

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument

13.11.2007

EP-PE_TC1-COD(2006)0304

*****I**

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 13. novembril 2007. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi (EP-PE_TC1-COD(2006)0304)

PE 398.105

ET

ET

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 13. novembril 2007. aastal

eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/.../EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 175 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ||

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras³

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiviga 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ||)⁴ on kehtestatud ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, et vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid tulutasuvalt ja majanduslikult tõhusalt.

¹ ELT 175, 27.7.2007, lk 47.

² ELT C 305, 15.12.2007, lk 15.

³ Euroopa Parlamendi 13. novembri 2007. aasta seisukoht.

⁴ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32. Direktiivi on muudetud direktiiviga 2004/101/EÜ (ELT L 338, 13.11.2004, lk 18).

- (2) Euroopa Ühenduse nimel vastuvõetud nõukogu 15. detsembri 1993. aasta otsuse 94/69/EÜ (Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni sõlmimise kohta)¹ alusel on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni lõppeesmärk saavutada kasvuhoonegaaside stabiliseerumine atmosfääris tasemeni, mis ennetaks inimtegevusest tulenevaid ohtlikke kliimasüsteemi häireid. Ühendus on korduvalt öelnud, et kõnealuse eesmärgi täitmiseks ei tohi ülemaailmse keskmise maapinnatemperatuuri tõus võrreldes eelindustriaalse ajajärgu temperatuuriga ületada 2 °C. Viimase aja teadusuuringud ja -töö on näidanud, et pikaajalise temperatuuri-eesmärgi saavutamise tõenäosuse tagamiseks peab ülemaailmsete kasvuhoonegaaside heitkogus saavutama tipu kahe aastakümne jooksul, millele järgneb oluline, vähemalt 15 % ja võib-olla isegi 50 % vähenemine võrreldes 1990. aastate tasemega. Rahvusvahelises kliimamuutuste protsessis ei ole veel kindlaks määratud koguselise vähendamise taset, mida riigid peavad alates 2013. aastast saavutama, et täita kasvuhoonegaaside kontsentratsiooni stabiliseerimise eesmärki. Kuna käesolev direktiiv peaks olema kooskõlas ELi panusega pikaajalise temperatuuri-eesmärgi saavutamiseks, tuleks käesoleva direktiivi kohaselt õhusõiduki käitajatele eraldatavate saastekvootide eraldamise meetodid ja alused pärast kõnealust aastat läbi vaadata, võttes arvesse teaduse ja poliitika arengut rahvusvahelisel tasandil.
- (3) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni kohaselt tuleb kõigil osalistel sõnastada ja rakendada riiklikud ning vajaduse korral piirkondlikud kavad, mis sisaldavad meetmeid kliimamuutuste leevendamiseks.
- (4) Nõukogu 25. aprilli 2002 otsusega 2002/358/EÜ (mis käsitleb Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni Kyoto protokoll heakskiitmist Euroopa Ühenduse nimel ja sellega võetavate ühiste kohustuste täitmist)² vastuvõetud Kyoto protokolliga on ette nähtud, et arenenud maad taotleavad koostöös Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooniga (ICAO) selliste lennunduses tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste piiramist ja vähendamist, mida Montreali protokolliga ei reguleerita.

¹ EÜT L 33, 7.2.1994, lk 11. Parandus avaldatud: EÜT L 146, 11.6.1994, lk 27.

² EÜT L 130, 15.5.2002, lk 1.

- (5) Kuna ühendus ei ole 1944. aasta Chicago konventsiooni lepinguosaline, on kõik liikmesriigid kõnealuse konventsiooni lepinguosalisel ja ICAO liikmed, ning ühendus jätkab turupõhiste vahendite arendamise toetamist koos teiste riikidega ülemaailmsel tasandil. ICAO lennundusala keskkonnakaitse komitee kuuendal istungil 2004. aastal lepidi kokku, et ICAO egiidi all vastuvõetud uuele õigusaktile tuginev lennundusspetsiifiline heitkogustega kauplemise süsteem tundus piisavalt ebasobiv, et seda mitte edasi arendada. Seega ei paku ICAO assamblee resolutsioon 35-5 välja uut õigusakti, vaid kinnitas selle asemel avatud heitkogustega kauplemise ***süsteemi edasiarendamise rahvusvahelise lennunduse jaoks*** ja võimaluse, mille abil saavad riigid rahvusvahelise lennunduse heitkogused liita oma heitkogustega kauplemise süsteemiga.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1600/2002/EÜ¹ kehtestatud kuuendas keskkonnanalases tegevusprogrammis on sätestatud, et ühendus määrab kindlaks ja viib ellu erimeetmed lennuliiklusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks juhul, kui nende meetmete kohta ei sõlmita 2002. aastaks kokkulepet ICAOga. Nõukogu on oma 2002. aasta oktoobri, 2003. aasta detsembri ja 2004. aasta oktoobri järeldustes komisjoni korduvalt üles kutsunud tegema ettepanekuid meetmete kohta, et vähendada rahvusvahelise õhutranspordi mõju kliimamuutustele.
- (7) Vajaliku märkimisväärse vähendamise saavutamiseks tuleks poliitikat ja meetmeid rakendada liikmesriikide ja ühenduse tasandil, kõigis ühenduse majandussektorites, mitte ainult tööstus- ja energiasektoris. Kui lennundussektori kliimamõju kasv jätkub samal kiirusel nagu praegu, õõnestab see oluliselt vähendamise mõju, mida muud sektorid on kliimamuutuste vastu võitlemisel saavutanud.
- (8) ***Õhusõidukite põhjustatud heitkoguste vähendamisele kaasaaitamiseks peaks komisjon 2009. aastaks läbi viima teostatavusuuringu õhusõidukimootoritele heitkoguste normide kehtestamise kohta.***

¹ EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

- (9) 27. septembri 2005. aasta teatises¹ võttis komisjon vastu strateegia lennunduse poolt kliimamuutustele avaldatava mõju vähendamiseks. Ühtse meetmepaketi osana on strateegias tehtud ettepanek lisada lennundus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi ja ette nähtud eri sidusrühmi hõlmava lennunduse töörühma loomine, mis moodustab osa Euroopa kliimamuutuste programmi teisest etapist ja mille ülesandeks on arutada võimalusi lennunduse lisamiseks ühenduse süsteemi. Oma 2005. aasta detsembri järeldustes tõdes nõukogu, et majanduse ja keskkonna seisukohast on lennunduse lisamine ühenduse süsteemi parim tegutsemisviis ning kutsus komisjoni üles esitama seadusandliku ettepaneku 2006. aasta lõpuks. Oma 4. juuli 2006. aasta *resolutsioonis*² tõdes Euroopa Parlament, et heitkogustega kauplemisest võib saada osa ühtsest lennunduse kliimamõjuga tegelemise meetmepaketist, tingimusel et see on asjakohaselt kavandatud.
- (10) *Peale majanduslike vahendite omavad märkimisväärset heitkoguste vähendamise potentsiaali ka tehnoloogilised ja talitluslikud parandused, mida tuleks praegu minevikuga võrreldes rohkem edendada.*
- (11) *Ainuüksi lennuliikluse tõhusama korralduse abil oleks võimalik vähendada kütusekulu kuni 12 % ja seeläbi aidata kaasa süsinikdioksiidi heitkoguste vähendamisele. Seega tuleks projektid ühtne Euroopa taevas ja SESAR viia ellu võimalikult kiiresti ja tõhusalt. Eelkõige liikmesriikide ning ühenduse ülesanne on kehtestada tihedas koostöös asjaomaste õhuruumi kasutajatega viivitamatult ja otsustavalt funktsionaalsed õhuruumiosad, paindlikud õhuruumiosad ja paindlik õhuruumi kasutamine. Selles suhtes tuleks toetada ELi ja Ameerika Ühendriikide Föderaalse Lennuameti vahel kokku lepitud algatust AIRE (Atlandi koostalitlusvõime algatus heitkoguste vähendamiseks).*

¹ KOM(2005)0459.

