

I

(Seadusandlikud aktid)

OTSUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU OTSUS (EL) 2023/136,

18. jaanuar 2023,

millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses liidus asuvatele õhusõiduki käitajatele üleilmse turupõhise meetme raames kohaldatavatest kompenseerimisnõuetest teatamisega

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust, ⁽²⁾

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA) on heitkoguste seireks, aruandluseks ja tõendamiseks kasutusel olnud alates 2019. aastast ning on mõeldud kohaldamiseks üleilmse turupõhise meetmena, mille eesmärk on alates 1. jaanuarist 2021 kompenseerida kindlaksmääratud heitetaset ületavad rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidi heitkogused teatavate kompensatsiooniühikutega.
- (2) 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) ⁽⁴⁾ alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe jõustus 2016. aasta novembris. Kokkuleppeosalised leppisid kokku hoida maailmas keskmise temperatuuri tõus tööstusrevolutsioonieelse tasemega võrreldes tunduvalt alla 2 °C ning teha jõupingutusi selle nimel, et temperatuuri tõus võrreldes tööstusrevolutsioonieelse tasemega piirduks üksnes 1,5 °C-ga. Kõnealust kohustust toetas 2021. aasta novembris Glasgow kliimapakti vastuvõtmine, milles osaliste konverents tunnistas, et kliimamuutuste mõju oleks palju väiksem juhul, kui temperatuur tõuseks 1,5 °C, mitte 2 °C, ning otsustas jätkata jõupingutusi selleks, et temperatuuri tõus piirduks 1,5 °C-ga.

⁽¹⁾ ELT C 105, 4.3.2022, lk 140.

⁽²⁾ ELT C 301, 5.8.2022, lk 116.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 13. detsembri 2022. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 19. detsembri 2022. aasta otsus.

⁽⁴⁾ ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.

- (3) Võttes arvesse erinevusi liidu õigusaktide ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV kõite esimese väljaande – rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem, millega luuakse CORSIA keskkonnakaitset käsitlevad rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad – sätete vahel, millest ICAOd teavitati pärast nõukogu otsuse (EL) 2018/2027⁽⁵⁾ vastuvõtmist, ning seda, kuidas Euroopa Parlament ja nõukogu liidu õigusakte muudavad, kavatseb liit CORSIAt rakendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ⁽⁶⁾ kaudu.
- (4) Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/1603⁽⁷⁾ võeti vastu selleks, et nõuetekohaselt rakendada CORSIA reegleid lennunduse heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamise kohta. Kompenseerimisnõuded CORSIA rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade tähenduses arvutatakse välja kõnealuse delegeeritud määruse kohaselt tõendatud CO₂ heitkoguste alusel.
- (5) Kuna COVID-19 pandeemia tõttu vähenesid lennunduse heitkogused 2020. aastal märkimisväärselt, otsustas ICAO nõukogu oma 220. istungjärgul 2020. aasta juunis, et aastate 2021–2023 puhul tuleks õhusõiduki käitajate suhtes kohaldatavate kompenseerimisnõuete arvutamisel lähtetasemena kasutada 2019. aasta heitkoguseid. ICAO 41. assamblee kiitis kõnealuse otsuse 2022. aasta oktoobris heaks.
- (6) Lennunduse 2021. aasta heitkogused ei ületanud 2019. aasta koguheidet. 31. oktoobril 2022 tegi ICAO kindlaks, et sektori kasvutegur on 2021. aasta heitkoguste puhul null. Sektori kasvutegur on CORSIA meetoodika parameeter, mida kasutatakse käitajatele igal aastal esitatavate kompenseerimisnõuete arvutamiseks. Seepärast peavad õhusõiduki käitajatele esitatavad täiendavad kompenseerimisnõuded 2021. aasta puhul võrduma nulliga.
- (7) Liikmesriigid peaksid CORSIAt rakendama, teatades õhusõiduki käitajatele, kellel on liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat, ning õhusõiduki käitajatele, kes on registreeritud liikmesriigis, kõnealuste õhusõiduki käitajate 2021. aasta kompenseerimisnõuded 30. novembriks 2022.
- (8) Kuna käesoleva otsuse eesmärke ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev otsus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (9) On oluline, et liikmesriikide ametiasutustele ja õhusõiduki käitajatele tagatakse CORSIA 2021. aasta kompenseerimisnõuete suhtes õiguskindlus võimalikult kiiresti 2022. aastal. Seega peaks käesolev otsus jõustuma viivitamata.
- (10) Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamise) vastuvõtmist, on käesolev otsus üksnes ajutine meede, mida kohaldatakse vaid kuni kõnealuse direktiivi ülevõtmise perioodi lõpuni. Kui ülevõtmisperiood ei ole 30. novembriks 2023 lõppenud ja ICAO teeb kindlaks, et sektori kasvutegur on 2022. aasta heitkoguste puhul null, peaksid liikmesriigid teatama õhusõiduki käitajatele, et nende suhtes 2022. aasta puhul kohaldatavad kompenseerimisnõuded võrduvad nulliga. Kui sektori kasvutegur ei ole 2022. aasta heitkoguste puhul null, peaks komisjonil olema võimalik kohasel juhul esitada uus ettepanek kõnealuste kompenseerimisnõuete arvutamiseks ja nendest teatamiseks.

