

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EU) 2017/2392,****annettu 13 päivänä joulukuuta 2017,****direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä <sup>(2)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) osapuolten 21. konferenssi pidettiin Pariisissa 30 päivän marraskuuta ja 12 päivän joulukuuta 2015 välisenä aikana. Konferenssissa hyväksyttiin kansainvälinen sopimus, jäljempänä 'Pariisin sopimus', jolla lujitetaan maailmanlaajuisia toimia ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Pariisin sopimuksessa asetetaan muun muassa pitkän aikavälin tavoite, joka vastaa tavoitetta rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna sekä jatkaa toimia nousun pitämiseksi alle 1,5 celsiusasteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna. Pariisin sopimus hyväksyttiin unionin puolesta neuvoston päätöksellä (EU) 2016/1841 <sup>(3)</sup>. Pariisin sopimus tuli voimaan 4 päivänä marraskuuta 2016. Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi kaikkien toimialojen olisi annettava panoksensa ja osapuolet valmistelevat, ilmoittavat ja pitävät voimassa peräkkäiset kansallisesti määritellyt panoksensa. Toimia olisi näin ollen toteutettava myös Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kautta kansainvälisen ilmailun aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi.
- (2) Ympäristönsuojelu on yksi unionin merkittävimmistä haasteista. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 191 artiklan mukaan unionin ympäristöpolitiikan tavoitteina on ympäristön laadun säilyttäminen, suojeleminen ja parantaminen, ihmisten terveyden suojeleminen, luonnonvarojen harkittu ja järkevä käyttö sekä sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin ympäristöongelmiin, ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen.
- (3) Eurooppa-neuvosto asetti 23 ja 24 päivänä lokakuuta 2014 antamissaan päätelmissä sitovaksi tavoitteeksi vähentää unionin kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 tasoihin verrattuna. Neuvosto hyväksyi 6 päivänä maaliskuuta 2015 virallisesti unionin ja sen jäsenvaltioiden panoksen niiden Pariisin sopimuksen mukaisena suunniteltuna kansallisesti määriteltynä panoksena. Eurooppa-neuvosto totesi lokakuussa 2014 antamissaan päätelmissä, että unionin olisi saavutettava tavoite yhteisesti mahdollisimman kustannusvaikuttavalla tavalla siten, että päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän, jäljempänä 'EU ETS', kattamilla aloilla 43 prosentilla ja sen ulkopuolisilla aloilla 30 prosentilla. Kaikkien toimialojen olisi edistettävä näiden päästövähennysten saavuttamista. Komission olisi helpotettava vähäpäästöisen liikkuvuuden alan parhaiden käytäntöjen ja kokemusten vaihtoa jäsenvaltioiden kesken.

<sup>(1)</sup> EUVL C 288, 31.8.2017, s. 75.

<sup>(2)</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 12. joulukuuta 2017 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 12. joulukuuta 2017.

<sup>(3)</sup> Neuvoston päätös (EU) 2016/1841, annettu 5 päivänä lokakuuta 2016, ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen nojalla hyväksytyyn Pariisin sopimuksen tekemisestä Euroopan unionin puolesta (EUVL L 282, 19.10.2016, s. 1).