² ELT C 303 E, 13.12.2006, lk 119.

- (12) *Teadusuuringud ja tehnoloogia on innovatsiooni ja lennunduse heitkoguste edasise vähendamise võti. Õhusõiduki- ja mootoritootjatelt ning kütusetootjatelt nõutakse tungivalt, et nad teeksid oma vastavates valdkondades teadusuuringuid ja rakendaksid muudatusi, mis aitavad oluliselt kaasa lennunduse kliimamõju vähendamisele. Ühendus peaks jätkuvalt toetama teadusuuringute seitsmendas raamprogrammis (FP7) alustatud ühist tehnoloogiaalgatust „Puhas taevast”, mille eesmärk on vähendada märkimisväärselt lennunduse mõju keskkonnale. Ühendus peaks jätkuvalt pakkuma kindlat toetust ACARE (Euroopa lennundusalaste teadusuuringute nõuandekomisjon) tööle ja eriti selle strateegiliste teadusuuringute programmile (SRA), milles seatakse lennundustööstusele eesmärgiks vähendada 2020. aastaks süsinikdioksiidi heitkoguseid sõitjakilomeetri kohta 50 % ja lämmastikoksiidi heitkoguseid 80 %.*
- (13) *Toetused lennujaamadele tekitavad mõningatel juhtudel kasvuhoonegaaside heitkoguste osas vale motivatsiooni. Seetõttu peab komisjon täielikult järgima kehtivat konkurentsioigust.*
- (14) Käesoleva direktiivi eesmärk on vähendada lennunduse mõju *ülemaailmsetele* kliimamuutustele, lisades lennutegevusest tulenevad heitkogused ühenduse süsteemi.
- (15) Õhusõiduki käitajatel on kõige otsesem kontroll käitatavate õhusõidukite tüübi ja nende lendudel kasutamise viisi üle, mistõttu peaksid nad vastutama antud direktiiviga kehtestatud kohustuste täitmise eest. Käitaja saab tuvastada ICAO tähise või mõne muu lennu tuvastamisel kasutatava tunnustatud tähise kasutamise järgi. Kui käitaja ei ole tuvastatav, loetakse õhusõiduki käitajaks selle omanikku, välja arvatud juhul, kui viimane tõendab isiku, kes oli käitaja.

- (16) *Lennujaamadele ja õhusõiduki käitajatele tuleb tagada võrdsed võimalused. Seepärast tuleks nii Euroopa Liitu saabuvad ja liidust väljuvad rahvusvahelised lennud kui ka Euroopa Liidu sisesed lennud algusest peale ühenduse süsteemi lisada.*
- (17) *Alates 2011. aastast tuleks lisada kõigi ühenduse lennujaamadesse saabuvate ja neist väljuvate lendude tekitatud heitkogused. Kui kolmas riik võtab asjaomase riigist väljuvate ja ühenduse lennujaamas maanduvate lendude kliimamõju vähendamiseks vastu meetmeid, mis on vähemalt võrdsed käesoleva direktiivi nõuetega, tuleks ühenduse süsteemi ulatust muuta, arvates asjaomasest välja sellest riigist saabuvad lennud. Kliimamuutused on ülemaailmne nähtus, mis vajab ülemaailmseid lahendusi. Ühendus peab kõnealust direktiivi oluliseks esimeseks sammuks. ELi mittekuuluvad osapooled on kutsutud oma ideesid arutellu lisama, et kõnealust poliitilist vahendit edasi arendada. Kolmandate osapoolte arvamuste ärakuulamiseks peaks komisjon olema käesoleva direktiivi rakendamise eel ja ajal nendega alalises kontaktis. Kui Euroopa Liit lepib kolmanda osapoollega kokku ühises süsteemis, millel on keskkonna jaoks vähemalt sama positiivsed mõjud nagu käesoleval direktiivil, võib komisjon teha direktiivi muudatuseettepaneku. Igal juhul võib komisjon teha ettepaneku, et kolmandatest riikidest saabuvad lennud ei kuuluks süsteemi alla, kui kolmas riik on kehtestanud süsteemi, mis toob keskkonnale vähemalt samasugust kasu nagu käesolev direktiiv.*

- (18) Lennundus mõjutab kliimat süsinikdioksiidi, lämmastikoksiidide, veeauru ja sulfaadi- ning tahmaosakeste eraldumise kaudu. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma hinnangul on lennunduse kogumõju hetkel kaks kuni neli korda suurem kui senine süsinikdioksiidi heite mõju üksi. Hiljutised ühenduse teadusuuringud näitavad, et lennunduse kogumõju on ligi kaks korda suurem kui süsinikdioksiidi avaldatav mõju üksi. Siiski ei võta ükski neist hinnangutest arvesse kiudpilvede võrdlemisi ebaselget mõju. Asutamislepingu artikli 174 lõike 2 kohaselt peab ühenduse keskkonnapoliitika rajanema ettevaatuspõhimõttel, mistõttu tuleks lennunduse mõjuga tegeleda võimalikult suures ulatuses. ***Lennuliiklust korraldavad ametiasutused peaksid rakendama lennutrajektooride muutmise abil tõhusaid meetmeid, et vältida kondensjälgede ja kiudpilvede moodustumist, eelkõige tagades, et lennukid väldivad nende alade läbimist, kus konkreetsete atmosfääritingimuste tõttu võib nimetatud pilvede tekkimist ennustada. Lisaks peaksid nad jõuliselt edendama kondensjälgede ja kiudpilvede moodustumise alaseid teadusuuringuid, sealhulgas ka tõhusaid leevendusmeetmeid (näiteks kütus, mootorid, lennuliikluse korraldamine), mis ei lähe vastuollu muude keskkonnavalaste eesmärkidega. Kuni komisjon ei ole teinud ettepanekuid muude õigusaktide osas, mis keskenduksid konkreetsetl lämmastikoksiidi heitkoguste probleemile lennunduses, tuleks iga tonni keskkonda heidetud süsinikdioksiidi suhtes kohaldada mingit koefitsienti.***
- (19) ***Käesoleva direktiivi täiendamiseks tuleks võtta ka teisi meetmeid. Seega tuleks moodustada analüüsirühmad, mis uuriksid teisi meetmeid.***
- (20) Konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks sätestada ühtlustatud eraldamismeetodid. Selleks et tagada uutele õhusõiduki käitajatele ligipääs turule, eraldatakse teatud osa saastekvootidest enampakkumisel, mis on kooskõlas komisjoni poolt välja töötatavate eeskirjadega. Tegevuse lõpetanud õhusõiduki käitajatele tuleks jätkata saastekvootide eraldamist selle perioodi lõpuni, mille jaoks on tasuta saastekvoodid juba eraldatud.

