EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta toiseen painokseen ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä

PERUSTELUT

1 EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä Euroopan unionin, jäljempänä ’unioni’ tai ’EU’, puolesta otettavasta kannasta siltä osin kuin on kyse ympäristönsuojelua koskevat standardit ja suositellut menettelytavat sisältävään Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteeseen IV liittyvistä eroavuuksista ilmoittamisesta.

2 EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1 Chicagon yleissopimus, ICAO ja Pariisin sopimus

Chicagon yleissopimuksen, jäljempänä ’Chicagon yleissopimus’ tai ’yleissopimus’, tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä. Yleissopimus tuli voimaan 4. huhtikuuta 1947, ja sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö, jäljempänä ’ICAO’.

ICAO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisvirasto, joka laatii maailmanlaajuisia standardeja, menettelytapoja ja toimintalinjoja kansainvälistä siviililentoliikennettä varten turvallisuuden, turvatoimien, lennonvarmistuksen, ympäristön, avustamisen ja talousasioiden aloilla.

Euroopan unionin jäsenvaltiot, jäljempänä ’EU:n jäsenvaltiot’, ovat Chicagon yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema ICAOssa.

Chicagon yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.

Pariisin sopimus hyväksyttiin joulukuussa 2015 pidetyssä ilmastosopimuksen osapuolten konferenssissa. Sen tavoitteena on rajoittaa maailmanlaajuinen lämpötilan nousu alle kahteen celsiusasteeseen esiteolliseen aikaan verrattuna ja pyrkiä lämpötilan nousun rajoittamiseen 1,5 celsiusasteeseen.

Kaikki EU:n jäsenvaltiot ja unioni ovat Pariisin sopimuksen osapuolia.

2.2 CORSIA-järjestelmä – Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 nide IV

ICAOn neuvosto hyväksyi toisen painoksen asiakirjasta ”Ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)”[1] 228. istunnossaan maaliskuussa 2023 sen jälkeen, kun Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV muutos 1 oli hyväksytty.

Toinen painos tuli voimaan 1. tammikuuta 2024.

Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohde kuuluu unionin toimivaltaan, ja siksi se pannaan täytäntöön EU:n jäsenvaltioissa unionin lainsäädännöllä.

[1] Liite 16 – ympäristönsuojelu – nide IV – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA). Toinen painos, heinäkuu 2023.

ICAOn sopimusvaltioiden on Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti ilmoitettava ICAOlle omien määräystensä tai menettelytapojensa ja vastaavalla kansainvälisellä standardilla määrättyjen menettelytapojen eroavuuksista.

Eroavuuksista voidaan ilmoittaa eroavuuksien sähköisen EFOD-ilmoitusjärjestelmän kautta käyttäen seuraavia ICAOn ohjeissa[2] määriteltyä kolmea eri eroavuuksien luokkaa: Tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa (luokka A) – Tätä luokkaa käytetään, kun kansallinen määräys on vaativampi kuin vastaava standardi tai suositeltu menettelytapa tai kun kansallisella määräyksellä asetetaan liitteen soveltamisalaan kuuluva velvoite, jollaista ei sisälly standardiin tai suositeltuun menettelytapaan. Tällä on erityisesti merkitystä silloin, kun ICAOn sopimusvaltio edellyttää korkeampaa standardia, joka vaikuttaa muiden ICAOn sopimusvaltioiden ilma-alusten toimintaan sen alueella ja alueen yläpuolella. Luonteeltaan erilainen tai muut menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (luokka B) – Tätä luokkaa käytetään, kun kansallinen määräys on luonteeltaan erilainen kuin vastaava ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa tai kun kansallinen määräys on periaatteeltaan, tyypiltään tai järjestelmältään erilainen kuin vastaava standardi tai suositeltu menettelytapa, vaikka määräyksessä ei välttämättä asetettaisikaan lisävelvoitetta. Vähemmän suojaava tai pantu täytäntöön osittain / ei lainkaan (luokka C) – Tätä luokkaa käytetään, kun kansallinen määräys on vähemmän suojaava kuin vastaava standardi tai suositeltu menettelytapa tai kun ei ole annettu kansallista määräystä, jossa käsitellään vastaavaa standardia tai suositeltua menettelytapaa kokonaan tai osittain.

3 EU:N JA SEN JÄSENVALTIOIDEN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1 EU:n päästökauppajärjestelmän velvoitteiden noudattaminen

EU:ssa on käytössä alueellinen päästökauppajärjestelmä, jäljempänä ’EU:n päästökauppajärjestelmä’. EU:n päästökauppajärjestelmä on päästökatto- ja kauppajärjestelmä, joka on kattanut ilmailun kasvihuonekaasupäästöt vuodesta 2012 lähtien. Sillä rajoitetaan kokonaispäästökattoa ja annetaan päästöjen aiheuttajille mahdollisuus ostaa ja myydä päästöoikeuksia velvoitteidensa täyttämiseksi, mikä edistää päästöjen kustannustehokasta vähentämistä.

Vuonna 2023 annettiin direktiivi (EU) 2023/958[3] direktiivin 2003/87/EY[4] muuttamisesta. Sillä vahvistettiin EU:n päästökauppajärjestelmää kaikkien Euroopan talousalueen sisällä sekä Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lentävien suurten lentoyhtiöiden aiheuttamien päästöjen osalta. Siihen myös sisältyy säännöksiä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen (CORSIA-järjestelmä) toteuttamisesta Euroopan talousalueelle sijoittautuneiden lentoyhtiöiden aiheuttamien päästöjen osalta.

Direktiivin 2003/87/EY 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti komissio antaa vuosittain täytäntöönpanosäädöksen, jossa luetellaan muut valtiot kuin Euroopan talousalueen

---

[2] Eroavuuksista ilmoittamista ja niiden julkaisemista koskeva käsikirja (asiakirja 10055).

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/958, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 115–133).

[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32–46).

jäsenvaltiot, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää. Nämä olivat komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/622[5] vuoden 2023 osalta ja komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/2850[6] vuoden 2024 osalta.

Komissio myös antoi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1879[7] direktiivin 2003/87/EY soveltamissäännöistä päästöhyvitysvaatimusten laskemiseksi CORSIA-järjestelmää varten ja saattoi ajan tasalle tarkkailua ja raportointia koskevan täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066[8] päästöjen tarkkailusta ja raportoinnista.

Lisäksi komissio antaa mainitun direktiivin 28 c artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä koskien asianmukaista päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta CORSIA-järjestelmä voidaan panna täytäntöön. Ensimmäinen tällainen säädös oli komission delegoitu asetus (EU) 2019/1603[9].

Näiden eri säädösten hyväksymisen jälkeen direktiivin 2003/87/EY asiaankuuluvien säännösten, sen asiaankuuluvien täytäntöönpanoasetusten ja Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV välillä on edelleen eroavuuksia, jotka vaikuttavat siihen, miten EU ja sen jäsenvaltiot panevat CORSIA-järjestelmän täytäntöön.

Tällä päätöksellä saatetaan ajan tasalle neuvoston päätös 2018/2027[10], jossa säädetään alkuperäisistä eroavuuksista ilmoittamisesta. Alkuperäisessä eroavuuksia koskevassa ilmoituksessa todettiin, että eroavuuksia on sekä tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvaatimuksissa että päästöhyvitysvaatimuksissa.