- (4) Hyvin toimiva ja uudistettu EU ETS, johon liittyy tehostettu väline markkinoiden vakauttamiseksi, on tärkein eurooppalainen väline, jolla saavutetaan Eurooppa-neuvoston lokakuussa 2014 antamien päätelmien mukainen 40 prosentin vähennystavoite lineaarisen kertoimen avulla ja käyttäen ilmaisjakoa vuoden 2020 jälkeen. Kyseisten säännösten olisi oltava johdonmukaisia unionin ilmastotavoitteiden ja sen Pariisin sopimuksen mukaisten sitoumusten kanssa. Huutokaupattava osuus olisi ilmaistava prosenttiosuutena Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY<sup>(1)</sup>, jotta parannetaan investointipäätösten suunnittelun varmuutta, lisätään avoimuutta, minimoidaan hiilivuodot ja tehdään järjestelmästä yleisesti yksinkertaisempi ja helpommin ymmärrettävä. Komission olisi lisäksi arvioitava vuoden 2018 taustoittavan vuoropuhelun tuloksia osana Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 525/2013<sup>(2)</sup> mukaista säännöllistä raportointiaan. Direktiivin 2003/87/EY säännöksiä olisi tarkasteltava uudelleen ottaen huomioon kansainvälinen kehitys ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi toteutettavat toimet, mukaan lukien vuonna 2023 tehtävä ensimmäinen maailmanlaajuinen tilannekatsaus ja sitä seuraavat joka viides vuosi tehtävät maailmanlaajuiset tilannekatsaukset, joiden tarkoituksena on tuottaa tietoa peräkkäisiä kansallisesti määriteltyjä panoksia varten.
- (5) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat vuodesta 1997 alkaen pyrkineet edistämään kehitystä kohti kansainvälistä yhteisymmärrystä ilmailun kasvihuonekaasuvaikutusten vähentämiseksi ja niillä on jo vuodesta 2008 alkaen ollut voimassa lainsäädäntöä, jolla rajoitetaan ilmailutoiminnasta aiheutuvia ilmastonmuutosvaikutuksia, vuodesta 2005 alkaen käytössä olleen EU ETS:in avulla. Euroopan unionin tuomioistuin totesi 21 päivänä joulukuuta 2011 antamassaan tuomiossa<sup>(3)</sup>, että ilmailualan toimien sisällyttäminen EU ETS:iin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/101/EY<sup>(4)</sup> mukaisesti ei loukkaa kansainvälistä oikeutta. ICAOssa tehtävän työn edistämiseksi unioni on kahteen kertaan hyväksynyt ajallisesti rajattuja poikkeuksia EU ETS:iin, joilla rajoitetaan noudattamisvelvoitteita siten, että ne kattavat ainoastaan Euroopan talousalueella, jäljempänä 'ETA', sijaitsevien lentopaikkojen välisten lentojen päästöt. Tässä yhteydessä ilma-alusten käyttäjiin sovelletaan yhtäläisen kohtelun periaatetta samoilla reiteillä niiden sijoittautumispaikasta riippumatta. Näistä EU ETS:iin tehdyistä poikkeuksista uusimmassa, josta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 421/2014<sup>(5)</sup>, noudattamisvelvoitteet rajataan koskemaan ainoastaan ETA:n sisäisiä lentoja vuosina 2013–2016. Lisäksi mainitussa asetuksessa säädetään, että järjestelmän soveltamisalaa saatetaan muuttaa 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen ETA:n ulkopuolella sijaitsevilta lentopaikoilta lähtevien ja niille saapuvien lentojen osalta sen jälkeen, kun mainitussa asetuksessa säädetty uudelleentarkastelu on tehty.
- (6) ICAOn markkinapohjaisen toimenpiteen kehittämistyö kansainvälisen ilmailun päästöjen vähentämiseksi on yksi osa toimenpidekokonaisuutta, jolla pyritään saavuttamaan tavoitteena oleva hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 alkaen, jäljempänä 'CNG 2020', ja sitä olisi täydennettävä edistysaskelilla ilmaliikenteen hallinnassa ja käyttövoimateknologiassa. Tutkimusstrategioiden ja -ohjelmien jatkuva kehittäminen on olennaisen tärkeää tarvittavien teknisen innovoinnin ja operatiivisten parannusten kannalta, jotta edetään CNG 2020 -tavoitetta pidemmälle ja saadaan aikaan toimialakohtaisia absoluuttisia päästövähennyksiä.
- (7) Unionin tasolla on hyväksytty useita toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on estää Euroopan ilmatilan pirstoutuminen, jotta voidaan tehostaa ilmaliikenteen sujuvuutta ja ilmatilan käytön valvontaa ja näin vähentää päästöjä. Jäsenvaltiot ovat uudestaan sitoutuneet toteuttamaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan, kun otetaan huomioon lentoliikenteen odotettu kasvu tulevina vuosina. Ilmaliikenteen hallinnan edistämiseksi on nopeutettava eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen (SESAR) yhteisyrityksen täytäntöönpanoa. Myös GNSS-järjestelmän käyttö satelliittinavigointiin, yhteiset teknologia-aloitteet, kuten Clean Sky I ja Clean Sky II, sekä unionin tutkimusohjelmat, kuten Horisontti 2020 -ohjelma ja sen seuraajat, auttavat osaltaan parantamaan tehokkuutta ja vähentämään ilmailun päästöjä.