⁽⁵⁾ Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25).

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonetega seotud saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

⁽⁷⁾ Komisjoni 18. juuli 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/1603, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ meetmete osas, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on võtnud seoses lennunduse heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamise üleilmse turupõhise meetme rakendamise eesmärgil (ELT L 250, 30.9.2019, lk 10).

(11) Direktiivi 2003/87/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/87/EÜ artiklisse 12 lisatakse järgmised lõiked:

„6. Liikmesriigid teatavad 30. novembriks 2022 õhusõiduki käitajatele, et nende suhtes kohaldatavate kompenseerimisnõuete suurus on rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi keskkonnakaitset käsitlevate ICAO rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade punkti 3.2.1. tähenduses 2021. aasta puhul null. Liikmesriigid edastavad kõnealuse teate õhusõiduki käitajatele, kes vastavad järgmistele tingimustele:

- a) õhusõiduki käitajal on liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või ta on registreeritud liikmesriigis, sealhulgas asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, ning
- b) nad tekitavad alates 1. jaanuarist 2021 üle 10 000 tonni CO₂ heitkoguseid aastas, kätades lennukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on üle 5 700 kg ja mis teostavad käesoleva direktiivi I lisaga ja komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2019/1603 (*) artikli 2 lõikega 3 hõlmatud lende, välja arvatud lennud, mille lähte- ja sihtkoht on ühes ja samas liikmesriigis, sealhulgas selle liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad.

Esimese lõigu punkti b kohaldamisel ei võeta arvesse järgmist liiki lendude CO₂ heitkoguseid:

- i) riiklikud lennud;
- ii) humanitaarilennud;
- iii) meditsiinilised lennud;
- iv) sõjalised lennud;
- v) tuletõrjelennud;
- vi) lennud, mis eelnevad või järgnevad humanitaarabi-, meditsiinilisele või tuletõrjelennule, tingimusel et sellised lennud toimusid sama õhusõidukiga ja nendega pidi läbi viidama sellega seotud humanitaarabi-, meditsiiniline või tuletõrjetegevus või pidi õhusõiduk pärast kõnealuseid tegevusi ümber paigutatama järgmise tegevuse jaoks.

7. Oodates seadusandliku akti vastuvõtmist, millega muudetakse käesolevat direktiivi seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega, ning kui sellise seadusandliku akti ülevõtmise periood ei ole 30. novembriks 2023 lõppenud ja ICAO avaldatav sektori kasvutegur on 2022. aasta heitkoguste puhul null, teatavad liikmesriigid 30. novembriks 2023 õhusõiduki käitajatele, et nende suhtes kohaldatavad kompenseerimisnõuded rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi keskkonnakaitset käsitlevate ICAO rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade punkti 3.2.1. tähenduses võrduvad 2022. aasta puhul nulliga.

(*) Komisjoni 18. juuli 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/1603, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ meetmete osas, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on võtnud seoses lennunduse heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamisega üleilmse turupõhise meetme rakendamise eesmärgil (ELT L 250, 30.9.2019, lk 10).“

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Strasbourg, 18. jaanuar 2023

Euroopa Parlamendi nimel
president
R. METSOLA

Nõukogu nimel
eesistuja
J. ROSWALL