Suunnitellun säädöksen kohde koskee alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen virkkeen nojalla, koska suunniteltu säädös koskee päästökaupan alaa, joka kuuluu suurelta osin unionin lainsäädännön, erityisesti EU:n päästökauppadirektiivin, tarkkailua ja raportointia koskevan asetuksen sekä akkreditointia ja todentamista koskevan asetuksen, soveltamisalaan.

---

5 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/622, annettu 22 päivänä helmikuuta 2024, niiden valtioiden luettelosta, joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY soveltamiseksi päästöihin vuonna 2023 (EUVL L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/2850, annettu 11 päivänä marraskuuta 2024, niiden valtioiden luettelosta, joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY soveltamiseksi päästöihin vuonna 2024 (EUVL L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/1879, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2024, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY soveltamissäännöistä päästöhyvitysvaatimusten laskemiseksi CORSIA-järjestelmää varten (EUVL L, 2024/1879, 10.7.2024).

8 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/2066, annettu 19 päivänä joulukuuta 2018, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY tarkoitetusta kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta ja raportoinnista sekä komission asetuksen (EU) N:o 601/2012 muuttamisesta (EUVL L 334, 31.12.2018, s. 1–93).

9 Komission delegoitu asetus (EU) 2019/1603, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY täydentämisestä siltä osin kuin on kyse Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ilmailun päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista varten hyväksymistä toimenpiteistä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen järjestelmän täytäntöön panemiseksi (EUVL L 250, 30.9.2019, s. 10–13).

10 Neuvoston päätös (EU) 2018/2027, annettu 29 päivänä marraskuuta 2018, kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ensimmäiseen painokseen ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA) (EUVL L 325, 20.12.2018, s. 25–28).

3.2 CORSIA-järjestelmän vaatimusten noudattaminen

3.2.1 Hallinto

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 51 artiklan 1 kohdan mukaan kunkin ilma-aluksen käyttäjän on tarkkailtava päästöjä ja raportoitava niistä kaikkien sellaisten lentojen osalta, jotka kyseinen käyttäjä lentää raportointikauden aikana ja joista käyttäjä vastaa. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdassa 1.2.6 määrätään seuraavasta poikkeuksesta, joka ei sisälly direktiiviin 2003/87/EY: ilma-aluksen käyttäjää, joka on kokonaan omistettu tytäryhtiö ja laillisesti rekisteröity samaan valtioon kuin emoyhtiönsä, voidaan kohdella yhdessä emoyhtiönsä kanssa yhtenä konsolidoituna ilma-aluksen käyttäjänä. EU:n päästökauppajärjestelmää koskevissa säännöissä edellytetään, että kullakin ilma-aluksen käyttäjällä on oma tarkkailusuunnitelmansa ja että se raportoi päästönsä vakiomenettelyn mukaisesti eli erillään muista ilma-alusten käyttäjistä, vaikka se olisikin kokonaan omistettu tytäryhtiö.

Tästä rajoituksesta, jota ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 1 kohtaa 1.2.6.

Lisäksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 68 artiklan mukaan ilma-alusten käyttäjien on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle 31. maaliskuuta mennessä vuotuinen päästöselvityksensä. Liitteen 16 niteen IV kohdassa 1.2.7 kuitenkin määrätään, että ICAOn sopimusvaltioiden ja ilma-alusten käyttäjien on noudatettava lisäyksessä 1 määriteltyä määräaikaa. Ajanjaksojen 2024–2026, 2027–2029, 2030–2032 ja 2033–2035 osalta määräaika todennetun päästöselvityksen toimittamiselle valtiolle on 30. huhtikuuta kunakin vuonna. Ilma-alusten käyttäjien on näin ollen toimitettava vuotuinen päästöselvitys kuukautta aikaisemmin EU:n lainsäädännön mukaisesti.

Tästä rajoituksesta, jota ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 1 kohtaa 1.5.

3.2.2 Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten päästöjen tarkkailu, raportointi ja todentaminen.

Direktiivin 2003/87/EY liitteessä I määritellään EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan kuuluva ilmailutoiminta. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdassa 2.1.1 määriteltyjen lentojen lisäksi seuraavat lennot, jotka lähtevät Euroopan talousalueen valtiosta tai saapuvat Euroopan talousalueen valtioon, vapautetaan tarkkailuvaatimuksista: näkölentosääntöjen (VFR) mukaiset lennot, tieteellistä tutkimusta ja ilma-alusten testausta varten suoritetut lennot sekä julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset lennot. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV vaatimuksista vapautetaan ainoastaan valtion tarkoituksiin suoritetut lennot, sotilaslennot, humanitaariset avustuslennot, lääkintälennot ja palonsammutuslennot sekä lennot ennen humanitaarista avustuslentoa, lääkintälentoa tai palonsammutuslentoa tai sellaisen jälkeen edellyttäen, että tällaiset lennot suoritettiin samalla ilma-aluksella ja että ne olivat välttämättömiä niihin liittyvien humanitaaristen, lääketieteellisten tai palonsammutustoimien toteuttamiseksi tai että ilma-alus oli tällaisen toiminnan jälkeen sijoitettava uudelleen seuraavaa lentoa varten. Tämä vapautus on lisäeroavuus, josta on ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka C – pantu täytäntöön

osittain”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohtaa 2.1.1.

Direktiivin 2003/87/EY liitteen IV mukaan kunkin lennon todelliset polttoaineen kulutustiedot on raportoitava niin, että tietoihin on sisällytettävä myös apuvoimalaitteiden polttoaineen kulutus. Sen vuoksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaisesti ilma-alusten käyttäjien, jotka ylittävät EU:n päästökauppajärjestelmässä vähäisten päästöjen aiheuttajille asetetut raja-arvot, on käytettävä polttoaineen käytön tarkkailumenetelmänään menetelmää A tai menetelmää B kansainvälisten lentojensa vuotuisten hiilidioksidipäästöjen raportointiin. Samaa menetelmää on käytettävä riippumatta siitä, sovelletaanko lentoihin päästöhyvitysvaatimuksia.

Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV lisäyksen 2 mukaan ilma-alusten käyttäjät voivat kuitenkin valita polttoaineen käytön tarkkailumenetelmän viidestä ICAOn standardien ja suositeltujen menettelytapojen kattamasta menettelytavasta, mukaan lukien menetelmä A ja menetelmä B. Lisäksi Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 mukaan ilma-alusten käyttäjät voivat halutessaan käyttää polttoaineen käytön tarkkailumenetelmää ainoastaan sellaisten lentojen raportoimiseen, joihin sovelletaan päästöhyvitysvaatimuksia, ja käyttää päästöjen arviointivälinettä sellaisten lentojen raportoimiseen, joihin ei sovelleta päästöhyvitysvaatimuksia.

Unionin lainsäädännön mukaisista rajoituksista, joita ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Näistä on Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohtia 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2, 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4, 2.2.1.3.5 ja 2.2.1.3.6, joissa esitetään poikkeuksia siitä, milloin polttoaineen käytön tarkkailumenetelmää on käytettävä ja milloin ajantasaistetut päästöjen tarkkailusuunnitelmat on toimitettava.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 55 artiklan 1 kohdassa asetettu raja-arvo vähäisten päästöjen aiheuttajille eroaa CORSIA-järjestelmän standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesta raja-arvosta. Vähäisten päästöjen aiheuttajina pidetään alle 243 lentoa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana suorittavia ilma-alusten käyttäjiä sekä sellaisia ilma-alusten käyttäjiä, joiden suorittamien lentojen vuosittaiset yhteispäästöt ovat alle 25 000 tonnia hiilidioksidia vuodessa.