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(2)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 525/2013, annettu 21 päivänä toukokuuta 2013, järjestelmästä kasvihuonekaasupäästöjen seuraamiseksi ja niistä raportoimiseksi sekä muista ilmastonmuutosta koskevista tiedoista raportoimiseksi kansallisella ja unionin tasolla sekä päätöksen N:o 280/2004/EY kumoamisesta (EUVL L 165, 18.6.2013, s. 13).

<sup>(3)</sup> Unionin tuomioistuimen tuomio, annettu 21 päivänä joulukuuta 2011, asiassa Air Transport Association of America ynnä muut vastaan Secretary of State for Energy and Climate Change, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

<sup>(4)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään (EUVL L 8, 13.1.2009, s. 3).

<sup>(5)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 421/2014, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetun direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta, jotta voidaan ottaa huomioon yksittäisen maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen soveltamisesta kansainvälisen ilmailun päästöihin tehtävän kansainvälisen sopimuksen täytäntöönpano vuoteen 2020 mennessä (EUVL L 129, 30.4.2014, s. 1).

- (8) Kun otetaan huomioon lokakuussa 2016 pidetyssä ICAOn 39. yleiskokouksessa annettu päätöslauselma, joka koskee maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa vuodesta 2021 alkaen vuoden 2020 tasojen ylittävien kansainvälisen ilmailun päästöjen hyvittämiseksi, ICAO aikoo vuonna 2018 hyväksyä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja mainitun päätöslauselman täydentämiseksi ja maailmanlaajuisen järjestelmän täytäntöönpanemiseksi. Kyseisen järjestelmän käytännön käyttöönotto edellyttää kuitenkin, että ICAOn osapuolet toteuttavat toimia kansallisella tasolla. Lisäksi ICAOn on kehitettävä hallinnointijärjestelyjä, joihin kuuluu myös rekisterijärjestelmä. Jotta voitaisiin antaa lisäpontta ICAOssa tehtävälle työlle ja helpottaa ICAOn järjestelmän käyttöönottoa, voimassa olevaa poikkeusta EU ETS:issä asetetuista velvoitteista olisi siksi jatkettava kolmansiin maihin suuntautuvien ja niistä saapuvien lentojen osalta 31 päivään joulukuuta 2023 saakka, jollei uudelleentarkastelusta muuta johdu, jotta saadaan tarvittavaa kokemusta ICAOn järjestelmän täytäntöönpanemiseksi. Poikkeuksen jatkamisesta seuraa, että huutokaupattavien ja maksutta jaettavien päästöoikeuksien, myös erityisestä varannosta jaettavien päästöoikeuksien, määrän olisi jatkossakin oltava suhteellinen palautusvelvollisuuden vähentämiseen nähden. Ilma-alusten käyttäjille jaettujen päästöoikeuksien määrää olisi pienennettävä 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen vuosittain lineaarisen vähennyskertoimen mukaisesti, jota sovelletaan kaikkiin muihin EU ETS:iin kuuluviin toimialoihin, jollei uudelleentarkastelusta ICAOn järjestelmän täytäntöönpanemiseksi muuta johdu. Uudelleentarkastelu valmistellaan noudattaen täysin parempaa sääntelyä koskevia ohjeita ja toteuttamalla riittävät kuulemiset kaikkien sidosryhmien kanssa, jäsenvaltiot mukaan lukien. Päästöoikeudet, joita ei ole jaettu erityisvarannosta, olisi yhä mitätöitävä.
- (9) Päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot tai niiden rahallista arvoa vastaava määrä olisi käytettävä ilmastonmuutoksen torjumiseen unionissa ja kolmansissa maissa, muun muassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen unionissa ja kolmansissa maissa, etenkin kehitysmaissa, ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja siihen sopeutumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen, myös ilmailun, lentoliikenteen ja kestävien vaihtoehtoisten lentopolttoaineiden aloilla, päästöjen vähentämiseen vähäpäästöisen liikenteen avulla sekä EU ETS:in hallinnoinnista aiheutuvien kulujen kattamiseen. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä jäsenvaltioihin, jotka käyttävät kyseisiä tuloja yhdeksännen tutkimuksen puiteohjelman mukaisten tutkimus- ja innovointiohjelmien tai -aloitteiden yhteisrahoitukseen. Direktiivin 2003/87/EY mukaisesta päästöoikeuksien huutokaupasta saatujen tulojen käyttöä koskevan avoimuuden varmistaminen jäsenvaltioiden asetuksen (EU) N:o 525/2013 17 artiklan mukaisesti toimittamien raporttien avulla on olennaista unionin sitoumusten täyttämiseksi.