- (21) *Hoolimata asjaolust, et õhusõiduki käitajatel on raske minna üle alternatiivsetele (taastuvatele) energiaallikatele, tuleb lennundussektoris siiski saavutada tunduv heitkoguste vähendamine, mis on kooskõlas ELi üldise vähendamiseesmärgiga 20 kuni 30 % võrreldes 1990. aasta tasemetega. Igaks kohustusperioodiks ühenduse süsteemis, kuhu lennundus lisatakse, tuleks sõltuvalt lennunduse jaoks kõnealusel kohustusperioodil kasutatavad võrdlusperioodist seada lennunduse eesmärk keskmiste jõupingutuste alusel, mida nõutakse kõikidelt teistelt paiksete saasteallikatega sektoritelt kõikides liikmesriikides.*
- (22) *Lennundusel on oma osa inimtegevuse põhjustatud üldistes kliimamuutustes. Saastekvootide enampakkumise tulused tuleks kasutada kasvahoonegaaside heitkoguste leevendamiseks ja kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks ELis ja kolmandates riikides, eelkõige arengumaades, ning leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks. Et vähendada mõnevõrra kodanike koormust, tuleks enampakkumise tulused kasutada ka keskkonnasõbralike transpordiliikide, nagu näiteks raudtee- ja bussitransport, suhtes kohaldatavate maksude ja tasude alandamiseks. Samuti tuleks neid kasutada, et katta liikmesriikide põhjendatud kulusid, mis on seotud käesoleva direktiivi haldamisega. Liikmesriigid võivad kasutada tulused ka selleks, et leevendada või isegi kõrvaldada seoses käesoleva direktiivi rakendamisega äärepoolseimate piirkondade jaoks tekkivaid mis tahes probleeme juurdepääsu ja konkurentsivõimega ning avaliku teenindamise kohustusega seotud probleeme. Liikmesriigid peaksid teavitama komisjoni selles suhtes võetud meetmetest.*
- (23) *Süsteemi kulutasuvuse suurendamiseks peaksid õhusõiduki käitajad olema võimelised kasutama heitkogustega kauplemise süsteemi teiste sektorite käitistele väljastatud saastekvoote, projektitegevustest tulenevaid tõendatud heitkoguste vähendamise ühikuid (THV) ja heitkoguste vähendamise ühikuid (HVÜ), et täita kohustust tagastada saastekvoote* ■ *.*
- (24) *Praeguse heitkogustega kauplemise süsteemi tulemusena on energiamahukas tööstus juba märkimisväärselt kõrgete süsinikdioksiidi hindade tõttu surve all. Kui süsteemi lisatakse veel üks oluline sektor, mis peab heitmelube ostma, tekib tõsine süsinikulekke oht. Et hoida ära energiamahuka tööstuse, näiteks tsemendi-, lubjakivi- ja terasetööstuse süsinikuleket, kaalub komisjon erinevaid valikuvõimalusi, nagu näiteks valdkondlikud eesmärgid või piirimaksude kohandamine, ja avaldab enne 2008. aasta lõppu aruande selle kohta, kuidas küsimust peaks käsitlema.*

- (25) Õhusõiduki käitajate halduskoormuse vähendamiseks peaks iga õhusõiduki käitaja eest vastutama üks liikmesriik. Liikmesriigid peaksid olema kohustatud tagama, et õhusõiduki käitajad, kellele on antud tegevusluba asjaomase riigi poolt või õhusõiduki käitajad, kel puudub tegevusluba või kolmandatest riikidest pärit õhusõiduki käitajad, kelle heitkogused moodustavad võrdlusaasta lõikes selle liikmesriigi peamise heitkoguste osa, täidaksid käesoleva direktiivi nõudeid.
- (26) Võttes arvesse, et rahvusvahelise lennunduse heitkoguseid ei ole veel integreeritud liikmesriikide Kyoto protokolliga kohaste kohustustega, tuleks ühenduse süsteemi raamatupidamise terviklikkuse säilitamiseks kasutada lennundussektorile eraldatud saastekvoote ainult selleks, et õhusõiduki käitajad saaksid täita oma käesoleva direktiiviga kehtestatud kohustust tagastada saastekvoote. Õhusõiduki käitajad peaksid siiski saama oma registri haldaja kaudu vahetada lennundussektorile välja antud saastekvooti kvoodiga, mida saavad kasutada kõik käitajad süsteemis.
- (27) ***Õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise tagamiseks peaksid liikmesriigid järgima nende vastutusalas olevate õhusõiduki käitajate haldamisel ühtlustatud reegleid kooskõlas komisjoni poolt väljatöötatavate konkreetsete suunistega.***
- (28) Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (Eurocontrol) võib omada teavet, mis võib aidata liikmesriikidel või komisjonil täita käesolevast direktiivist tulenevaid kohustusi.
- (29) Neid ühenduse süsteemi sätteid, mis on seotud heitkoguste seire, aruandluse ja kontrollimisega ning käitajatele kohaldatavate sanktsioonidega, tuleks kohaldada ka õhusõiduki käitajate suhtes.
- (30) ***Käesolev direktiiv ei peaks takistama ühtegi liikmesriiki säilitamast või loomast muud täiendavat ja paralleelset poliitikat või meetmeid, mis käsitlevad lennundussektori kogumõju kliimamuutustele.***
- (31) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused¹.

¹ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

- (32) Komisjonile tuleks eelkõige anda õigus võtta vastu meetmeid selliste saastekvootide enampakkumisele panemiseks, mida ei pea tasuta välja andma ning selliste I lisas loetletud lennutegevuste muutmiseks, mille puhul kolmas riik kehtestab meetmeid lennunduse kliimamõju vähendamiseks. Kuna kõnealused meetmed on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta kõnealust direktiivi teisejärgulisi elemente ning täiendada seda uute teisejärguliste elementide lisamise või muutmisega, tuleb need vastu võtta vastavalt II otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga *regulatiivkomitee menethusele*.
- (33) Kuna kavandatud meetmeid ei saa saavutada siis, kui liikmesriigid tegutsevad eraldi, mistõttu saab neid nende ulatuse ja tagajärgede tõttu paremini saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus vastu võtta meetmeid, mis on vastavuses asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesoleva direktiivi meetmed selle eesmärgi saavutamisel vajalikust kaugemale.
- (34) Seetõttu tuleks vastavalt muuta direktiivi 2003/87/EÜ,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1
Direktiivi 2003/87/EÜ muudatused

Direktiivi 2003/87/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 1 ette lisatakse I peatüki pealkiri:

„I peatükk
Üldsätted”.