Tämä määritelmä, jota ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdassa 2.2.1.3.1 olevassa standardissa, on lisäeroavuus, josta olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohtaa 2.2.1.3.1, jota sovelletaan ilma-alusten käyttäjiin, joiden kansainvälisten lentojen vuotuiset hiilidioksidipäästöt ovat yli 50 000 tonnia.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 52 artiklan mukaan ilma-aluksen käyttäjän on viimeistään neljä kuukautta ennen direktiivin 2003/87/EY liitteen I soveltamisalaan kuuluvien ilmailutoimintojen käynnistämistä toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle tarkkailusuunnitelmansa. Ilma-aluksen käyttäjän, joka suorittaa ensimmäistä kertaa tällaisen ilmailutoiminnon (johon ei voitu varautua neljä kuukautta etukäteen), on toimitettava tarkkailusuunnitelma toimivaltaiselle viranomaiselle viivytyksettä, kuitenkin viimeistään kuuden viikon kuluttua kyseisen toiminnon suorittamisesta.

Standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa asetetut määräajat eroavat direktiivistä 2003/87/EY. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV määrätään, että ICAOn sopimusvaltioiden ja ilma-alusten käyttäjien on noudatettava lisäyksessä 1 asetettua määräaikaa. Suunnitelmat on toimitettava vain kerran, ellei uudelleentarkastelua tarvita. Uusien osallistujien on toimitettava päästöjen tarkkailusuunnitelmat kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ne alkavat kuulua yleissopimuksen soveltamisalan piiriin. Muiden ilma-alusten käyttäjien, jotka kuuluvat ensimmäistä kertaa soveltamisalan piiriin mutta joita ei katsota uusiksi osallistujiksi, on toimitettava suunnitelmansa kolmen kuukauden kuluessa.

Näistä rajoituksista, joita ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Näistä seuraa, että on annettava Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukainen ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohtia 2.2.2.1, 2.2.2.2 ja 2.2.2.3.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 68 artiklan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 27 artiklan 2 kohdan mukaan ainoastaan ilma-alusten käyttäjien on toimitettava sekä päästöselvitys että todentamisraportti hallinnoivan valtionsa toimivaltaiselle viranomaiselle. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdan 2.4.1.5 mukaan sekä ilma-aluksen käyttäjän että todentamiselimen on erikseen toimitettava valtiolle jäljennös päästöselvityksestä ja siihen liittyvästä todentamisraportista.

Tästä eroavuudesta Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevaan standardiin nähden olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka B – muut menetelmät ICAOn standardin tai suositellun menettelytavan vaatimusten täyttämiseksi”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohtaa 2.4.1.5.

Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 3 artiklassa vahvistetaan edellytykset akkreditoidulle todentajalle. Todentajan on oltava oikeushenkilö tai muu oikeussubjekti, joka toteuttaa todentamistoimia täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 nojalla ja joka todentamisraportin antamisen hetkellä on kansallisen akkreditointielimen asetuksen (EY) N:o 765/2008 ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 nojalla akkreditoima, tai luonnollinen henkilö, joka on muutoin valtuutettu, sanotun kuitenkaan rajoittamatta täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 5 artiklan 2 kohdan soveltamista. Tämä tarkoittaa, että päästöselvityksen todentajien on oltava Euroopan talousalueelle sijoittautuneita, mikä ei ole kriteeri standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa.

Tästä eroavuudesta Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevaan standardiin nähden olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohtaa 2.4.2.1.

Ilma-aluksen käyttäjän on lisäksi täytettävä tietoaukot täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 66 artiklan 2 kohdan mukaisesti käyttämällä joko konservatiivisia korvaavia tietoarvoja tai päästöjen arviointivälineestä saatuja tietoja edellyttäen, että tietoaukkoja ei ilmene yli viidessä prosentissa kaikista raportoiduista lennoista eli kaikista kansainvälisistä lennoista. Jos tämä raja-arvo ylittyy, ilma-aluksen käyttäjän on toteutettava korjaavia toimenpiteitä tarkkailumenetelmien parantamiseksi.

Tästä eroavuudesta, jota ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen

38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohtaa 2.5.1.1. Siinä määrätään viiden prosentin raja-arvosta, jota sovelletaan kaikkiin päästöhyvitysvaatimusten piiriin kuuluviin kansainvälisiin lentoihin.

3.2.3 Päästöhyvitysvaatimukset

Täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2024/1879 säädetään 1. tammikuuta 2023 ja 31. joulukuuta 2026 välisenä aikana syntyvien päästöjen kannalta merkityksellisten päästöhyvitysvaatimusten laskennasta.

Laskentakaava on seuraava:

ORy = OEy * SGFy, jossa:

ORy = ilma-aluksen käyttäjän päästöhyvitysvaatimukset tiettynä vuonna y;

OEy = ilma-aluksen käyttäjän hiilidioksidipäästöt kansainvälisistä lennoista tiettynä vuonna y;

SGFy = alan kasvukerroin.

Tämä kaava noudattaa standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaista laskentamenetelmää, mutta direktiivin 2003/87/EY 25 a artiklan 3 kohdassa edellytetään luettelon julkaisemista valtioista, joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää. Luetteloa päivitetään vuosittain, jotta siihen voidaan sisällyttää uudet valtiot, jotka osallistuvat vapaaehtoisesti CORSIA-järjestelmään. Luettelo kuitenkin poikkeaa ICAOn luettelosta, koska siihen ei ole sisällytetty Euroopan talousalueen valtioita, Sveitsiä eikä Yhdistynyttä kuningaskuntaa, koska kyseiset valtiot soveltavat omia alueellisia päästökauppajärjestelmiään[11] Euroopan talousalueen sisäisiin lentoihin ja Euroopan talousalueen valtioiden sekä Sveitsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisiin lentoihin.

Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka Euroopan talousalueen valtiot raportoivat päästönsä ICAOlle standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaista menetelmää noudattaen alan kasvukertoimen laskemisen helpottamiseksi, ne eivät laske päästöhyvitysvaatimuksia lennoille, jotka kuuluvat alueellisten päästökauppajärjestelmien piiriin.

Alueellisten päästökauppajärjestelmien soveltaminen kansainvälisiin lentoihin Euroopan talousalueen valtioiden välillä sekä Euroopan talousalueen ja Sveitsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä velvoittaa ilma-alusten käyttäjät ottamaan huomioon näiden lentojen päästöt. Ympäristön kannalta EU:n päästökauppajärjestelmä on CORSIA-järjestelmää tiukempi väline, koska siinä otetaan CORSIA-järjestelmän perustason ylittävien päästöjen lisäksi huomioon paljon suurempi osa kokonaispäästöistä.