- (10) EU ETS:in tinkimättömyys ympäristön kannalta olisi turvattava siltä riskiltä, että jäsenvaltion sääntelemiä ilma-aluksen käyttäjiä ja muita toimijoita koskevat velvoitteet päättyvät. Näin ollen tällaisen jäsenvaltion myöntämiä päästöoikeuksia olisi voitava käyttää ainoastaan, jos velvoitteet palauttaa päästöoikeuksia eivät ole vaarassa päättyä siten, että tämä vaarantaa EU ETS:in tinkimättömyyden ympäristön kannalta. Komissiolle olisi siirrettävä valta toteuttaa tarvittavat toimenpiteet EU ETS:in tinkimättömyyden ympäristön kannalta turvaamiseksi. Tällaisten toimenpiteiden olisi oltava voimassa siihen saakka, kunnes niitä ei enää tarvita olosuhteiden muututtua.
- (11) Koska maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen keskeisiä osatekijöitä ei ole vielä kehitetty ja koska sen täytäntöönpano riippuu osallistuvien valtioiden ja alueiden säätämästä omasta lainsäädännöstä, komission olisi raportoitava säännöllisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle ICAO-neuvottelujen edistymisestä ja etenkin asiaa koskevista ICAOn hyväksymistä välineistä, myös standardeista ja suositelluista menettelytavoista, kolmansien maiden toteuttamista toimista, joilla pannaan täytäntöön päästöihin sovellettava maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide ajanjaksolla 2021–2035, ponnisteluista, joilla luodaan kunnianhimoisia ja sitovia toimenpiteitä, jotta saavutetaan ilmailuteollisuuden pitkän aikavälin tavoite hiilidioksidipäästöjen puolittamisesta vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon, ja muusta merkityksellisestä kansainvälisestä kehityksestä sekä sovellettavista välineistä, kuten UNFCCC:n ja Pariisin sopimuksen hiilimarkkinoita ja hiilikirjanpitoa koskevista säännöistä. Kun on saatu selvyys ICAOn välineiden luonteesta ja sisällöstä ja ennen kuin ICAOn maailmanlaajuisista markkinaperusteista toimenpidettä ryhdytään toteuttamaan, komission olisi esitettävä kertomus, jossa sen olisi pohdittava, miten kyseiset välineet voidaan panna täytäntöön unionin oikeudessa tarkistamalla direktiiviä 2003/87/EY. Lisäksi komission olisi tarpeen mukaan tarkasteltava sääntöjä, joita sovelletaan ETA:n sisäisiin lentoihin. Tässä yhteydessä komission olisi kertomuksessaan otettava huomioon tarve varmistaa johdonmukaisuus unionin oikeuden kanssa, erityisesti kilpailun vääristymisen välttämiseksi sekä jäsenvaltioille ja ilma-alusten käyttäjille aiheutuvan tarpeettoman hallinnollisen rasituksen minimoimiseksi. Komission olisi tarvittaessa liitettävä kertomukseen sellainen ehdotus Euroopan parlamentille ja neuvostolle, joka vastaa pyrkimystä taata ilmailualan panos unionin sitoumukseen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä.
- (12) ICAOn maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen täytäntöönpanon valmistelemiseksi on tarpeen, että mahdollisimman varhaisessa vaiheessa on olemassa asiaankuuluvat tiedot ilmailutoiminnan päästöistä. Näitä päästöjä olisi tarkkailtava, niistä olisi raportoitava ja ne olisi todennettava samojen periaatteiden mukaisesti, joita sovelletaan direktiivin 2003/87/EY mukaisesti ilmailutoiminnan päästöjen tarkkailuun, raportointiin ja todentamiseen. Komission olisi näin ollen hyväksyttävä säännökset tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta ICAOn maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteiden täytäntöönpanoa varten; säännösten olisi

vältettävä kilpailun vääristymistä. Näiden säännösten olisi oltava johdonmukaisia niiden periaatteiden kanssa, jotka sisältyvät direktiivin 2003/87/EY 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun asetukseen, ja niissä olisi varmistettava, että toimitettavat päästöraportit todennetaan kyseisen direktiivin 15 artiklassa tarkoitettujen todentamista koskevien periaatteiden ja perusteiden mukaisesti. Nämä säännökset olisi hyväksyttävä direktiivissä 2003/87/EY säädetyin tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevan menettelyn mukaisesti.