- 2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

- a) punkti b lisatakse järgmine tekst: „või I lisas loetletud lennutegevusi sooritava õhusõiduki gaasiheide, mis on täpsustatud seoses nende tegevustega”;

- b) *punkt f asendatakse järgmisega:*

„f) „käitaja” – isik, kes käitab või kontrollib paikset kütist või, kui see on sätestatud siseriiklike õigusaktidega, isik, kellele on antud majanduslik otsustusõigus paikse kütise tehnilise toimimise suhtes;”;

- c) lisatakse järgmised punktid:

„o) „õhusõiduki käitaja” – isik või ICAO koodi abil tuvastatav organisatsioon, kes käitab õhusõidukit ajal, mil see sooritab I lisas loetletud lennutegevusi või juhul, kui ICAO kood on tuvastamata, lennuettevõtja sertifikaadi (AOC) omanik või õhusõiduki omanik. See nõuab ühtlustatud sätet liikmesriikide riiklikes õhusõidukite registrites, tagamaks et võimaluse korral saab alati tuvastada õhusõiduki käitaja, samuti omaniku, nagu näeb ette mobiilsete seadmetega seotud rahvusvaheliste huvide Kaplinna konventsioon;

- p) „uus osaleja” – iga isik või käitaja, kes teostab mõnda I lisas loetletud lennundusalast tegevust ja kes ei ole taotlenud saastekvootide eraldamist kooskõlas artikliga 3 d. Kõnealune isik või käitaja ei tohi olla osaliselt ega kaudselt sellise õhusõiduki käitaja omanduses, kes on esitanud taotluse saastekvootide eraldamiseks;*
- q) „haldav liikmesriik” – liikmesriik, kes vastavalt artiklile 18a vastutab süsteemi haldamise eest seoses õhusõiduki käitajaga;*
- r) „omistatud lennunduse heitkogused” – kõikide I lisas loetletud lennutegevuste alla kuuluvate ja liikmesriigist väljuvate või liikmesriiki kolmandast riigist saabuvate lendude heitkogused;*
- s) „varasemad lennunduse heitkogused” – 2004., 2005. ja 2006. kalendriaastal I lisas loetletud lennutegevusi sooritavatelt õhusõidukitelt tulenevate heitkoguste aasta keskmine;*
- t) „lennunduse saastekvoodid” – saastekvoodid, mis eraldatakse õhusõiduki käitajatele iga läbirääkimisperioodi alguses.”.*

3) Artikli 3 järele lisatakse *järgmised* II peatükk, III peatüki pealkiri ning artikkel 3e:

„II peatükk
Lennundus

Artikkel 3a
II peatüki kohaldamisala

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse saastekvootide eraldamise ja väljaandmise suhetes seoses I lisas loetletud lennutegevustega.

Artikkel 3b

Lennunduse saastekvootide üldkogus

1. **■** Õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide koguhulk moodustab **90 %** iga aasta varasemate lennunduse heitkoguste summast.

2. *Sõltuvalt sellest, kas pärast 2012. aastat otsustatakse 1990. aastaga võrreldes süsinikdioksiidi heitkoguseid vähendada 30 % või 20 %, vähendab komisjon õhusõiduki käitajatele eraldatavate lennunduse saastekvootide üldkogust artikli 11 lõike 2 kohastel järgnevatel ajavahemikel vastavalt artikli 23 lõikes 2 a osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele. Nimetatud allapoole läbivaatamine pakub mehhanismi süsteemi keskkonnavalise tõhususe säilitamise tagamiseks. Sätestatakse, et eraldatud saastekvootide üldkoguse allapoole läbivaatamised toimuvad ka edaspidi.*

■

3. Komisjon teeb parimatele kättesaadavatele andmetele tuginedes otsuse varasemate lennunduse heitkoguste kohta kuue kuu jooksul pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 3c

Lennunduse saastekvootide eraldamise meetod

1. *Alates 2011. aastast* pannakse **25 %** saastekvootidest enampakkumisele. **■**

2. Tulevastel perioodidel *suurendatakse lõikes 1 osutatud enampakkumisele esitatavat protsenti vastavalt enampakkumise piirnormile teistes sektorites.*

3. Komisjon võtab vastu määruse, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted liikmesriikide poolt selliste saastekvootide enampakkumisel müümise kohta, mida ei pea lõigete 1 ja 2 kohaselt tasuta välja andma. Iga liikmesriigi poolt igal ajavahemikul enampakkumisel müüdavate saastekvootide arv on proportsionaalne liikmesriigi osaga võrdlusaastal kõigile liikmesriikidele omistatud lennunduse heitkoguste koguhulgast, millest on teatatud vastavalt artikli 14 lõikele 3 ja mida on kontrollitud vastavalt artiklile 15. Artikli 11 lõikes 2 osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on 2010 ning iga järgneva artikli 11 lõikes 2 osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on kalendriaasta, mis lõpeb 24 kuud enne selle ajavahemiku algust, mida enampakkumine hõlmab.

Kõnealune määrus, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi teisejärgulisi elemente seda täiendades, võetakse vastu vastavalt || artikli 23 lõikes 2a sätestatud kontrolliga regulatiivkomitee menetlusele.

4. *Komisjon võtab vastu määruse, millega kehtestatakse üksikasjalikud sätted Euroopa saastekvootide reservi loomise kohta. Komisjon kehtestab võimalike uute õhusõiduki käitajate jaoks igal ajavahemikul reservi jäetavate saastekvootide protsendi, võttes arvesse asjaomaste organite poolt avaldatud turuprognose.*

5. ■ Saastekvootide enampakkumise tulused kasutatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks ja kliimamuutuste mõjudega kohanemiseks *ELis ja kolmandates riikides, eelkõige arengumaades, ning leevendamiseks (eriti lennundussektoris)* ja kohandamisega seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks. *Et vähendada mõnevõrra kodanike koormust, kasutatakse enampakkumise tulused ka kliimasõbralike transpordiliikide, nagu raudtee- ja bussitransport, suhtes kohaldatavate maksude ja tasude alandamiseks. Samuti võidakse neid kasutada liikmesriikide käesoleva direktiivi haldamisega seotud põhjendatud kulude katmiseks. Liikmesriigid võivad kasutada tulused ka selleks, et leevendada või isegi kõrvaldada seoses käesoleva direktiivi rakendamisega äärepoolseimate piirkondade jaoks tekkivaid mis tahes probleeme juurdepääsu ja konkurentsivõimega ning avalike teenuste osutamise kohustusega seotud probleeme.* Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva lõike kohaselt võetud meetmetest.

6. Käesoleva direktiivi kohaselt komisjonile esitatav teave ei vabasta liikmesriike asutamislepingu artikli 88 lõikega 3 ettenähtud teatamiskohustusest.

Artikkel 3d

Õhusõiduki käitajatele lennunduse saastekvootide eraldamine ja väljaandmine

1. Iga *artikli 11 lõikes 2* osutatud ajavahemiku kohta võib iga õhusõiduki käitaja taotleda selliste lennunduse saastekvootide eraldamist, mida eraldatakse vastavalt lõikele 3c tasuta. Taotluse võib teha esitades ***haldava liikmesriigi pädevale asutusele*** kontrollitud tonnkilomeetrite andmed seoses kõnealuse käitaja teostatud I lisas loetletud lennutegevustega kalendriaasta kohta, mis lõpeb *24 kuud* enne taotlusega hõlmatud ajavahemiku algust vastavalt IV ja V lisale. Taotlus tuleb esitada vähemalt *21 kuud* enne selle ajavahemiku algust, mida taotlus hõlmab.