Vuonna 2022 EU:n päästökauppajärjestelmään sen Euroopan talousalueen sisällä sovellettavassa muodossa kuului 49,1 miljoonaa hiilidioksiditonnia päästöjä. Myönnettyjen päästöoikeuksien kokonaismäärä oli noin 27 miljoonaa. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä oli 23,1 miljoonaa, ja noin 3,7 miljoonaa ilmailun päästöoikeutta huutokaupattiin

[11] Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta 13. lokakuuta 2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32–46); kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmästä annettu vuoden 2020 määräys (Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020) (SI 2020 No.1557)); Euroopan unionin ja Sveitsin valaliiton välinen niiden kasvihuonekaasujen päästökauppajärjestelmien välisestä yhteydestä tehty sopimus (EUVL L 322, 7.12.2017, s. 3–26).

vuonna 2022[12]. Näin ollen vuonna 2022 otettiin huomioon yli 50 prosenttia päästöistä, ja EU:n päästökauppajärjestelmän tiukkuutta tullaan lisäämään entisestään poistamalla asteittain ilmailualan maksutta jaettavat päästöoikeudet ajanjaksona 2024–2026. Niiden määrää vähennetään 25 prosenttia vuonna 2024 ja 50 prosenttia vuonna 2025, ja ne poistetaan kokonaan vuodesta 2026 alkaen.

Päästöiksi, jotka kuuluvat alueellisten päästökauppajärjestelmien piiriin ja joihin ei siten sovelleta Euroopan talousalueelle sijoittautuneita ilma-alusten käyttäjiä koskevaa CORSIA-järjestelmän mukaista päästöhyvitysvelvoitetta, katsotaan vähintään 31. joulukuuta 2026 asti ne päästöt, jotka aiheutuvat Euroopan talousalueen valtioiden välillä sekä Euroopan talousalueen ja Sveitsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välillä lennettävistä lennoista.

Vertailun vuoksi todettakoon, että jos CORSIA-järjestelmän mukaisia päästöhyvitysvaatimuksia sovellettaisiin lentoihin, jotka jo kuuluvat EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin, niiden määrä vuonna 2024 olisi AERO-MS-mallinnuksen perusteella viisi miljoonaa hiilidioksiditonnia.

Kattavuus on siis Euroopan talousalueen valtioiden välisten sekä Euroopan talousalueen ja Sveitsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisten lentojen osalta parempi, ja vaatimus on siksi ympäristön kannalta tiukempi.

Tästä rajoituksesta, jota ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 3 kohtia 3.1.4 ja 3.2.1.

Lisäksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1879 4 artiklan 4 kohdan mukaisesti Euroopan talousalueen valtiot voivat ilma-aluksen käyttäjän pyynnöstä laskea kyseisen ilma-aluksen käyttäjän päästöhyvitysvaatimuksen nollaksi tietyn velvoitekauden osalta, jos ilma-aluksen käyttäjän päästöhyvitysvaatimusten summa kolmena vuonna kyseisellä kaudella (OR1 + OR2 + OR3) on alle 3 000 tonnia hiilidioksidia. Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV mukaan sen kohdan 3.4.2 edellytykset täyttävään ilma-aluksen käyttäjään ei kohdistu päästöhyvitysvaatimuksia, mutta se voi halutessaan hyvittää kyseiset päästöt vapaaehtoisesti. Ainoa eroavuus on se, että vapaaehtoisen hyvittämisen sijaan ilma-aluksen käyttäjällä on mahdollisuus olla hyvittämättä.

Tästä rajoituksesta, jota ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 3 kohtaa 3.4.2.

3.2.4 Hyväksyttävät yksiköt

Direktiivin 2003/87/EY hanketoimintaa koskevan 11 a artiklan mukaisesti hyvitysten on täytettävä tietyt kriteerit, jotta ne voidaan katsoa hyväksyttäviksi CORSIA-järjestelmän mukaisten päästöhyvitysvaatimusten täyttämiseen.

Direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan 8 kohdan mukaan komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa luetellaan Euroopan talousalueen ilma-alusten käyttäjien

[12] Komission kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle Euroopan hiilimarkkinoiden toiminnasta vuonna 2022 direktiivin 2003/87/EY 10 artiklan 5 kohdan ja 21 artiklan 2 kohdan nojalla.

osalta yksiköt, jotka ovat hyväksyttäviä CORSIA-järjestelmän vaatimusten täyttämiseen. Näihin sisältyvät ICAOn neuvoston hyväksyttäviksi katsomat yksiköt, jos ne ovat peräisin valtioista, jotka osallistuvat CORSIA-järjestelmään ja ovat Pariisin sopimuksen osapuolia.

Tästä rajoituksesta, jota ei ole Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdassa 4.2.1 olevassa standardissa, olisi ilmoitettava ICAOlle luokassa ”Luokka A – tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa”. Tästä seuraa, että Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaan on annettava ilmoitus, joka koskee Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 4 kohtaa 4.2.1. CORSIA-järjestelmän hyväksyttäviä päästöyksiköitä ovat ainoastaan yksiköt, jotka on kuvattu ICAOn asiakirjassa ”CORSIA Eligible Emissions Units” ja jotka täyttävät CORSIA-järjestelmän päästöyksiköiden hyväksyttävyyttä koskevat kriteerit, jotka sisältyvät ICAOn asiakirjaan ”CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria”.

Edellä mainittujen vaatimusten lisäksi direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan 1 kohdassa säädetään kahden muuntyyppisen hyvityksen hyväksymisestä:

- direktiivin 2003/87/EY 5 kohdan nojalla tehtyjen sopimusten osapuolten hyväksymät hyvitykset
- unionin tason hankkeille direktiivin 2003/87/EY 24 a artiklan nojalla myönnetyt hyvitykset.

Direktiivin 11 a artiklan 5 kohdassa viitataan tarkemmin kolmansien maiden kanssa tehtyihin sopimuksiin, joissa täsmennetään käytön tasot. Tähän mennessä kolmansien maiden kanssa ei ole tehty tällaisia sopimuksia.

11 a artiklan 1 kohdan d alakohdassa viitataan unionin tason hankkeille direktiivin 2003/87/EY 24 a artiklan nojalla myönnettyihin hyvityksiin. Tähän mennessä ei ole toteutettu direktiivin 2003/87/EY 24 a artiklan mukaisia hankkeita.

Koska kyseisiä hyvityksiä ei ole vielä hyväksytty tai myönnetty, ICAOlle ei tarvitse välittömästi ilmoittaa unionin oikeudesta johtuvista mahdollisista eroavuuksista, jotka eivät ole vielä toteutuneet käytännössä.

EU:n jäsenvaltioiden on ilmoitettava välittömästi ICAOlle, kun näiden hyvitysten hyväksyminen tai myöntäminen on oikeudellisesti mahdollista. Tällaisessa tapauksessa komission olisi annettava asiasta neuvostolle ilmoitus, ja EU:n jäsenvaltioiden olisi viipymättä ilmoitettava ICAOlle Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaisesti tästä johtuvat eroavuudet Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 4 kohtaan 4.2.1 nähden tämän neuvoston päätöksen 3 artiklan 13 kohdan ja 3 artiklan 14 kohdan mukaisesti. Nämä eroavuudet merkitään eroavuuksien sähköistä ilmoittamista koskevassa EFOD-järjestelmässä kuuluviksi luokkaan B eli ”muut menetelmät vaatimusten täyttämiseksi”.