- (13) Ilmailu vaikuttaa ilmastoon myös päästämällä ilmakehään typen oksideja, vesihöyryä sekä sulfaatti- ja nokihiukkasia korkealla ilmatilassa, millä voi tieteellisen tutkimuksen mukaan olla merkittäviä ilmastovaikutuksia. Hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli on arvioinut, että ilmailun kokonaisvaikutukset ilmastoon ovat nykyisin kahdesta neljään kertaa suuremmat kuin pelkästään sen aikaisempien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Tieteen kehittymistä odottaessa kaikki ilmailun vaikutukset olisi otettava huomioon mahdollisimman laajalti. Direktiivissä 2008/101/EY kaavailtiin typen oksideja koskevaa komission ehdotusta vuonna 2008. Asiaan liittyvistä teknisistä ja poliittisista vaikeuksista huolimatta komission olisi vauhditettava asiaan liittyvää työtään. Olisi myös edistettävä tutkimusta, joka kohdistuu tiivistymisjuovien eli tiivistymisvanojen muodostumiseen, niiden muuttumiseen cirruspilviksi, sulfaattiaerosolien ja noen vähäisempään suoraan vaikutukseen sekä tehokkaisiin hillitsemistoimenpiteisiin, mukaan lukien operatiiviset ja tekniset toimenpiteet.
- (14) Yksinkertaistamissyistä ja hallinnollisen taakan keventämiseksi ilma-alusten käyttäjien, joiden ETA:n sisäisten lentojen päästöt ovat vähemmän kuin 3 000 hiilidioksiditonnia vuodessa, olisi voitava käyttää komission asetuksen (EU) N:o 606/2010<sup>(1)</sup> nojalla hyväksytyä, vähän päästöjä aiheuttaville ilma-alusten käyttäjille tarkoitettua välinettä päästöjensä todentamiseksi. Muiden kuin kaupallisten ilma-alusten käyttäjien, joiden päästöt ovat vähemmän kuin 1 000 hiilidioksiditonnia vuodessa, olisi katsottava edelleen täyttävän direktiivissä 2003/87/EY asetetut vaatimukset uudella kymmenvuotiskaudella. Kyseisten kymmenen vuoden aikana olisi kehitettävä asiaa koskevia toimenpiteitä, jotta tulevaisuudessa kaikki ilma-alusten käyttäjät antavat panoksensa päästöjen vähentämiseksi.
- (15) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitteita, joita ovat voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkaminen 31 päivään joulukuuta 2023 ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmisteleminen, vaan ne voidaan toiminnan laajuuden tai vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (16) Kun otetaan huomioon direktiivissä 2003/87/EY vahvistettu päästöoikeuksien palauttamisen määräaika, joka on 30 päivänä huhtikuuta 2018, on olennaisen tärkeää taata oikeusvarmuus ilma-alusten käyttäjille ja kansallisille viranomaisille. Näin ollen tämän asetuksen olisi tultava voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
- (17) Direktiivi 2003/87/EY olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

#### 1 artikla

Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:

1) Lisätään 3 c artiklaan kohta seuraavasti:

”3 a. Euroopan talousalueen (ETA) ulkopuolisissa maissa sijaitsevista lentopaikoista 31 päivän joulukuuta 2023 jälkeen saapuvan tai niistä lähtevän ilmailutoiminnan päästöoikeuksien jakamista tarkastellaan uudelleen 28 b artiklassa tarkoitetun mukaisesti.”

<sup>(1)</sup> Komission asetus (EU) N:o 606/2010, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2010, tiettyjen vähän päästöjä aiheuttavien ilma-alusten käyttäjien polttoainekulutuksen arviointiin käytettävän ja Euroopan lennonvarmistusjärjestön (Eurocontrol) kehittämän yksinkertaistetun välineen hyväksymisestä (EUVL L 175, 10.7.2010, s. 25).