2. Liikmesriigid esitavad lõike 1 alusel saadud taotlused komisjonile vähemalt *18 kuud* enne selle ajavahemiku algust, mida taotlus hõlmab.

3. Komisjon võtab vastu otsused järgmistes küsimustes vähemalt *15 kuud* enne iga *artikli 11 lõikes 2* osutatud ajavahemiku algust:

a) saastekvootide üldkogus, mis eraldatakse asjaomaseks ajavahemikuks vastavalt artikli 3b;

■

b) võrdlusalus, mida kasutatakse saastekvootide tasuta eraldamiseks nendele õhusõiduki käitajatele, kelle taotlused esitati komisjonile vastavalt lõikele 2.

Punktis b osutatud võrdlusalus arvutatakse välja jagades *tasuta eraldatud* saastekvootide arvu || vastavalt lõikele 2 *komisjonile* esitatud taotlustes sisalduvate tonnkilomeetrite andmete summaga.

4. Kolme kuu jooksul pärast seda, kui komisjon on võtnud vastu lõikes 3 osutatud otsuse, arvutab ja avaldab iga haldav liikmesriik:

- a) igale õhusõiduki käitajale, kelle taotlus on esitatud komisjonile vastavalt lõikele 2, eraldatavate saastekvootide üldkoguse asjaomaseks ajavahemikuks, mis arvutatakse välja korrutades taotluses esitatud tonnkilomeetrite andmed lõike 3 *punktis b* avaldatud võrdlusalusega, ning;
- b) igale õhusõiduki käitajale igal aastal eraldatavad saastekvoodid, mis määratakse kindlaks jagades kogu ajavahemikuks eraldatud saastekvootide üldkoguse, mis arvutatakse punkti a alusel, ajavahemikku jäävate aastate arvuga, mil õhusõiduki käitaja on teostanud I lisas loetletud lennutegevusi.

5. 2011. aasta 28. veebruariks ja iga järgneva aasta 28. veebruariks annab haldava liikmesriigi pädev asutus igale õhusõiduki käitajale välja saastekvootide arvu, mis sellele õhusõiduki käitajale asjaomasel aastal eraldatakse.

6. Komisjon rakendab saastekvootide eraldamisel meetmeid uutele lennundusturule sisenejate turuletuleku võimaldamiseks.

„Uus lennundusturule siseneja” – õhusõiduki käitaja, kellele on pärast artikli 11 lõikes 2 osutatud ajavahemiku algust esmakordselt väljastatud lennuettevõtja sertifikaat (AOC) ja kes on kõnealusel ajavahemikul tegelikult tegevust alustanud.

7. Mitme lennuettevõtja ühinemise või ettevõtete ülevõtmise puhul teatud ajavahemiku jooksul jäävad neile eraldatud või nende poolt omandatud kvoodid uuele üksusele. Juhul, kui lennuettevõtja lõpetab oma tegevuse, paneb asjaomane riik vastavad saastekvoodid kvootide järelturule. Järgmise aasta alguses pannakse allesjäänud saastekvootide osa täies mahus enampakkumisele, võttes arvesse lubatud saastekvootide vähendamise üldist määra.

8. Ajavahemikul 2010–2012 omandatud kogemuste põhjal esitab komisjon ettepaneku heitmelmubade kvoodi kohta, mida lennundussektoril on õigus osta laialdasemate heitmeloasüsteemide järelturul.

III peatükk
Paiksed käitised

Artikkel 3e
III peatüki kohaldamisala

Käesoleva peatüki sätteid kohaldatakse kasvuhoonegaaside heitelubade ning I lisas loetletud muude kui lennutegevuste jaoks eraldatavate saastekvootide eraldamisel ja väljaandmisel.”.

4) **Artikli 5 punkt a asendatakse järgmisega:**

„a) käitis või õhusõiduk ja selle tegevusalad, sealhulgas kasutatav tehnoloogia;”

5) Artikli 6 lõike 2 punktis e lisatakse pärast sõna „kvoote” väljend „välja arvatud kvoodid, mis on välja antud II peatüki alusel”.

6) Artikli 11 järele lisatakse IV peatüki pealkiri:

„IV peatükk
Lennunduse ja paiksete käitiste suhtes kohaldatavad sätted”.

7) Artiklisse 11a lisatakse järgmine lõige 1a:

„1a. Kui lõikest 3 ei tulene teisiti, lubavad liikmesriigid igal õhusõiduki käitajal iga **artikli 11 lõikes 2** osutatud ajavahemiku jooksul kasutada **vastavalt III peatükile väljastatud saastekvootide**, projektitegevustest tulenevaid THVsid ja HVÜsid teatava protsendini saastekvootide arvust, mille käitaja peab vastavalt artikli 12 lõikele 2a tagastama; see protsent moodustab liikmesriikide poolt lõikele 1 vastava ajavahemiku jaoks **THVde ja HVÜde kasutamiseks** kindlaksmääratud protsentide keskmise.

Komisjon avaldab kõnealuse protsendi vähemalt kuus kuud enne iga **artikli 11 lõikes 2** osutatud ajavahemiku algust.

Lennundustegevusega seotud THVde ja HVÜde protsent vaadatakse heitkogustega kauplemise süsteemi läbivaatamise käigus läbi paralleelselt nende kasutusega teistes sektorites.”.

- 8) Artikli 11b lõikes 2 asendatakse sõna „käitistest” sõnaga „tegevustest”.
- 9) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:
- a) lõikes 2 lisatakse enne sõna „täitmiseks” väljend „õhusõiduki käitajale lõikega 2a ettenähtud kohustuste täitmiseks”;
 - b) lisatakse järgmised lõiked 2a kuni 2g:

„2a. Haldavad liikmesriigid tagavad, et hiljemalt iga aasta 30. aprilliks tagastab iga õhusõiduki käitaja saastekvoote, mille arv on võrdne eelneva kalendriaasta heitkoguste üldkogusega, mis tulenevad I lisa loetletud lennutegevustest, mida on teostanud õhusõiduki käitaja, ja mida kontrollitakse vastavalt artiklile 15. Liikmesriigid tagavad, et saastekvoodid, mis tagastatakse kooskõlas käesoleva lõiguga seejärel tühistatakse.

2b. Kuni ei ole kehtestatud ühenduse meetmeid, mis motiveerivad I lisa loetletud lennutegevusi teostavate õhusõidukite lämmastikoksiidide heitkoguste vähendamist ja mis tagavad käesoleva direktiiviga võrdselt ambitsioonika keskkonnakaitse taseme, jagatakse lõike 2a eesmärgil ja erandina artikli 3 punktist a süsinikdioksiidi kogus, mida muud kui lennunduse saastekvoot või THV või HVÜ lubavad õhusõiduki käitajal välja paisata, mõjuteguriga 2.

2c. Igal aastal peavad õhusõiduki käitajad, kes lõike 2a tähenduses soovivad tagastada muid kui lennunduse saastekvoote, esitama haldavale liikmesriigile tõendatud andmed kõnealusel kalendriaastal sooritatud I lisa loetletud lennutegevuste tonnkilomeetrite kohta.