3.3 Eroavuudesta raportoiminen komissiolle

Kun eroavuuksista on ilmoitettu ICAOlle, EU:n jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle näistä ilmoitetuista eroavuuksista viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän neuvoston päätöksen hyväksymisestä. Tämä on tarpeen neuvoston päätöksen säännösten noudattamisen varmistamiseksi.

4 OIKEUSPERUSTA

4.1 Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1 Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’SEUT-sopimus’, 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen tai kyseisen sopimuksen osapuoli[13].

Ilmaisu ”säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia” käsittää myös sellaiset säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla mutta jotka ”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännöstön sisältöön, jonka unionin lainsäätäjä antaa”[14].

4.1.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

ICAO on kansainvälisellä sopimuksella (Chicagon yleissopimuksella) perustettu elin.

Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV toisen painoksen hyväksyminen sitoo unionia Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti.

EU:n jäsenvaltioiden ilmoittamilla eroavuuksilla on oikeusvaikutuksia, koska ne voivat vaikuttaa siihen, miten jäsenvaltiot panevat ICAOn standardit täytäntöön yhteisten sääntöjen soveltamisalaan kuuluvassa asiassa.

Tämän vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

4.2 Aineellinen oikeusperusta

SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohdan ja 191 artiklan mukaisesti Euroopan unionin on edistettävä muun muassa seuraavien tavoitteiden saavuttamista: ympäristön laadun säilyttäminen, suojelu ja parantaminen; sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin ympäristöongelmiin, ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen.

4.2.1 Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla

[13] Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

[14] Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

4.2.2 Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

EU:n jäsenvaltioiden ilmoittamilla eroavuuksilla on oikeusvaikutuksia, koska ne voivat vaikuttaa siihen, miten jäsenvaltiot panevat ICAOn standardit täytäntöön yhteisten sääntöjen soveltamisalaan kuuluvassa asiassa.

Suunnitellun päätöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät ilmastopolitiikkaan kansainvälisen lentoliikenteen alalla.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohta.

4.3 Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana olisi oltava SEUT-sopimuksen 192 artiklan 1 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

2025/0065 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta toiseen painokseen ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan yhdessä 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Kansainvälistä siviili-ilmailua koskeva Chicagon yleissopimus, jäljempänä ’yleissopimus’, jonka tavoitteena on säännellä kansainvälistä lentoliikennettä, tuli voimaan 4 päivänä huhtikuuta 1947. Sillä perustettiin Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO).

(2) Unionin jäsenvaltiot, jäljempänä ’EU:n jäsenvaltiot’, ovat yleissopimuksen sopimusvaltioita ja ICAOn jäseniä, ja unionilla on tarkkailijan asema tietyissä ICAOn elimissä.

(3) Yleissopimuksen 54 artiklan mukaan ICAOn neuvosto voi hyväksyä kansainvälisiä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja.

(4) Ilmastosopimuksen osapuolten 21. konferenssi saatettiin päätökseen joulukuussa 2015, jolloin hyväksyttiin Pariisin sopimus, jonka tavoitteena on rajoittaa maailmanlaajuinen lämpötilan nousu alle kahteen celsiusasteeseen esiteolliseen aikaan verrattuna ja pyrkiä lämpötilan nousun rajoittamiseen 1,5 celsiusasteeseen. Kaikkien talouden alojen, kansainvälinen lentoliikenne mukaan luettuna, olisi osallistuttava näiden päästövähennysten saavuttamiseen.

(5) Vuonna 2016 pidetyssä ICAOn 39. yleiskokouksessa päätettiin kehittää maailmanlaajuinen markkinaperusteinen mekanismi, jolla voidaan rajoittaa kansainvälisen lentoliikenteen aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt vuoden 2020 tasolle[15]. Unionin tätä koskeva kanta vahvistettiin neuvoston päätöksellä (EU) 2016/915[16].

(6) ICAOn neuvosto hyväksyi 214. istuntonsa 10. kokouksessa yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ensimmäisen painoksen: ”Ympäristönsuojelua koskevat

[15] https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/Resolution_A39_3.pdf.

[16] Neuvoston päätös (EU) 2016/915, annettu 30 päivänä toukokuuta 2016, Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ICAOn elimissä laadittavaan kansainväliseen välineeseen, jonka on tarkoitus johtaa kansainvälisen ilmailun päästöihin sovellettavan yhtenäisen maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoon vuodesta 2020 alkaen (EUVL L 153, 10.6.2016, s. 32).

kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)”.

(7) ICAOn neuvosto hyväksyi 228. istunnossaan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV muutoksen 1, joka perustuu ilmailun ympäristönsuojelukomitean ehdottamiin muutoksiin ja CORSIA-järjestelmän vuoden 2022 määräaikaisarvioinnin tuloksiin. Tämän seurauksena julkaistiin Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV toinen painos, joka tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2024.

(8) Unionin kanta Chicagon yleissopimuksen 38 artiklan mukaiseen eroavuuksista ilmoittamiseen olisi vahvistettava, koska unionin oikeuden ja Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV toisen painoksen välillä on tiettyjä eroavuuksia.

(9) Tässä vaiheessa ehdotetaan, että olemassa olevista eroavuuksista annetaan seuraavanlaiset ilmoitukset, koska asiaankuuluva EU:n lainsäädäntö CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanosta EU:ssa on hyväksytty.

(10) ICAOn sihteeristölle on ilmoitettu ja sihteeristö on pannut merkille, että niiden valtioparien, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ICAOn sihteeristölle päästöhyvitysvaatimusten piiriin kuuluviksi, vuotuiset hiilidioksidipäästöt eivät vaikuta päästöhyvitysvaatimusten laskentaan eivätkä niiden CORSIA-järjestelmän päästöyksiköiden määrään, jotka on mitätöitävä vaatimustenmukaisuuden osoittamiseksi.

(11) Yleissopimuksen 38 artiklassa käsitellään poikkeamista kansainvälisistä standardeista ja menettelytavoista. Kyseisen artiklan mukaisesti ICAOn sopimusvaltion, joka ei joka suhteessa voi noudattaa jotain tällaista kansainvälistä standardia tai menettelytapaa tai saattaa omia määräyksiään tai menetelmiään täysin jonkin kansainvälisen standardin tai menettelytavan mukaisiksi viimeksi mainitun tultua muutetuksi taikka pitää välttämättömänä joissakin kohdin kansainvälisillä standardeilla määrätyistä eroavien määräysten tai menetelmien hyväksymistä, on velvollinen heti ilmoittamaan ICAOlle kansainvälisellä standardilla määrätyn ja oman menetelmänsä eroavuuksista.

(12) Direktiivin 2003/87/EY ja Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ensimmäisen painoksen välisistä eroavuuksista ilmoitettiin neuvoston päätöksellä (EU) 2018/2027. Eroavuudet koskevat sekä tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvaatimuksia että päästöhyvitysvaatimuksia ja pätevät edelleen.

(13) Komission delegoidun asetuksen (EU) 2019/1603[17], joka koskee Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ilmailun päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista varten hyväksymiä toimenpiteitä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen järjestelmän täytäntöön panemiseksi, hyväksymisen myötä unioni soveltaa Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV mukaisia tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvaatimuksia. Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvaatimusten täysimääräinen soveltaminen takaa valtioparien päästöjen sisällyttämisen Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV luvun 3 kohtaan 3.1. Näin ollen Euroopan talousalueen valtioiden väliset eroavuudet Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV täytäntöönpanossa eivät vaikuta alan kasvukertoimeen.