## 2) Korvataan 3 d artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Tammikuun 1 päivästä 2013 alkaen 15 prosenttia päästöoikeuksista on myytävä huutokaupalla. Komissio tekee tutkimuksen ilmailualan mahdollisuuksista siirtää hiilidioksidiin liittyviä kustannuksia asiakkailleen ottaen huomioon EU ETS:in ja kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kehittämän maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen. Tutkimuksessa on arvioitava ilmailualan mahdollisuudet siirtää vaadittujen päästöyksikköjen kustannukset verraten tätä eri toimialoihin ja energia-alaan tarkoituksena tehdä ehdotus huutokaupattavan osuuden kasvattamiseksi 28 b artiklan 2 kohdassa tarkoitettun uudelleentarkastelun mukaisesti ottaen huomioon kustannusten siirrosta tehty analyysi ja mukauttaminen muihin aloihin sekä eri liikennemuotojen välinen kilpailukyky."

## 3) Korvataan 3 d artiklan 4 kohta seuraavasti:

"4. Kaikki päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot olisi käytettävä ilmastonmuutoksen torjumiseen unionissa ja kolmansissa maissa, muun muassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen unionissa ja kolmansissa maissa, etenkin kehitysmaissa, vaikutusten lieventämiseen ja sopeutumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen, myös erityisesti ilmailun ja lentoliikenteen aloilla, päästöjen vähentämiseen tukemalla vähäpäästöistä liikennettä sekä EU ETS:in hallinnoinnista aiheutuvien kulujen kattamiseen. Huutokaupasta saatuja tuloja olisi käytettävä myös yhteisten hankkeiden rahoittamiseen ilmailualan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, kuten eurooppalaisen ilmailuliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen (SESAR) yhteisyritys ja yhteiset Clean Sky -teknologia-aloitteet, ja muut aloitteet, joilla mahdollistetaan GNSS-järjestelmän laaja käyttö satelliittinavigoinnissa ja mahdollistetaan yhteentoimivat valmiudet kaikissa jäsenvaltioissa, erityisesti sellaiset hankkeet, joilla parannetaan lentosuunnistusinfrastruktuuria, lentosuunnistuspalvelujen tarjoamista ja ilmatilan käyttöä. Huutokaupasta saaduilla tuloilla voidaan rahoittaa myös energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuisia rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä toimenpiteitä. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä jäsenvaltioihin, jotka käyttävät kyseisiä tuloja yhdeksannen tutkimuksen puiteohjelman mukaisten tutkimus- ja innovointiohjelmien tai -aloitteiden yhteisrahoitukseen. Tämän direktiivin mukaisesta päästöoikeuksien huutokaupasta saatujen tulojen käyttöä koskeva avoimuus on olennaista unionin sitoumusten täyttämässä."

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän kohdan ensimmäisen alakohdan perusteella toteuttamistaan toimista."

## 4) Korvataan 12 artiklan 3 kohta seuraavasti:

"3. Jäsenvaltioiden on varmistettava 31 päivään joulukuuta 2020 saakka, että kunkin laitoksen toiminnanharjoittaja palauttaa joka vuosi 30 päivään huhtikuuta mennessä kyseisestä laitoksesta edellisenä kalenterivuonna aiheutuneita ja 15 artiklan mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia, jotka ovat muita kuin II luvun mukaisesti myönnettyjä päästöoikeuksia, ja että nämä päästöoikeudet mitätöidään sen jälkeen. Jäsenvaltioiden on varmistettava 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen, että kunkin laitoksen toiminnanharjoittaja palauttaa joka vuosi 30 päivään huhtikuuta mennessä kyseisestä laitoksesta edellisenä kalenterivuonna aiheutuneita ja 15 artiklan mukaisesti todennettuja kokonaispäästöjä vastaavan määrän päästöoikeuksia ja että nämä päästöoikeudet mitätöidään sen jälkeen, jollei 28 b artiklassa tarkoitettua uudelleentarkastelusta muuta johdu."

## 5) Lisätään 12 artiklaan ennen 3 a kohtaa kohta seuraavasti:

"3 -a. Tarpeen mukaan ja niin kauan kuin tämä on tarpeellista EU ETS:in tinkimättömyyden ympäristön kannalta suojelemiseksi EU ETS:in ilma-aluksen käyttäjät ja muut toimijat eivät saa käyttää sellaisen jäsenvaltion myöntämiä päästöoikeuksia, jonka ilma-aluksen käyttäjiä ja muita toimijoita koskevat velvoitteet ovat päättyneet. Jäljempänä 19 artiklassa tarkoitettuun säädökseen on sisällyttävä toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tässä kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa."