2d. Vastavalt artikli 3 sätetele esitatavate andmete alusel määrab komisjon kindlaks kõigi õhusõiduki käitajate säästlikkuse näitaja, mis saadakse, jagades õhusõiduki käitajate heitkoguste üldkoguse tonnkilomeetrite arvuga. Tuginedes nimetatud säästlikkuse näitajale esimese aasta kohta, mille kohta on olemas andmed, avaldab komisjon säästlikkuse näitaja sihtväärtuse 2010., 2015. ja 2020. aastaks, lähtuvalt heitkoguste vähendamisest 3,5 % aastas tulu tonnkilomeetri kohta, mis arvestab vabatahtlikult seatud eesmärki muuta õhusõidukeid kuni 2020. aastani igal aastal 3,5 % võrra kütusesäästlikumaks.

2e. Õhusõiduki käitajad, kelle säästlikkuse näitaja konkreetsel aastal ületab komisjoni poolt selleks aastaks sihtmärgiks seatud väärtust, peavad tagastama lennunduse saastekvoote ainult vastavalt lõike 2 a sätetele.

2f. Pidades silmas õhusõiduki käitajate lubadust suurendada lennukimootorite tõhusust 2020. aastaks 50 % võrra, teavitab komisjon 2010. ja 2015. aastal Euroopa Parlamendi edasiminekest nimetatud sihtmärgi saavutamisel.

2g. Niipea kui on olemas piisavalt teaduslikke tõendeid, tehakse ettepanek asjakohase kordaja kasutuselevõtuks, et võtta arvesse lennutegevuse põhjustatud kiudpilvede mõju.”

- c) lõikes 3 lisatakse pärast sõna „saastekvoote” väljend „välja arvatud kvoodid, mis on välja antud II peatüki alusel”.

- 10) Artikli 13 lõikes 3 asendatakse „artikli 12 lõikega 3” sõnadega „artikli 12 lõikega 2a või 3”.

11) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikes 1
 - i) lisatakse pärast „nende tegevusaladega” sõnad „ja tegevusalade andmetega, mida on vaja artikli 3d kohase taotluse jaoks”;
 - ii) „30. septembriks 2003” jäetakse välja, ja
- b) lõikes 3:
 - i) asendatakse sõna „käitise” sõnaga „või õhusõiduki käitaja”;
 - ii) asendatakse „sellest käitisest kõnealuse kalendriaasta jooksul” sõnadega „iga kalendriaasta jooksul sellest käitisest või alates 1. jaanuarist 2010 tema käitatavast õhusõidukist”.

12) Artiklit 15 muudetakse järgmiselt:

- a) esimeses lõigus:
 - i) asendatakse sõna „käitajatele” sõnadega „käitajatele ja õhusõiduki käitajatele”;
 - ii) lisatakse pärast „sätestatud kriteeriumidele” sõnad „ning mis tahes üksikasjalikele sätetele, mis komisjon on vastu võtnud kooskõlas käesoleva lõiguga”; ja
- b) teises lõigus:
 - i) asendatakse sõna „käitaja” sõnadega „käitaja ja õhusõiduki käitaja”;
 - ii) lisatakse pärast „sätestatud kriteeriumidele” sõnad „ning mis tahes üksikasjalikele sätetele, mis komisjon on vastu võtnud kooskõlas käesoleva lõiguga”; ja
- c) lisatakse pärast teist lõiku järgmine lõik:

„Komisjon võib võtta vastu üksikasjalikke sätteid õhusõiduki käitajate artikli 14 lõike 3 kohaselt esitatud aruannete ja artikli 3d kohaste taotluste kontrollimiseks vastavalt artikli 23 lõikes 2 osutatud regulatiivkomitee menetlusele.”.

13) Artiklit 16 muudetakse järgmiselt:

- a) lõikes 1 jäetakse välja sõnad „hiljemalt 31. detsembriks 2003”;
- b) lõikes 2:
 - i) asendatakse sõna „käitajate” sõnadega „käitajate ja õhusõiduki käitajate”;
 - ii) sõnad „artikli 12 lõike 3” asendatakse sõnadega „käesoleva direktiivi”;
ja
- c) lõikes 3:
 - i) sõna „käitaja” asendatakse sõnadega „käitaja või õhusõiduki käitaja”;
 - ii) teises lauses jäetakse välja sõnad „kõnealune käitis”.

14) Lisatakse *järgmised* artiklid 18a ja 18b:

„Artikkel 18a
Haldav liikmesriik

- 1. Õhusõiduki käitajat haldav liikmesriik on:
 - a) õhusõiduki käitaja puhul, kellel on olemas liikmesriigi poolt vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusele (EMÜ) nr 2407/92 (lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta)* väljaantud kehtiv lennutegevusluba, lennutegevusloa väljaandnud liikmesriik; ja
 - b) kõigil muudel juhtudel liikmesriik, kelle omistatud lennunduse heitkoguste hulk, mis tulenes selle õhusõiduki käitaja poolt võrdlusaasta jooksul teostanud lendudest, on suurim.

2. Parimale kättesaadavale teabele tuginedes komisjon:
 - a) avaldab 1. veebruariks 2009 nimekirja õhusõiduki käitajatest, kes teostasid I lisas loetletud lennutegevusi 1. jaanuaril 2006 või pärast seda, täpsustades iga õhusõiduki käitajat haldava liikmesriigi vastavalt lõikele 1, ning
 - b) ajakohastab seda nimekirja iga järgneva aasta 1. veebruariks, lisades õhusõiduki käitajaid, kes on edaspidi teostanud I lisas loetletud lennutegevusi.

3. Lõike 1 kohaldamisel tähendab võrdlusaasta õhusõiduki käitaja puhul, kes hakkas ühenduses tegutsema pärast 1. jaanuarit 2006, esimest tegutsemise kalendriaastat ning kõigil muudel juhtudel kalendriaastat, mis algas 1. jaanuaril 2006.

4. *Õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise tagamiseks võtab komisjon vastu konkreetsed suunised, millega ühtlustatakse õhusõiduki käitajate haldamine haldavates liikmesriikides.*

Artikkel 18b
Abi Eurocontrol'ilt

Selleks et täita oma kohustusi, mis on ettenähtud artikli 3b *lõikega 3* ja artikliga 18a, võib komisjon paluda Eurocontrol'i abi ja ***määrab neutraalse organisatsiooni, millele lennuettevõtjad edastavad andmed otse.***

* EÜT L 240, 24.8.1992, lk 1.”

I

- 15) Artiklisse 23 lisatakse *järgmine* lõige 2a:

„2a. ¶ Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 *kuni* 4 ja artiklit 7, võttes arvesse *selle otsuse* artikli 8 sätteid.”.

- 16) Lisatakse artikkel 25a:

„Artikkel 25a

Kolmandate riikide meetmed lennunduse kliimamõju vähendamiseks

Kui kolmas riik võtab ¶ lendude kliimamõju vähendamiseks meetmeid, mis on vähemalt võrdsed käesoleva direktiivi nõuetega, muudab komisjon käesolevat direktiivi, *et vältida topeltmaksustamist ja tagada võrdne kohtlemine*.