[17] Komission delegoitu asetus (EU) 2019/1603, annettu 18 päivänä heinäkuuta 2019, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY täydentämisestä siltä osin kuin on kyse Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ilmailun päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista varten hyväksymistä toimenpiteistä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen järjestelmän täytäntöön panemiseksi (EUVL L 250, 30.9.2019, s. 10–13).

(14) Direktiiviä 2003/87/EY muutettiin vuonna 2023 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2023/958. Yksi sen tavoitteista oli jatkaa CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanoa Euroopan unionissa.

(15) Direktiiviä 2003/87/EY sovelletaan riippumatta ilma-aluksen käyttäjän kansallisuudesta ja erotuksetta EU:n jäsenvaltioiden ja/tai Euroopan talousalueen valtioiden sisäisiin ja välisiin lentoihin.

(16) Direktiivin 2003/87/EY 12 artiklassa säädetään, että Euroopan komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään menetelmä ilma-alusten käyttäjien päästöhyvitysvaatimusten laskemiseksi.

(17) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/1879 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY soveltamissäännöistä päästöhyvitysvaatimusten laskemiseksi CORSIA-järjestelmää varten, jäljempänä ’täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/1879’, annettiin 9 päivänä heinäkuuta 2024.

(18) Direktiivin 2003/87/EY 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti komissio antaa vuosittain täytäntöönpanosäädöksen, jossa luetellaan muut valtiot kuin Euroopan talousalueen jäsenvaltiot, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää. Direktiivin 2003/87/EY mukaisesti päästöhyvitysvaatimukset lasketaan EU:n jäsenvaltioihin sijoittautuneita ilma-alusten käyttäjiä varten kaikista CORSIA-järjestelmään osallistuvien valtioiden välisistä lennoista, lukuun ottamatta Euroopan talousalueen sisäisiä lentoja sekä Euroopan talousalueen ja Sveitsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisiä lentoja. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(19) Ilma-alusten käyttäjien, joiden lentotoiminta on pienimuotoista, on täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1879 mukaan jättäydyttävä päästöhyvitysvelvoitteiden ulkopuolelle, kun taas Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV ne vapautetaan oletusarvoisesti päästöhyvitysvelvoitteista, mutta ne voivat halutessaan noudattaa niitä. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(20) Direktiivin 2003/87/EY mukaisesti ICAOn neuvosto määrittää CORSIA-järjestelmään hyväksyttävät yksiköt, jos ne ovat peräisin Pariisin sopimuksen täytäntöönpanovaltiosta ja osallistuvat CORSIA-järjestelmään. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(21) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 mukaan todentajan ei tarvitse toimittaa päästöselvitystä ja riippumatonta todentamisraporttia suoraan kansallisille viranomaisille, kun taas Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV edellytetään suoraa toimittamista. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(22) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaan ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää korvaavia tietoja enintään viidessä prosentissa kaikista raportoiduista lennoistaan. Yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV raja-arvoksi on määritetty viisi prosenttia lennoista, joihin sovelletaan päästöhyvitysvaatimuksia. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(23) Direktiivin 2003/87/EY mukaan seuraavat lennot on vapautettu tarkkailuvaatimuksista Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV määriteltyjen lentojen lisäksi: näkölentosääntöjen (VFR) mukaiset lennot, tieteellistä tutkimusta ja ilma-alusten testausta varten suoritetut lennot sekä julkisen palvelun velvoitteiden mukaiset lennot. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(24) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaan ilma-alusten käyttäjien, jotka eivät voi käyttää päästöjen arviointivälineitä, on käytettävä polttoaineen käytön tarkkailumenetelmänään menetelmää A tai menetelmää B. Niiden on käytettävä samaa menetelmää kaikista lennoista raportoimiseen, mukaan lukien lennot, joihin ei sovelleta päästöhyvitysvaatimuksia. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(25) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukainen aika, jonka kuluessa ilma-aluksen käyttäjä voi toimittaa ajantasaistetun päästöjen tarkkailusuunnitelman, jos siihen on tehtävä merkittäviä muutoksia, on lyhyempi kuin standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa edellytetty aika. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(26) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaan jokaisella ilma-aluksen käyttäjällä on oltava oma erillinen tarkkailusuunnitelmansa ja jokaisen on toimitettava erilliset raportit riippumatta siitä, onko kyseessä toisen ilma-aluksen käyttäjän tytäryhtiö tai kokonaan omistama yhtiö. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(27) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaan ilma-alusten käyttäjien on toimitettava raportit kunkin vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä edellisen kalenterivuoden päästötietojen osalta, kun taas CORSIA-järjestelmän standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa edellytetään raporttien toimittamista kunkin vuoden huhtikuun 30 päivään mennessä. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(28) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaan ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava tarkkailusuunnitelma i) viimeistään neljä kuukautta ennen direktiivin 2003/87/EY liitteen I soveltamisalaan kuuluvien ilmailutoimintojen käynnistämistä tai ii) viivytyksettä, kuitenkin viimeistään kuuden viikon kuluttua kyseisen toiminnon suorittamisesta. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(29) Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 mukaan jonkin Euroopan talousalueen valtion kansallisen akkreditointielimen akkreditoimien todentajien on todennettava päästöselvitys, kun taas CORSIA-järjestelmän standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa ei ole tällaista rajoitusta. Tästä eroavuudesta olisi ilmoitettava ICAOlle.

(30) Tähän mennessä direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan 5 kohdan nojalla tehtyjen sopimusten osapuolet eivät ole hyväksyneet hyvityksiä, eikä unionin tason hankkeille ole myönnetty hyvityksiä direktiivin 2003/87/EY 24 a artiklan nojalla. Eroavuutta ei käytännössä ole. Kun jäsenvaltiot hyväksyvät hyvityksiä kolmansien maiden kanssa tehtyjen sopimusten mukaisista hankkeista tai myöntävät hyvityksiä EU:n jäsenvaltioiden hallinnoimista hankkeista, joiden tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja jotka eivät jo kuulu direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan, tai sekä hyväksyvät että myöntävät tällaisia hyvityksiä, niiden olisi ilmoitettava ICAOlle eroavuuksista, joiden mukaan tällaisia hyvityksiä voidaan käyttää CORSIA-järjestelmän vaatimusten noudattamiseen.

(31) Tällaisessa tapauksessa komission on annettava asiasta neuvostolle ilmoitus, ja EU:n jäsenvaltioiden on viipymättä ilmoitettava asiasta ICAOlle.

(32) EU:n jäsenvaltioiden on eroavuuksista ilmoittamisen jälkeen ilmoitettava komissiolle ICAOlle ilmoittamistaan eroavuuksista viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän säädöksen voimaantulosta.

(33) On aiheellista vahvistaa ICAOn neuvostossa unionin puolesta otettava kanta, koska liitteen 16 niteen IV toisen painoksen hyväksyminen sitoo jäsenvaltioita Chicagon yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti.