## 6) Muutetaan 28 a artikla seuraavasti:

## a) korvataan otsikko seuraavasti:

**"Poikkeukset, joita sovelletaan ennen ICAOn maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa";**

## b) muutetaan 1 kohta seuraavasti:

## i) korvataan a ja b alakohta seuraavasti:

"a) kaikki ETA:n ulkopuolisissa maissa sijaitseviin lentopaikkoihin saapuvien tai niistä lähtevien lentojen päästöt kunakin kalenterivuonna 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen 31 päivään joulukuuta 2023 saakka, jollei 28 b artiklassa tarkoitettua uudelleentarkastelusta muuta johdu;

b) kaikki jollakin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja muulla ETA:n alueella sijaitsevan lentopaikan välisten lentojen päästöt kunakin kalenterivuonna 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen 31 päivään joulukuuta 2023 saakka, jollei 28 b artiklassa tarkoitetusta uudelleentarkastelusta muuta johdu.”;

ii) kumotaan c alakohta;

c) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Poiketen siitä, mitä 3 e ja 3 f artiklassa säädetään, ilma-aluksen käyttäjille, joita koskevat tämän artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädetyt poikkeukset, on myönnettävä kunakin vuonna maksutta päästöoikeuksia määrä, jota vähennetään suhteessa kyseisissä alakohdissa säädetyn palautusvelvollisuuden vähentämiseen.

Poiketen siitä, mitä 3 f artiklan 8 kohdassa säädetään, päästöoikeudet, joita ei jaeta erityisvarannosta, on mitätöitävä.

Ilma-alusten käyttäjille jaettujen päästöoikeuksien määrään sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen 9 artiklassa tarkoitettua lineaarista kerrointa, jollei 28 b artiklassa tarkoitetusta uudelleentarkastelusta muuta johdu.

Jäsenvaltioiden on 1 päivän tammikuuta 2017 ja 31 päivän joulukuuta 2023 välisenä aikana tapahtuvan toiminnan osalta julkaistava kullekin ilma-aluksen käyttäjälle jaettavien ilmailun päästöoikeuksien määrä ennen 1 päivää syyskuuta 2018.”;

d) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Poiketen siitä, mitä 3 d artiklan 3 kohdassa säädetään, kunkin jäsenvaltion huutokaupalla myymien päästöoikeuksien määrää kaudella, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2013 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2023 vähennetään siten, että se vastaa kyseisen jäsenvaltion osuutta ilmailusta aiheutuvista päästöistä niiden lentojen osalta, joihin ei sovelleta tämän artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädettyä poikkeusta.”;

e) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Poiketen siitä, mitä 3 g, 12, 15 ja 18 a artiklassa säädetään, jos ilma-aluksen käyttäjän vuosittaiset kokonaispäästöt ovat vähemmän kuin 25 000 tonnia hiilidioksidia tai jos ilma-aluksen käyttäjän vuosittaiset kokonaispäästöt ovat vähemmän kuin 3 000 tonnia hiilidioksidia muista kuin tämän artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuista lennoista, sen päästöt katsotaan todennetuiksi päästöiksi, jos ne on määritetty komission asetuksen (EU) N:o 606/2010 (\*) nojalla hyväksytyä, vähän päästöjä aiheuttaville ilma-alusten käyttäjille tarkoitettua välinettä käyttäen, jonka tiedot on saatu Eurocontrolin päästökauppajärjestelmän tukivälineestä. Jäsenvaltiot voivat soveltaa yksinkertaistettuja menettelyjä muihin kuin kaupallisiin ilma-alusten käyttäjiin, jos näillä menettelyillä saavutetaan samanlainen tarkkuus kuin vähän päästöjä aiheuttaville ilma-alusten käyttäjille tarkoitettulla välineellä.

(\*) Komission asetus (EU) N:o 606/2010, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2010, tiettyjen vähän päästöjä aiheuttavien ilma-alusten käyttäjien polttoainekulutuksen arviointiin käytettävän ja Euroopan lennonvarmistusjärjestön (Eurocontrol) kehittämän yksinkertaistetun välineen hyväksymisestä (EUVL L 175, 10.7.2010, s. 25).”;

f) korvataan 7 kohta seuraavasti:

”7. Tämän artiklan 1 kohtaa sovelletaan maihin, joiden kanssa on tehty sopimus 25 tai 25 a artiklan nojalla, noudattaen kuitenkin tällaisen sopimuksen ehtoja.”;

g) kumotaan 8 kohta.

7) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”28 b artikla

### **Komission kertomus ja uudelleentarkastelu koskien ICAOn maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa**

1. Komissio antaa ennen 1 päivää tammikuuta 2019 ja sen jälkeen säännöllisin väliajoin Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen päästöihin vuodesta 2021 alkaen sovellettavan maailmanlaajuisen markkinaperusteisen

toimenpiteen täytäntöönpanoa koskevien ICAOn neuvottelujen edistymisestä ja etenkin i) asiaa koskevista ICAOn hyväksymistä välineistä, myös standardeista ja suositelluista menettelytavoista; ii) ICAOn neuvoston hyväksymistä maailmanlaajuisista markkinaperusteista toimenpidettä koskevista suosituksista; iii) maailmanlaajuisen rekisterin perustamisesta; iv) kolmansien maiden toteuttamista kansallisista toimenpiteistä, joilla pannaan täytäntöön maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide, jota sovelletaan päästöihin vuodesta 2021 alkaen; v) kolmansien maiden varaumien seurauksista; sekä vi) muusta asiaan liittyvästä kansainvälisestä kehityksestä sekä sovellettavista välineistä.

Komissio antaa myös UNFCCC:n maailmanlaajuisen tilannekatsauksen mukaisesti kertomuksen pyrkimyksistä saavuttaa ilmailualan pitkän ajanjakson päästövähennystavoite ilmailun hiilidioksidipäästöjen puolittamisesta vuoden 2005 tasosta vuoteen 2050 mennessä.

2. Komissio antaa 12 kuukauden kuluessa ICAOn asiaankuuluvien välineiden hyväksymisestä ja ennen kuin maailmanlaajuinen markkinapohjainen väline otetaan käyttöön Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa on pohdittava, miten kyseiset välineet voitaisiin panna täytäntöön unionin oikeudessa tämän direktiivin tarkistamisen kautta. Komissio tarkastelee tarvittaessa kyseisessä kertomuksessa myös sääntöjä, joita sovelletaan ETA:n sisäisiin lentoihin. Kertomuksessa on myös tutkittava maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen kunnianhimoisuutta ja yleistä tinkimättömyyttä ympäristön kannalta, mukaan lukien se, kuinka hyvin siinä pyritään saavuttamaan Pariisin sopimuksen tavoitteet yleisesti, osallistumisastetta, sen täytäntöönpanokelpoisuutta, avoimuutta, seuraamuksia noudattamatta jättämisestä, yleisöpalautetta koskevia menettelyjä, päästöhyvitysten laatua, päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista, rekistereitä, vastuuvollisuutta ja biopolttoaineiden käyttöä koskevia sääntöjä. Kertomuksessa on myös pohdittava, onko 28 c artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytyt säännöksiä tarkistettava.

3. Komission liittää tarvittaessa tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 28 a artiklassa säädettyjen poikkeusten muuttamiseksi, poistamiseksi, laajentamiseksi tai korvaamiseksi noudattaen unionin sitoumusta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä, jotta varmistetaan, että unionin ilmastotoimet ovat ympäristöllisesti tinkimättömiä ja tehokkaita.

28 c artikla

#### **Tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat säännökset maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen soveltamiseksi**

1. Komissio hyväksyy säännöksiä, jotka koskevat asianmukaista päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta ICAOn maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide voidaan panna täytäntöön kaikilla sen kattamilla reiteillä. Kyseisten säännösten on perustuttava ICAOn hyväksymiin asiaa koskeviin välineisiin, niiden on vältettävä kilpailun vääristymistä ja niiden on oltava johdonmukaisia 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun asetuksen periaatteiden kanssa, ja niillä on varmistettava, että toimitettavat päästöraportit todennetaan 15 artiklassa tarkoitettujen todentamista koskevien periaatteiden ja kriteerien mukaisesti.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut säännökset hyväksytään 14 ja 15 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.”

8) Lisätään 30 artiklaan kohta seuraavasti:

”5. Komissio esittää ennen 1 päivää tammikuuta 2020 päivitetyn analyysin ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksista sekä tarvittaessa ehdotuksen siitä, miten näihin vaikutuksiin voitaisiin parhaiten puuttua.”

9) Korvataan liitteessä I olevassa k alakohdassa oleva ilmaisu ”2020” ilmaisulla ”2030”.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Strasbourgissa 13 päivänä joulukuuta 2017.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

A. TAJANI

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

M. MAASIKAS

---