Kõnealune muudatus, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi *vähem olulisi* elemente, võetakse vastu vastavalt ¶ artikli 23 lõikes 2a sätestatud kontrolliga *regulatiivkomitee menethusele*.”.

- 17) Artiklit 28 muudetakse järgmiselt:

- a) *lõike 3 punktis b* lisatakse pärast sõna „saastekvootide” väljend „välja arvatud kvootide, mis on välja antud II peatüki alusel”;
- b) lõikes 4 lisatakse pärast sõna „saastekvootide” väljend „välja arvatud kvoodid, mis on välja antud II peatüki alusel”.

- 18) Artikli 30 järele lisatakse pealkiri:

„V peatükk
Lõppsätted”.

- 19) I, IV ja V lisa muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2 Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ...*. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti ning kõnealuste sätete ja käesoleva direktiivi vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid võtavad need normid vastu, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi sätestavad liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste riiklike õigusnormide teksti. Komisjon teavitab sellest liikmesriike.

3. ***Kui kolmandad riigid või selliste riikide rühmad lepivad Euroopa Liiduga kokku ühises heitkogustega kauplemise süsteemis, mis toob keskkonnale vähemalt samasugust kasu kui käesolevas direktiivis käsitletud süsteem, võib komisjon teha ettepaneku käesoleva direktiivi muutmiseks, et kohandada direktiiv ühise süsteemi eeskirjadega.***

Artikkel 3 Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Artikkel 4 Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

||,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

* 12 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

LISA

Direktiivi 2003/87/EÜ I, IV ja V lisa muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmiselt:

„TEGEVUSALAD, MILLE SUHTES KOHALDATAKSE KÄESOLEVAT DIREKTIIVI”;

b) pärast lõiget 2 lisatakse järgmine lõik:

„Alates 1. jaanuarist **2011** lisatakse kõik lennud, mis väljuvad lennujaamast ja saabuvad lennujaama, mis asuvad liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut, *võttes arvesse äärepoolseimate piirkondade ja Euroopa mandriosa vaheliste lendude erilist positsiooni*.”.

c) lisatakse järgmine tegevusala:

<p>„Lennundus</p> <p>Lennud, mis saabuvad lennujaama või väljuvad lennujaamast, mis asuvad liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut.</p> <p>Antud tegevus ei sisalda:</p> <p>■</p> <p>a) sõjalisi lende, mida sooritavad sõjalennukid, <i>tolli- ja politseiteenistuste</i> lende, <i>lende</i> otsimis- ja pääste-eesmärgil ning meditsiinilaseks tegevuseks ja katastroofiabiks, kaasa arvatud tulekahju kustutamiseks asjaomase pädeva asutuse volitusel;</p> <p>b) <i>humanitaarlende ÜRO või selle tütarorganisatsioonide mandaadi alusel ja kiirabilende, kui õhusõiduki käitajale on tehtud ülesandeks neid sooritada (näiteks ÜRO poolt) või tal on selleks vajalik ametlik luba (tema lennuettevõtja sertifikaadil on luba sooritada kiirabilende);</i></p> <p>■</p>	<p>Süsinikdioksiid”</p>
--	-------------------------

<p>c) lende, mis lõpevad samal lennuväljal, kust õhusõiduk õhku tõusis ja mille jooksul ei tehtud vahemaandumisi;</p> <p>d) õppelende, mida sooritatakse eranditult lennukijuhi litsentsi omandamise või lennumeeskonna liikmete hindamise eesmärgil, kui see on tõendatud asjakohase märkusega lennuplaanis tingimusel, et lendu ei kasutata reisijate ja/või kauba transpordiks ;</p> <p>e) lende, mida sooritatakse eranditult <i>teadusuuringute eesmärgil või õhusõidukite, seadmete või lennuliikluse korraldamise korra</i> kontrollimiseks, katsetamiseks, <i>hindamiseks või sertifitseerimiseks nii õhus kui ka maal; uute õhusõidukite vedamist ja ka teisaldamislende, mida teostab omanik või mida teostatakse omaniku nimel siis, kui liising-, tšarter- või sarnase lepinguga seoses toimub lepingu ennetähtaegne lõpetamine, võlakohustuste tasumatajätmine, tagasinõudmine või muu sarnane sündmus;</i></p> <p>f) lende, mida sooritavad õhusõidukid, mille maksimaalne stardimass on alla <i>20 000 kg, tingimusel, et nende õhusõidukite käitajad osalevad rangetel reeglitel põhinevas tasaarvestussüsteemis, mis peab olema avatud välisele järelevalvele (võrreldav sihtasutusele Gold Standard).</i></p>	
---	--

2) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkirja järele lisatakse pealkiri:

„A OSA – Paiksetest kütistest tulenevate heitkoguste seire ja aruandlus”;

b) lisatakse *järgmine* B osa:

„B OSA – Lennutegevustest tulenevate heitkoguste kontrollimine ja aruandlus

Süsinikdioksiidi heitkoguste seire

Heitkoguseid seiratakse arvutuste abil. Heitkoguste arvutamiseks kasutatakse valemit:

kütusekulu x heitmekoeffitsient

Kütusekulu hõlmab kütust, mida tarbib abijõuallikas. Võimalusel kasutatakse iga lennu tegelikku kütusekulu, mis arvutatakse välja järgmise valemi abil:

kütuse hulk õhusõiduki kütusepaakides pärast õhusõiduki pardale võetava kütuse tankimise lõppu – kütuse hulk õhusõiduki kütusepaakides pärast seda, kui pardale võetava kütuse tankimine järgmise lennu tarbeks on lõppenud + selle järgmise lennu tarbeks pardale võetav kütus.

Kui andmeid tegeliku kütusekulu kohta ei ole kättesaadavad, kasutatakse kütusekulu hindamiseks standardset astmelist meetodit, mis tugineb parimale kättesaadavale teabele.

Kasutatakse standardseid valitsustevahelise kliimamuutuste rühma (IPCC) heitmekoeffitsente, mis on võetud IPCC 2006. aasta seirejuhistest või nende hilisematest ajakohastatud versioonidest, välja arvatud juhul, kui tegevuspõhised heitmekoeffitsendid, mille on tunnustatud analüütilisi meetodeid kasutades välja töötanud sõltumatud akrediteeritud laboratooriumid, on täpsemad. Biomassi heitmekoeffitsient on null.

Iga lennu ja iga kütuse kohta teostatakse eraldi arvutused.

Heitkoguste aruandlus

Iga õhusõiduki käitaja peab artikli 14 lõike 3 kohaselt koostatavas aruandes esitama järgmised andmed:

A. Käitaja tuvastamiseks vajalikud andmed, sealhulgas:

- käitaja nimi;
- haldav liikmesriik;
- aadress, sealhulgas postiindeks ja riik ning juhul, kui see on erinev, kontaktaadress haldavas liikmesriigis;
- aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja poolt I lisas loetletud lennutegevuste sooritamiseks kasutatud õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid;
- lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa, mille alusel õhusõiduki käitaja teostas I loetletud lennutegevusi, number ja väljaandev asutus;
- kontaktisiku aadress, telefoninumber, faks ja e-posti aadress ning;
- õhusõiduki omaniku nimi.