(34) Kaikkien unionin jäsenvaltioiden olisi esitettävä unionin kanta toimien yhdessä unionin edun mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV osalta ilmoitettaviin eroavuuksiin otettava kanta on, että kukin jäsenvaltio antaa 2 artiklassa esitetyn selityksen ja ilmoittaa ICAOn sähköisen EFOD-ilmoitusjärjestelmän kautta eroavuuksista tämän päätöksen 3 artiklan 1–15 kohdassa kuvatuin edellytyksin.

2 artikla

Jäljempänä esitetyistä eroavuuksista on annettava seuraava selitys:

”*Direktiivissä 2003/87/EY ja komission hyväksymissä yksityiskohtaisissa säännöissä on päästöhyvitysten osalta tiettyjä eroavuuksia CORSIA-järjestelmään nähden. Tältä osin [20 päivänä joulukuuta 2024] sovellettavat Euroopan unionin säännöt sisältyvät pääasiassa direktiiviin 2003/87/EY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna direktiivillä (EU) 2023/958, direktiivillä (EU) 2023/959 ja Euroopan talousalueen sekakomitean päätöksellä N:o 334/2023.*

Eroavuudet, joista [jäsenvaltio] ilmoitti [päivämäärä] neuvoston päätöksen (EU) 2018/2027 mukaisesti, pätevät yhä.”

3 artikla

1. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 3 kohtiin 3.1.4 ja 3.2 (Hiilidioksidipäästöjen hyvitysvaatimukset) ja joka on seuraavanlainen:

   ”Direktiivin 2003/87/EY mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että sellaisista [jäsenvaltioon] sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien liikennöimistä lennoista aiheutuvat päästöt eivät kuulu päästöhyvitysvaatimusten piiriin, jotka lennetään Euroopan talousalueella tai Euroopan talousalueen ja Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan välillä. Näistä lennoista aiheutuvia päästöjä ei huomioida kohdan 3.2.1 muuttujan OE laskennassa [jäsenvaltion] hallinnoimien ilma-alusten käyttäjien osalta.”

   Osallistuminen alueellisiin kauppajärjestelmiin velvoittaa [jäsenvaltion] ilma-alusten käyttäjät ottamaan huomioon nämä päästöt.

   Alueelliset päästökauppajärjestelmät, jotka kattavat nämä päästöt, johtavat korkeampaan ympäristövaatimusten tiukkuuden tasoon kuin CORSIA-järjestelmä, sillä järjestelmät kattavat suuremman osan Euroopan talousalueen valtioiden välisten lentojen sekä Euroopan talousalueen ja Yhdistyneen kuningaskunnan ja Sveitsin välisten lentojen päästöistä.

   Direktiivillä 2003/87/EY perustettua Euroopan unionin päästökauppajärjestelmää sovelletaan lentoyhtiöihin riippumatta lentoyhtiön kansalaisuudesta, ja sillä varmistetaan tasapuolinen kohtelu reiteillä päästökauppajärjestelmän päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen osalta.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” sekä ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

2. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 3 kohtaan 3.4.2 (Hiilidioksidipäästöjen hyvitysvaatimukset) ja joka on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1879 4 artiklan 4 kohdan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjiin, joiden päästöhyvitysvaatimusten summa kolmen vuoden velvoitekaudella on alle 3 000 tonnia hiilidioksidia, kohdistuu päästöhyvitysvaatimus. Nämä ilma-alusten käyttäjät voivat kuitenkin pyytää valtiolta vapautusta päästöhyvitysvaatimuksista. Tämä eroaa Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteestä IV, jonka mukaan kohdan 3.4.2 edellytykset täyttävään ilma-aluksen käyttäjään ei kohdistu päästöhyvitysvaatimuksia, mutta se voi halutessaan hyvittää kyseiset päästöt vapaaehtoisesti.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

3. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 4 kohtaan 4.2.1 (CORSIA-järjestelmän hyväksyttävien päästöyksiköiden peruuttaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ICAOn asiakirjaan ”CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria” sisällytettyjen kriteerien lisäksi seuraavien edellytysten on täytyttävä, jotta yksiköt voidaan katsoa hyväksyttäviksi CORSIA-järjestelmän vaatimusten täyttämiseen [jäsenvaltion] hallinnoimien ilma-alusten käyttäjien osalta.

(a) Yksiköiden on oltava peräisin valtiosta, joka on käyttöhetkellä Pariisin sopimuksen osapuoli.

(b) Yksiköiden on oltava peräisin valtiosta, joka osallistuu CORSIA-päästöhyvitysjärjestelmään.

Tämä johtaa korkeampaan ympäristövaatimusten tiukkuuden tasoon.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” sekä ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

4. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 2 kohtaan 2.4.1.5 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 68 artiklan ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 27 artiklan 2 kohdan mukaan [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ainoastaan ilma-aluksen käyttäjät toimittavat valtiolle päästöselvityksen ja siihen liittyvän todentamisraportin. Tämä vastaa liitteen 16 niteen IV luvun 2 kohdan

2.4.1.5 vaatimusta, jonka mukaan myös todentamiselimen on riippumattomasti toimitettava valtiolle jäljennös päästöselvityksestä ja siihen liittyvästä todentamisraportista.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan B eli ”muut menetelmät vaatimusten täyttämiseksi” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

5. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 2 kohtaan 2.1.1 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Direktiivin 2003/87/EY liitteen I mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdissa 2.1.1 ja 2.1.3 vahvistettujen poikkeusten lisäksi standardeja ja suositeltuja menettelytapoja ei sovelleta seuraaviin Euroopan talousalueelta lähteviin tai sinne saapuviin lentoihin:

(a) lennot, jotka suoritetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 2 määriteltyjen näkölentosääntöjen mukaisesti;

(b) yksinomaan tieteellistä tutkimusta varten tai ilma-alusten, ilma-alusten laitteiden tai maalaitteiden tarkastamista, testaamista tai hyväksyntää varten suoritetut lennot;

(c) lennot, jotka suoritetaan asetuksen (EY) N:o 1008/2008[18] mukaisesti asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan C eli ”pantu täytäntöön osittain” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

6. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 2 kohtiin 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 ja 2.2.1.3.6 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 55 artiklan 1 kohdan mukaan vähäisten päästöjen aiheuttajina pidetään alle 243 lentoa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana suorittavia ilma-alusten käyttäjiä sekä sellaisia ilma-alusten käyttäjiä, joiden suorittamien lentojen vuosittaiset yhteispäästöt ovat alle 25 000 tonnia hiilidioksidia vuodessa. [Jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien, jotka ylittävät vähäisten päästöjen aiheuttajille asetetut raja-arvot, on käytettävä polttoaineen käytön tarkkailumenetelmänään menetelmää A tai menetelmää B.”

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien on käytettävä valittua polttoaineen käytön tarkkailumenetelmää kaikkien raportoitujen lentojensa osalta, myös sellaisten kansainvälisten lentojen osalta, joihin ei sovelleta päästöhyvitysvaatimuksia.”

[18] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1008/2008, annettu 24 päivänä syyskuuta 2008, lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä (EUVL L 293, 31.10.2008, s. 3–20).