B. Iga kütuseliigi puhul, mille heitkogused arvutatakse:

- kütusekulu;
- heitmekoeffitsient;
- heitkoguste koguhulk kõigilt aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudelt, mis kuuluvad I lisas loetletud lennutegevuste alla;

- järgmiste lendude heitkoguste koguhulk:
 - kõik aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad I lisa loetletud lennutegevuste alla ja mis väljusid liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast ning saabusid liikmesriigi territooriumil asuvasse lennujaama;
 - kõik muud aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lennud, mis kuuluvad selliste I lisa loetletud lennutegevuste alla;
- heitkoguste koguhulk aruandlusperioodil õhusõiduki käitaja teostatud lendudelt, mis kuuluvad I lisa loetletud lennutegevuste alla, mis:
 - väljusid igast liikmesriigist ja
 - saabusid igasse liikmesriiki kolmandast riigist;
- määramatus.

Tonnkilomeetrites väljendatud andmete seire artikli 3d kohaldamiseks

Saastekvootide eraldamise taotlemiseks vastavalt artikli 3d lõikele 1 arvutatakse lennutegevuse hulk tonnkilomeetrites, kasutades järgmist valemit:

$$\text{tonnkilomeetrid} = \text{vahemaa} \times \text{nimikoormus}$$

kus:

„vahemaa” tähendab väljumiskoha lennujaama ja sihtkoha lennujaama vahelist kaugust mööda suurringjoont; ja

„nimikoormus” tähendab transporditava kauba, posti ja reisijate kogumassi.

Nimikoormuse arvutamisel lähtutakse järgmisest:

- reisijate arv tähendab pardal viibivate inimeste arvu, välja arvatud meeskonnaliikmed;
- õhusõiduki käitaja võib asjakohaste lendude puhul massi ja tasakaalu käsitlevates dokumentides sisalduvate reisijate ja registreeritud pagasi suhtes kohaldada kas tegelikku ehk standardmassi või siis vaikeväärtust, mis on 100 kg iga reisija ja tema registreeritud pagasi kohta.

Tonnkilomeetrites väljendatud andmete aruandlus artikli 3d kohaldamiseks

Iga õhusõiduki käitaja peab artikli 3d lõike 1 kohaselt koostatavas taotluses esitama järgmised andmed:

A. Käitaja tuvastamiseks vajalikud andmed, sealhulgas:

- käitaja nimi;
- haldav liikmesriik;
- aadress, sealhulgas postiindeks ja riik ning juhul, kui see on erinev, kontaktaadress haldavas liikmesriigis;
- õhusõidukite registreerimisnumbrid ja tüübid, mida kasutatakse taotlusega hõlmatud aasta jooksul I lisas loetletud lennutegevuste sooritamiseks õhusõiduki käitaja poolt;
- lennuettevõtja sertifikaadi ja lennutegevusloa, mille alusel õhusõiduki käitaja teostas I lisas loetletud lennutegevusi, number ja väljaandev asutus;

- kontaktisiku aadress, telefoninumber, faks ja e-posti aadress ning
- õhusõiduki omaniku nimi.

B. Tonnkilomeetrites väljendatud andmed:

- lendude arv lennujaamapaari kohta;
- reisijakilomeetrite arv lennujaamapaari kohta;
- tonnkilomeetrite arv lennujaamapaari kohta;
- kõikide aruandega seotud aasta jooksul õhusõiduki käitaja teostatud lendude, mis kuuluvad I lisa loetletud lennutegevuste alla, tonnkilomeetrite koguarv;”.

3) V lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkirja järele lisatakse järgmine pealkiri:

„A OSA – Paiksetest kätistest tulenevate heitkoguste kontrollimine”;

b) lisatakse *järgmine* B osa:

„B OSA – Lennutegevustest tulenevate heitkoguste kontrollimine

|| 13) Lisas sätestatud üldpõhimõtteid ja metoodikat kohaldatakse I lisa loetletud lennutegevuste alla kuuluvate lendude heitkoguste aruannete kontrollimisel.

Sel eesmärgil:

- a) käsitatakse lõikes 3 tehtud viidet käitajale viitena õhusõiduki käitajale ning punktis c tehtud viidet käitisele käsitatakse viitena õhusõidukile, mida kasutatakse aruandega hõlmatud lennutegevuste sooritamiseks;
- b) käsitatakse lõikes 5 tehtud viidet käitisele viitena õhusõiduki käitajale;
- c) käsitatakse lõikes 6 tehtud viidet käitises teostatud tegevustele viitena aruandega hõlmatud lennutegevustele, mille teostab õhusõiduki käitaja;
- d) käsitatakse lõikes 7 tehtud viidet käitise tegevuskohale viitena tegevuskohale, mida õhusõiduki käitaja kasutab aruandega hõlmatud lennutegevuste sooritamiseks;
- e) käsitatakse lõigetes 8 ja 9 tehtud viiteid käitise heitkoguste allikale viidetena õhusõidukitele, mille eest vastutab õhusõiduki käitaja ja
- f) käsitatakse lõigetes 10 ja 12 tehtud viiteid käitajale viidetena õhusõiduki käitajale.

Lennutegevusest tulenevate heitkoguste aruande kontrollimise lisasätted

|| 14) Kontrollija teeb eelkõige kindlaks, et:

- a) kõik lennud, mis kuuluvad I lisas loetletud lennutegevuste alla, on arvesse võetud. Selle ülesande täitmisel on kontrollijale abiks lennuplaani andmed ja muud käitaja liiklemist käsitlevad andmed, sealhulgas käitaja poolt nõutud Eurocontroli andmed;

- b) valitseb üldine järjepidevus kütuse kogukulu andmete ja lennutegevust sooritavale õhusõidukile ostetud või muul viisil hangitud kütuse andmete vahel.

Ühendus ja liikmesriigid tagavad, et enne direktiivi rakendamist ühtlustatakse kontrollija kasutatavad töömeetodid ja et direktiivi sätteid rakendatakse ühtsel alusel.

Artikli 3d lõike 1 kohaldamiseks esitatud tonnkilomeetrites väljendatud andmete kontrollimise lisasätted

- || 15) Käesolevas lisas sätestatud üldpõhimõtteid ja artikli 14 lõike 3 kohaste heitkoguste aruannete kontrollimise metoodikat kohaldatakse vajadusel ka vastavalt tonnkilomeetrites väljendatud andmete kontrollimisel.
- || 16) Kontrollija teeb eelkõige kindlaks, et käitaja artikli 3d lõike 1 kohaselt esitatavas taotluses on arvesse võetud ainult selliseid lende, mis on tegelikult toimunud ja kuuluvad I lisas loetletud lennutegevuste alla ning mille eest vastutab õhusõiduki käitaja. Selle ülesande täitmisel on kontrollijale abiks käitaja liiklemist käsitlevad andmed, sealhulgas käitaja poolt nõutud Eurocontrol'i andmed. Lisaks teeb kontrollija kindlaks, et käitaja esitatud nimikoormus vastab kõnealuse käitaja nimikoormuste registrile, mida ta peab ohutuse eesmärgil.

Ühendus ja liikmesriigid tagavad, et enne direktiivi rakendamist ühtlustatakse kontrollija kasutatavad töömeetodid ja et direktiivi sätteid rakendatakse ühtsel alusel.”.