”Direktiivin 2003/87/EY mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien, jotka täyttävät Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohtien 2.1.1 ja 2.1.3 vaatimukset 1 päivän tammikuuta 2021 jälkeen ensimmäistä kertaa ilman, että ne katsotaan uusiksi osallistujiksi, ja jotka eivät ole vähäisten päästöjen aiheuttajia, on käytettävä suoraan polttoaineen käytön tarkkailumenetelmää.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

7. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 2 kohtaan 2.5.1.1 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 66 artiklan 2 kohdan mukaisesti ilma-aluksen käyttäjän on käytettävä kyseisen ajanjakson osalta korvaavia tietoja, jotka on laskettu tarkkailusuunnitelmassa määritetyn vaihtoehtoisen menetelmän mukaisesti, edellyttäen, että tietoaukkoja on enintään viidessä prosentissa kaikista raportoiduista lennoista. Jos yli viidessä prosentissa vuotuisista lennoista ilmenee tietoaukkoja, ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava siitä toimivaltaiselle viranomaiselle ja toteutettava korjaavia toimenpiteitä tietojenkeruun parantamiseksi.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

8. Eroavuutta sovelletaan kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 2 kohtiin 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 ja 2.2.1.3.5 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen), ja se on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 55 artiklan 4 kohdan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että jos ilma-aluksen käyttäjä ylittää vähäisten päästöjen aiheuttajille asetetut raja-arvot tiettynä vuonna (y), ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava ajantasaistettu päästöjen tarkkailusuunnitelma viivytyksettä, ellei [jäsenvaltion] CORSIA-viranomaisen kanssa toisin sovita.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

9. Eroavuutta sovelletaan kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 1 kohtaan 1.2.6 (Hallinto), ja se on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 51 artiklan 1 kohdan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että jokaisella ilma-aluksen käyttäjällä on oltava oma tarkkailusuunnitelmansa ja sen on raportoitava päästöistään erikseen, vaikka se olisi toisen ilma-aluksen käyttäjän kokonaan omistama tytäryhtiö, toisin kuin Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV määrätään.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

10. Eroavuutta sovelletaan kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 1 kohtaan 1.5 (Hallinto), ja se on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 68 artiklan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien suorittaman raportoinnin määräaika edeltävän kalenterivuoden päästötietojen toimittamista varten on kunkin vuoden maaliskuun 31 päivä eikä huhtikuun 30 päivä, toisin kuin Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteessä IV määrätään.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

11. Eroavuutta sovelletaan kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 2 kohtiin 2.2.2.1, 2.2.2.2 ja 2.2.2.3 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen), ja se on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 52 artiklan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ilma-alusten käyttäjien on toimitettava tarkkailusuunnitelma viimeistään neljä kuukautta ennen direktiivin 2003/87/EY liitteen I soveltamisalaan kuuluvien ilmailutoimintojen käynnistämistä tai viivytyksettä, kuitenkin viimeistään kuuden viikon kuluttua ilmailutoimintojen käynnistämisestä. Tämä aika eroaa Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteestä IV, jonka mukaan uusien osallistujien on toimitettava päästöjen tarkkailusuunnitelmat kolmen kuukauden kuluessa siitä, kun ne alkoivat kuulua yleissopimuksen soveltamisalaan. Lisäksi ilma-alusten käyttäjien, jotka kuuluvat ensimmäistä kertaa soveltamisalan piiriin mutta joita ei katsota uusiksi osallistujiksi, on toimitettava suunnitelmansa kolmen kuukauden kuluessa.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

12. Eroavuutta sovelletaan kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 2 kohtaan 2.4.2.1 (Ilma-aluksen käyttäjän vuotuisten hiilidioksidipäästöjen seuranta, raportointi ja todentaminen), ja se on seuraavanlainen:

”Täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2067 mukaisesti ja Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV kohdassa 2.4.2.1 vahvistettujen edellytysten lisäksi [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että tämän asetuksen mukaisesti akkreditoitujen todentajien ja jonkin Euroopan talousalueen valtion kansallisen akkreditointielimen on todennettava päästöselvitys.”

Tämä eroavuus merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan A eli ”tiukempi tai kattavampi kuin ICAOn standardi tai suositeltu menettelytapa” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

13. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 4 kohtaan 4.2.1 (CORSIA-järjestelmän hyväksyttävien päästöyksiköiden peruuttaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ICAOn neuvoston hyväksymien yksiköiden lisäksi ja [kolmas eroavuus lisäyksiköitä koskeviin kriteereihin nähden] mukaisesti [jäsenvaltiossa] rekisteröidyt ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää seuraavia yksiköitä täyttääkseen CORSIA-järjestelmän mukaiset velvoitteensa:

Unionin tason hankkeille direktiivin 2003/87/EY 24 a artiklan nojalla myönnetyt hyvitykset. Näitä ovat hyvitykset, joita myönnetään jäsenvaltioiden hallinnoimille hankkeille, joilla vähennetään kasvihuonekaasupäästöjä ja jotka eivät kuulu EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin. Nämä eivät saa johtaa päästövähennysten kaksinkertaiseen laskentaan eivätkä haitata muiden, direktiivin 2003/87/EY soveltamisalaan kuulumattomien toimenpiteiden toteuttamista päästöjen vähentämiseksi.”

Tästä eroavuudesta ilmoitetaan, kun direktiivin 2003/87/EY 24 a artiklan edellytykset täyttyvät ja näitä hyvityksiä myönnetään. Kun eroavuudesta ilmoitetaan, se merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan B eli ”muut menetelmät vaatimusten täyttämiseksi” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

14. Eroavuus, joka liittyy kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan Chicagon yleissopimuksen liitteen 16 niteen IV ”Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA)” luvun 4 kohtaan 4.2.1 (CORSIA-järjestelmän hyväksyttävien päästöyksiköiden peruuttaminen) ja joka on seuraavanlainen:

”Direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan mukaisesti [jäsenvaltio] ilmoittaa ICAOlle, että ICAOn neuvoston hyväksymien yksiköiden lisäksi ja [kolmas eroavuus lisäyksiköitä koskeviin kriteereihin nähden] mukaisesti [jäsenvaltiossa] rekisteröidyt ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää seuraavia yksiköitä täyttääkseen CORSIA-järjestelmän mukaiset velvoitteensa:

Direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan 5 kohdan nojalla tehtyjen sopimusten osapuolten hyväksymät hyvitykset. Näitä ovat hyvitykset, jotka hyväksytään kahdenvälisten tai kolmansien maiden kanssa tehtyjen sopimusten [täsmennä sopimus] nojalla.”

Tästä eroavuudesta ilmoitetaan, kun direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan 5 kohdan edellytykset täyttyvät ja näitä hyvityksiä myönnetään. Kun eroavuudesta ilmoitetaan, se merkitään eroavuuksien sähköisessä EFOD-ilmoitusjärjestelmässä kuuluvaksi luokkaan B eli ”muut menetelmät vaatimusten täyttämiseksi” mutta ei ”merkittäväksi eroavuudeksi”.

15. Kunkin jäsenvaltion on 13 ja 14 kohtaa lukuun ottamatta ilmoitettava tässä artiklassa mainituista eroavuuksista viimeistään kahden kuukauden kuluttua tämän päätöksen voimaantulosta ja ilmoitettava asiasta komissiolle. Komissio antaa asiasta neuvostolle ilmoituksen heti, kun 13 ja 14 kohdassa asetetut edellytykset toteutuvat. Tämän jälkeen EU:n jäsenvaltioiden on viipymättä ilmoitettava asiasta ICAOlle.

4 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja