EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 25.3.2025
COM(2025) 127 final

2025/0065 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade teise väljaandega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu (edaspidi „liit“ või „EL“) nimel võetav seisukoht erinevustest teatamise suhtes seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köitega, milles käsitletakse keskkonnakaitsega seotud rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Chicago konventsioon, ICAO ja Pariisi kokkulepe

Chicago konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“ või „konventsioon“) eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).

ICAO on ÜRO spetsialiseeritud asutus, mis töötab välja üleilmseid standardeid, tavasid ja poliitikapõhimõtteid rahvusvahelise tsiviillennutranspordi tarbeks ohutus-, julgestus-, keskkonna-, lihtsustamis- ja majandusküsimustes.

Euroopa Liidu liikmesriigid (edaspidi „ELi liikmesriigid“) on Chicago konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed, samas kui liidul on ICAOs vaatlejastaatus.

Vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 54 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

Pariisi kokkulepe võeti vastu Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) osaliste konverentsil 2015. aasta detsembris. Kokkuleppe eesmärk on hoida üleilmne soojenemine alla 2 °C võrreldes tööstusajastueelse tasemega ning teha jõupingutusi, et piirata temperatuuri tõusu 1,5 °C-ni.

Kõik ELi liikmesriigid ja liit on Pariisi kokkuleppe osalised.

2.2. CORSIA – Chicago konventsiooni 16. lisa IV köide

ICAO nõukogu võttis rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA)[1] käsitlevate rahvusvaheliste keskkonnakaitse standardite ja soovituslike tavade teise väljaande vastu oma 228. istungjärgul 2023. aasta märtsis pärast Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 1. muudatuse vastuvõtmist.

Teist väljaannet hakati kohaldama 1. jaanuaril 2024.

Chicago konventsiooni 16. lisa IV köitega hõlmatud küsimus kuulub liidu pädevusse ja seepärast rakendatakse seda ELi liikmesriikides liidu õiguse abil.

Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt peavad ICAO osalisriigid teatama ICAO-le oma normide ja tavade ning vastava rahvusvahelise standardiga kehtestatud normide ja tavade erinevustest.

[1] 16. lisa – Keskkonnakaitse – IV köide – rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA). Teine väljaanne, juuli 2023.

ICAO suuniste[2] kohaselt saab erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemi kaudu teatada erinevustest, mis kuuluvad järgmisesse kolme kategooriasse: riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum (A-kategooria erinevus). Seda kategooriat kohaldatakse juhul, kui riiklik norm on vastavast rahvusvahelisest standardist ja soovituslikust tavast rangem või kehtestab lisa kohaldamisalasse kuuluva kohustuse, mis ei ole hõlmatud rahvusvahelise standardi ja soovitusliku tavaga. See on eriti oluline juhul, kui ICAO osalisriik nõuab kõrgemat standardit, mis mõjutab teiste ICAO osalisriikide õhusõidukite käitamist tema territooriumil ja tema territooriumi kohal; riiklik norm on olemuselt erinev või hõlmab muid nõuete täitmise viise (B-kategooria erinevus). Seda kategooriat kohaldatakse juhul, kui riiklik norm erineb oma olemuselt vastavast ICAO standardist ja soovituslikust tavast või kui riiklik norm erineb põhimõttelt, tüübilt või süsteemilt vastavast rahvusvahelisest standardist ja soovituslikust tavast, ilma et kehtestataks tingimata lisakohustust; riiklik norm pakub vähem kaitset või seda rakendatakse osaliselt / ei rakendata üldse (C-kategooria erinevus). Seda kategooriat kohaldatakse juhul, kui riiklik norm on vähem kaitsev kui vastav rahvusvaheline standard ja soovituslik tava, või kui asjaomase standardi ja soovitusliku tava täielikuks või osaliseks rakendamiseks ei ole kehtestatud riiklikku normi.

3. ELI JA SELLE LIIKMESRIIKIDE NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1 ELi HKSi kohustuste täitmine

EL rakendab piirkondlikku heitkogustega kauplemise süsteemi (edaspidi „ELi HKS“). ELi HKS on piiramise ja kauplemise süsteem, mis alates 2012. aastast hõlmab lennutegevusest tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. ELi HKSi raames määratakse kindlaks heitkoguste üldine piirmäär ning antakse heitetekitajatele võimalus osta ja müüa lubatud heitkoguse ühikuid (LHÜd) oma kohustuste täitmiseks, edendades seeläbi heitkoguste kulutõhusat vähendamist.

2023. aastal võeti vastu direktiiv (EL) 2023/958,[3] millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ[4]. Selle direktiiviga muudeti ELi HKSi nõuded kõigi EMPs, Šveitsi ja Ühendkuningriiki lendavate suurte lennuettevõtjate heitkoguste puhul rangemaks. Samuti sisaldas see sätteid ülemaailmse turupõhise meetme CORSIA rakendamise kohta Euroopa Majanduspiirkonnas asuvate lennuettevõtjate heitkoguste suhtes.

Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 25a lõike 3 kohaselt võtab komisjon igal aastal vastu loetelu riikidest, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik ja mida loetakse CORSIAt

---

2 Manual on Notification and Publication of Differences (dok. 10055).

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega (ELT L 130, 16.5.2023, lk 115–133).

4 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32–46).

kohaldavaks. Need olid 2023. aasta puhul komisjoni rakendusmäärus (EL) 2024/622[5] ja 2024. aasta puhul komisjoni rakendusmäärus (EL) 2024/2850[6].

Lisaks võttis komisjon vastu rakendusmääruse (EL) 2024/1879,[7] millega kehtestatakse direktiivi 2003/87/EÜ rakendamise eeskirjad seoses kompenseerimisnõuete arvutamisega CORSIA jaoks, ning ajakohastas rakendusmäärust (EL) 2018/2066 kasvuhoonegaaside heite seire ja aruandluse kohta [8].

Peale selle peab komisjon kõnealuse direktiivi artikli 28c kohaselt võtma vastu delegeeritud õigusakte, milles käsitletakse heitkoguste nõuetekohast seiret, aruandlust ja tõendamist CORSIA rakendamiseks. Esimene selline õigusakt oli komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/1603[9].

Pärast nende eri õigusaktide vastuvõtmist esineb direktiivi 2003/87/EÜ, selle asjakohaste rakendusmääruste ja Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite asjakohaste sätete vahel endiselt erinevusi, mis mõjutavad seda, kuidas EL ja selle liikmesriigid CORSIAt rakendavad.

Käesoleva otsusega ajakohastatakse nõukogu otsust 2018/2027,[10] millega nähti ette esialgsetest erinevustest teatamine. Esialgsel erinevustest teatamisel märgiti, et erinevusi esineb nii seire-, aruandlus- ja tõendamisnõuetes kui ka kompenseerimisnõuetes.

Kavandatava akti reguleerimisese puudutab valdkonda, milles liidul on ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatav akt käsitleb heitkogustega kauplemise valdkonda, mis on juba suures osas hõlmatud liidu eeskirjadega, nimelt ELi heitkogustega kauplemise süsteemi direktiiviga, seire- ja aruandlusmäärusega ning akrediteerimis- ja tõendamismäärusega.

3.2 CORSIA kohaste nõuete täitmine

3.2.1 Haldamine

Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 51 lõike 1 kohaselt peab õhusõidukikäitaja seirama ja andma aru heitest kõigi lendude puhul, mida nimetatud õhusõidukikäitaja aruandeperioodi jooksul teostab ja mille eest õhusõidukikäitaja vastutab. Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktis 1.2.6 on sätestatud erand, mida direktiiv 2003/87/EÜ ei hõlma:

---

5 Komisjoni 22. veebruari 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/622 nende riikide loetelu kohta, mida loetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ tähenduses 2023. aasta heitkoguste suhtes CORSIAt kohaldavaks (ELT L, 2024/622, 23.2.2024).

6 Komisjoni 11. novembri 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/2850 nende riikide loetelu kohta, mida loetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ tähenduses 2024. aasta heitkoguste suhtes CORSIAt kohaldavaks (ELT L, 2024/2850, 12.11.2024).

7 Komisjoni 9. juuli 2024. aasta rakendusmäärus (EL) 2024/1879, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ rakendamise eeskirjad seoses kompenseerimisnõuete arvutamisega CORSIA jaoks (ELT L, 2024/1879, 10.7.2024).

8 Komisjoni 19. detsembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/2066, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohast kasvuhoonegaaside heite seiret ja aruandlust ning millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 601/2012 (ELT L 334, 31.12.2018, lk 1–93).

9 Komisjoni 18. juuli 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/1603, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ meetmete osas, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on võtnud seoses lennunduse heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamisega üleilmse turupõhise meetme rakendamise eesmärgil (ELT L 250, 30.9.2019, lk 10–13).

10 Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25–28).

õhusõidukikäitajat, kes on sajaprotsendilises omanduses tütarettevõtja ja kes on registreeritud omanikuga samas riigis, võib käsitada koos omanikuga kui ühte konsolideeritud õhusõidukikäitajat. ELi HKSi eeskirjade kohaselt peab igal õhusõidukikäitajal olema oma seirekava ja ta peab esitama aruande oma heitkogustest standardmenetluse kohaselt, see tähendab teistest käitajatest eraldi, isegi kui nad on täielikult nende omandis.

Sellest piirangust, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 1. peatüki punktiga 1.2.6.

Lisaks peavad õhusõidukikäitajad rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 68 kohaselt esitama pädevale asutusele iga aasta 31. märtsiks oma heitearuande. 16. lisa IV köite punktis 1.2.7 on siiski sätestatud, et ICAO osalisriigid ja õhusõidukikäitajad peaksid järgima 1. liites kindlaks määratud ajakava. Ajavahemikel 2024–2026, 2027–2029, 2030–2032 ja 2033–2035 on tõendatud heitearuande esitamise tähtaeg iga aasta 30. aprill. Seega peavad õhusõidukikäitajad vastavalt ELi õigusele esitama aastaheite aruande üks kuu varem.

Sellest piirangust, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 1. peatüki punktiga 1.5.

3.2.2 Õhusõidukikäitaja iga-aastaste heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine

Direktiivi 2003/87/EÜ I lisas kirjeldatakse ELi HKSi kohaldamisalasse kuuluvat lennutegevust. Lisaks Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktis 2.1.1 nimetatud lendudele on seirenõuete täitmisest vabastatud ka järgmised EMP riigist väljuvad või sinna saabuvad lennud: visuaallennureeglite järgi toimuvad lennud, teadusuuringute ja õhusõidukite katsetamise eesmärgil tehtavad lennud ning avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad lennud. Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite kohaselt on erandist vabastatud üksnes riiklikud, sõjalised, humanitaarabi-, meditsiinilised ja tuletõrjelennud ning humanitaarabi-, meditsiinilisele või tuletõrjelennule eelnevad või järgnevad lennud, tingimusel et need lennud toimusid sama õhusõidukiga ning need olid vajalikud humanitaar-, meditsiinilise või tuletõrjetegevuse läbiviimiseks või selleks, et õhusõiduk edasiseks tegevuseks ümber paigutada. See erand on täiendav erinevus, millest tuleks ICAO-le teatada C-kategooria erinevuse „Riiklikku normi rakendatakse osaliselt“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki punktiga 2.1.1.

Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ IV lisale tuleb iga lennu kohta esitada tegelik kütusekulu, mis hõlmab ka abijõuallika tarbitud kütust. Seepärast peavad ELi HKSiga hõlmatud väikeheitetekitajate suhtes kehtestatud künnist ületavad õhusõidukikäitajad vastavalt rakendusmäärusele (EL) 2018/2066 kasutama oma rahvusvaheliste lendude CO_2 aastaheitest teatamiseks kütusekasutuse seire meetodit A või meetodit B. Sama meetodit tuleb kasutada olenemata sellest, kas lendude suhtes kohaldatakse kompenseerimisnõudeid või mitte.

Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. liite kohaselt võivad õhusõidukikäitajad siiski valida kütusekasutuse seire meetodi viie ICAO standardite ja soovituslike tavadega hõlmatud meetodi, sealhulgas meetodi A ja meetodi B hulgast. Lisaks võivad õhusõidukikäitajad Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki kohaselt otsustada kasutada kütusekasutuse

seire meetodeid üksnes selleks, et teatada lendudest, mille suhtes kohaldatakse kompenseerimisnõudeid, ning kasutada heitkoguste hindamise vahendit, et teatada lendudest, mille suhtes ei kohaldata kompenseerimisnõudeid.

Nendest liidu õiguse kohastest piirangutest, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki punktidega 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, milles on esitatud erandid selle kohta, millal kasutada kütusekasutuse seire meetodit ja millal esitada ajakohastatud heiteseirekavad.

Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 55 lõikes 1 sätestatud väikeheitetekitajate suhtes kehtestatud künnis erineb CORSIA standardites ja soovituslikes tavades sätestatust. Õhusõidukikäitajaid, kelle õhusõidukid teevad vähem kui 243 lendu kolme järjestikuse neljakuulise perioodi jooksul, ja õhusõidukikäitajaid, kelle teostatud lendudest pärinev aastaheide on kokku vähem kui 25 000 tonni CO2, peetakse väikeheitetekitajateks.

See määratlus, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktis 2.2.1.3.1 esitatud standardis, on täiendav erinevus, millest tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki punktiga 2.2.1.3.1, mida kohaldatakse õhusõidukikäitajate suhtes, kelle rahvusvaheliste lendude CO_2 aastaheide on üle 50 000 tonni.

Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 52 kohaselt peab õhusõidukikäitaja esitama hiljemalt neli kuud enne seda, kui ta alustab direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga hõlmatud lennutegevust, pädevale asutusele seirekava. Õhusõidukikäitajad, kes teostavad sellist lennutegevust (mida ei olnud võimalik ette näha neli kuud enne tegevuse algust) esimest korda, peaksid esitama pädevale asutusele seirekava ilma põhjendamatu viivituseta, kuid mitte hiljem kui kuus nädalat pärast kõnealuse tegevuse teostamist.

Standardites ja soovituslikes tavades kehtestatud ajakava erineb direktiivis 2003/87/EÜ sätestatust. Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites on sätestatud, et ICAO osalisriigid ja õhusõidukikäitajad peaksid järgima 1. liites kindlaks määratud ajakava. Kava tuleb esitada ainult üks kord, välja arvatud juhul, kui see on vaja läbi vaadata. Uued osalejad peaksid esitama heiteseirekavad kolme kuu jooksul alates hetkest, mil nende suhtes hakatakse konventsiooni kohaldama. Teised õhusõidukikäitajad (kelle suhtes kohaldatakse konventsiooni sätteid esmakordselt, kuid keda ei käsitata uute osalejatena) peaksid esitama oma kava kolme kuu jooksul.

Nendest piirangutest, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki punktidega 2.2.2.1, 2.2.2.2 ja 2.2.2.3.

Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 68 ja rakendusmääruse (EL) 2018/2067 artikli 27 lõike 2 kohaselt peavad ainult õhusõidukikäitajad esitama oma haldava riigi pädevale asutusele nii heitearuande kui ka tõendamisaruande. Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktis 2.4.1.5 nõutakse nii õhusõidukikäitajalt kui ka tõendamisasutuselt, et nad esitaksid heitearuande ja sellega seotud tõendamisaruande koopia üksteisest sõltumatult asjaomasele riigile.

Sellest erinevusest Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardist tuleks ICAO-le teatada B-kategooria erinevuse „Muud ICAO standardi ja soovitusliku tava täitmise viisid“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki punktiga 2.4.1.5.

Rakendusmääruse (EL) 2018/2067 artiklis 3 on sätestatud tingimused, millele akrediteeritud tõendaja peab vastama: ta on juriidiline isik või muu õigussubjekt, kes teostab tõendamistoimingud vastavalt rakendusmäärusele (EL) 2018/2067 ja kellel on tõendamisaruande väljaandmise ajal määruse (EÜ) nr 765/2008 ja rakendusmääruse (EL) 2018/2067 kohane riikliku akrediteerimisasutuse akrediteering, või füüsiline isik, kes on selleks muul viisil volitatud, ilma et see piiraks rakendusmääruse (EL) 2018/2067 artikli 5 lõike 2 kohaldamist. See tähendab, et heitearuande peavad tõendama EMP territooriumil asuvad tõendajad, kuid rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad ei sisalda sellist kriteeriumi.

Sellest erinevusest Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardist tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki punktiga 2.4.2.1.

Lõpuks peab õhusõidukikäitaja täitma andmelüngad vastavalt rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 66 lõikele 2, kasutades selleks kas konservatiivseid asendusandmeid või heitkoguste hindamise vahendi andmeid, tingimusel et andmelünkadega lendude osakaal ei ole suurem kui 5 % kõigist teatatud lendudest, st kõigist rahvusvahelistest lendudest. Kui andmelünkade maht ületab kõnealuse künnise, peab õhusõidukikäitaja võtma seiremeetodi täiustamiseks parandusmeetmeid.

Sellest erinevusest, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 2. peatüki punktiga 2.5.1.1, mille kohaselt ei tohi andmelünkadega lendude osakaal ületada 5 % kompenseerimisnõuetega hõlmatud rahvusvahelistest lendudest.

3.2.3 Kompenseerimisnõuded

Rakendusmääruses (EL) 2024/1879 on sätestatud kompenseerimisnõuete arvutamine alates 1. jaanuarist 2023 kuni 31. detsembrini 2026 tekkivate heitkoguste jaoks.

Arvutamiseks kasutatakse järgmist valemit:

ORy = OEy * SGFy, kus:

ORy = õhusõidukikäitaja kompenseerimisnõuded asjaomasel aastal y;

OEy = asjaomasel aastal y arvesse võetavad õhusõidukikäitaja CO_2 heitkogused, mis tulenevad rahvusvahelistest lendudest;

SGFy = sektori kasvutegur.

See valem järgib rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade arvutusmeetodit, kuid direktiivi 2003/87/EÜ artikli 25a lõikega 3 nõutakse, et tuleb avaldada nende riikide loetelu, mida loetakse CORSIAt kohaldavaks. Seda loetelu ajakohastatakse igal aastal, et tunnustada uute riikide vabatahtlikku tegevust CORSIAs, kuid see erineb siiski ICAO loetelust, sest see ei hõlma EMP riike, Šveitsi ega Ühendkuningriiki, kuna need riigid kohaldavad EMP-siseste

lendude ning EMP riikide ja Šveitsi ja Ühendkuningriigi vaheliste lendude puhul oma piirkondlikke heitkogustega kauplemise süsteeme[11].

See tähendab, et isegi kui EMP riigid teatavad ICAO-le oma heitkogustest rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade metoodika kohaselt, et hõlbustada sektori kasvuteguri arvutamist, ei arvuta nad kompenseerimisnõudeid selliste lendude puhul, mille suhtes kohaldatakse piirkondlikke heitkogustega kauplemise süsteeme.

Piirkondlike heitkogustega kauplemise süsteemide kohaldamine EMP riikide vahelistele ning EMP ja Šveitsi ja Ühendkuningriigi vahelistele rahvusvahelistele lendudele kohustab õhusõidukikäitajaid tegelema kõnealustest lendudest tulenevate heitkogustega. Keskkonna seisukohast on ELi HKS CORSIAst rangem vahend, kuna see ei käsitle mitte ainult CORSIA lähtetaset ületavaid heitkoguseid, vaid palju suuremat osa koguheitest.

2022. aastal oli ELi HKSiga hõlmatud EMP-sisene heide 49,1 miljonit tonni CO_2. LHÜsid eraldati kokku ligikaudu 27 miljonit. 2022. aastal eraldati tasuta 23,1 miljonit LHÜd ja enampakkumisel müüdi ligikaudu 3,7 miljonit lennunduse LHÜd.[12] See hõlmas 2022. aastal üle 50 % heitkogustest ning ELi HKSi nõuded muutuvad veelgi rangemaks, kaotades järk-järgult tasuta LHÜd lennundussektoris ajavahemikul 2024–2026, vähendades neid 2024. aastal 25 %, 2025. aastal 50 % ja kaotades need täielikult alates 2026. aastast.

Kuni vähemalt 31. detsembrini 2026 puudutavad need heitkogused, mis on hõlmatud piirkondlike heitkogustega kauplemise süsteemidega ja mis ei ole seega hõlmatud CORSIAst tuleneva kompenseerimiskohustusega EMPs asuvate õhusõidukikäitajate jaoks, EMP riikide vahelisi ning EMP ning Šveitsi ja Ühendkuningriigi vahelisi lende.

Kui CORSIA kompenseerimisnõudeid kohaldataks juba ELi HKSiga hõlmatud lendude suhtes, oleksid need AERO-MSi modelleerimise põhjal 2024. aastal 5 miljonit tonni CO_2.

Seepärast on EMP riikide vaheliste ning EMP ja Šveitsi ning Ühendkuningriigi vaheliste lendude hõlmatus keskkonna seisukohast rangem.

Sellest piirangust, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 3. peatüki punktidega 3.1.4 ja 3.2.1.

Lisaks on rakendusmääruse (EL) 2024/1879 artikli 4 lõikes 4 sätestatud, et kui õhusõidukikäitaja kompenseerimisnõuete summa asjaomase ajavahemiku kolme aasta jooksul (OR_1 + OR_2 + OR_3) on väiksem kui 3 000 tonni CO_2, võivad EMP liikmesriigid õhusõidukikäitaja taotlusel jätta kõnealuse õhusõidukikäitaja jaoks selle ajavahemiku kompenseerimisnõuded arvutamata. Kuigi Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite kohaselt ei pea punkti 3.4.2 tingimustele vastav õhusõidukikäitaja täitma kompenseerimisnõudeid, võib ta otsustada need heitkogused vabatahtlikult kompenseerida. Ainus erinevus on see, et õhusõidukikäitajal on vabatahtliku osalemise asemel võimalus sellest loobuda.

---

[11] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32–46), Greenhouse Gas Emissions Trading Scheme (Amendment) Order 2020 (SI 2020 nr 1557), Euroopa Liidu ja Šveitsi Konföderatsiooni vaheline kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemide sidumise leping (ELT L 322, 7.12.2017, lk 3–26).

[12] Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule Euroopa CO_2-turu toimimise kohta 2022. aastal vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10 lõikele 5 ja artikli 21 lõikele 2.

Sellest piirangust, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 3. peatüki punktiga 3.4.2.

3.2.4 Nõuetele vastavad ühikud

Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 11a, mis käsitleb projektitegevust, peavad ühikud vastama teatavatele kriteeriumidele, et need tunnistataks CORSIA kohastele kompenseerimisnõuetele vastavaks.

Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a lõike 8 kohaselt peab komisjon võtma vastu rakendusaktid, milles loetletakse ühikud, mis on EMP õhusõidukikäitajate jaoks CORSIA nõuetele vastavad. Need hõlmavad ühikuid, mille ICAO nõukogu on tunnistanud nõuetele vastavaks, kui need on pärit CORSIAs osalevatest riikidest, kes on Pariisi kokkuleppe osalised.

Sellest piirangust, mida ei ole Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktis 4.2.1 esitatud standardis, tuleks ICAO-le teatada A-kategooria erinevuse „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ all. Sellest tulenevalt tuleb esitada Chicago konventsiooni artikli 38 kohane teade seoses Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 4. peatüki punktiga 4.2.1, kus on öeldud: „CORSIA nõuetele vastavad heiteühikud on ainult need ühikud, mida on kirjeldatud ICAO dokumendis „CORSIA Eligible Emissions Units“, mis vastavad CORSIA heitkoguste ühikute kõlblikkuskriteeriumidele, mis on esitatud ICAO dokumendis „CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria“.

Lisaks eespool nimetatud nõuetele on direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a lõikes 1 sätestatud, et lubatud on veel kahte liiki ühikud:

- ühikud, mille on heaks kiitnud direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a lõike 5 kohaselt sõlmitud lepingutes osalejad;
- ühikud, mis on välja antud liidu tasandi projektidele vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 24a.

Täpsemalt viidatakse artikli 11a lõikes 5 kolmandate riikidega sõlmitud lepingutele, täpsustades kasutamise määra. Seni ei ole selliseid lepinguid kolmandate riikidega sõlmitud.

Artikli 11a lõike 1 punktis d osutatakse ühikutele, mis on välja antud liidu tasandi projektidele vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 24a. Seni ei ole välja töötatud ühtki direktiivi 2003/87/EÜ artikli 24a kohast liidu tasandi projekti.

Võttes arvesse, et neid ühikuid ei ole veel heaks kiidetud ega välja antud, ei pea ICAO-le viivitamata teatama võimalikest erinevustest liidu õiguses, mis ei ole praktikas veel realiseerunud.

ELi liikmesriigid on kohustatud ICAO-d viivitamata teavitama siis, kui nende ühikute heakskiitmine või väljaandmine on õiguslikult võimalik. Sel juhul peaks komisjon teavitama sellest nõukogu märgukirjaga ja ELi liikmesriigid peaksid teatama Chicago konventsiooni artikli 38 kohaselt viivitamata ICAO-le sellest tulenevatest erinevustest Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 4. peatüki punktis 4.2.1 vastavalt käesoleva nõukogu otsuse artikli 3 lõigetele 13 ja 14. Need erinevused liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis B-kategooria erinevuseks „Muud nõuete täitmise viisid“.

3.3 Erinevustest teatamine komisjonile

Pärast ICAO-le erinevustest teatamist ja hiljemalt kaks kuud pärast käesoleva nõukogu otsuse vastuvõtmist teavitavad ELi liikmesriigid teatatud erinevustest komisjoni. See on vajalik käesoleva nõukogu otsuse sätete järgimise tagamiseks.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega […] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline[13].

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[14].

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ICAO on rahvusvahelise lepinguga, st Chicago konventsiooniga ettenähtud organ.

Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite teise väljaande vastuvõtmine on vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 90 liidu jaoks siduv.

ELi liikmesriikide poolt erinevustest teatamisel on õiguslikud tagajärjed, sest see võib mõjutada seda, kuidas liikmesriigid ICAO standardeid ühiste eeskirjadega hõlmatud küsimustes rakendavad.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 192 lõikele 1 ja artiklile 191 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmised eesmärgid: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine; meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, selleks et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu.

---

13 Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. oktoober 2014, Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

14 Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. oktoober 2014, Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

ELi liikmesriikide poolt erinevustest teatamisel on õiguslikud tagajärjed, sest see võib mõjutada seda, kuidas liikmesriigid ICAO standardeid ühiste eeskirjadega hõlmatud küsimustes rakendavad.

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud kliimapoliitikaga rahvusvahelise lennunduse kontekstis.

Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1.

4.3. Järeldus

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

2025/0065 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade teise väljaandega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „konventsioon“), mille eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO).

(2) Liidu liikmesriigid (edaspidi „ELi liikmesriigid“) on konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed, samal ajal kui liidul on teatavates ICAO organites vaatlejastaatus.

(3) Vastavalt konventsiooni artiklile 54 võib ICAO nõukogu võtta vastu rahvusvahelisi standardeid ja soovituslikke tavasid.

(4) ÜRO kliimamuutuste konventsiooni osaliste 21. konverents lõppes 2015. aasta detsembris Pariisi kokkuleppe vastuvõtmisega, mille eesmärk on hoida üleilmne soojenemine alla 2 °C võrreldes tööstusajastueelse tasemega ning teha jõupingutusi, et piirata temperatuuri tõusu 1,5 °C-ni. Kõnealuste heite vähendamise eesmärkide saavutamisele peaksid kaasa aitama kõik majandussektorid, kaasa arvatud rahvusvaheline lennundus.

(5) 2016. aasta ICAO peaassamblee 39. istungjärgul otsustati välja töötada üleilmne turupõhine mehhanism, mille abil hoida rahvusvahelise lennunduse tekitatav kasvuhoonegaaside heide 2020. aasta tasemel.[15] Liidu sellekohane seisukoht kehtestati nõukogu otsusega (EL) 2016/915[16].

(6) ICAO nõukogu võttis oma 214. istungjärgu kümnendal kohtumisel vastu konventsiooni 16. lisa IV köite esimese väljaande: keskkonnakaitset ja rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (edaspidi „CORSIA“) käsitlevad rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad.

---

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

16 Nõukogu 30. mai 2016. aasta otsus (EL) 2016/915 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses rahvusvahelise vahendiga, mis koostatakse Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsiooni organites ning mille eesmärk on rakendada alates 2020. aastast rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite suhtes ühtset üleilmset turupõhist meedet (ELT L 153, 10.6.2016, lk 32).

(7) ICAO nõukogu võttis oma 228. istungjärgul vastu Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 1. muudatuse, mis tuleneb lennundusalase keskkonnakaitse komitee kavandatud muudatustest ja CORSIA 2022. aasta perioodilise läbivaatamise tulemustest. Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite teist väljaannet hakati kohaldama 1. jaanuaril 2024.

(8) Võttes arvesse, et liidu õiguses ja Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite teises väljaandes on teatavaid erinevusi, tuleks kehtestada liidu seisukoht erinevustest teatamise kohta vastavalt Chicago konventsiooni artiklile 38.

(9) Praeguses etapis tehakse ettepanek teatada sellest tulenevatest erinevustest, sest vastu on võetud asjakohased ELi õigusaktid CORSIA rakendamise kohta ELis.

(10) Nagu ICAO sekretariaadile on teatatud ja sekretariaat on kinnitanud, ei piira liikmesriikide poolt ICAO sekretariaadile teatatud iga-aastased CO_2 heitkogused kõigi riikide paaride puhul, mille suhtes kohaldatakse kompenseerimisnõudeid, kompenseerimisnõuete arvutamist ega nõuete täitmise tõendamiseks kehtetuks tunnistatud CORSIA nõuetele vastavate ühikute hulka.

(11) Konventsiooni artikkel 38 käsitleb kõrvalekaldumisi rahvusvahelistest standarditest ja menetlustest. ICAO osalisriigi tingimuste kohaselt peab osalisriik, kelle arvates ei ole mõne rahvusvahelise standardi või menetluse kõiki aspekte võimalik järgida või viia oma norme ja tavasid täielikult kooskõlla rahvusvahelise standardi või menetlusega pärast selle muutmist või kes peab vajalikuks vastu võtta norme või tavasid, mis mingis üksikasjas erinevad rahvusvahelise standardiga kehtestatud normidest või tavadest, viivitamata teatama ICAO-le oma tava ja rahvusvahelise standardiga kehtestatud tava erinevustest.

(12) Nõukogu otsusega (EL) 2018/2027 teatati direktiivi 2003/87/EÜ ja Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite esimese väljaande vahelistest erinevustest. Erinevusi esineb nii seire-, aruandlus- ja tõendamisnõuetes kui ka kompenseerimisnõuetes ning need peavad endiselt paika.

(13) Komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2019/1603[17] vastuvõtmisega kohaldab liit seoses meetmetega, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on vastu võtnud lennunduse heitkoguste seireks, aruandluseks ja tõendamiseks üleilmse turupõhise meetme rakendamise eesmärgil, Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites sätestatud seire-, aruandlus- ja tõendamisnõudeid. Seire-, aruandlus- ja tõendamisnõuete täielik kohaldamine tagab riikide paaride heitkoguste lisamise Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite 3. peatüki punkti 3.1. Sellest tulenevalt ei mõjuta sektori kasvutegurit ükski erinevus Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite rakendamises EMP riikide poolt.

(14) Direktiivi 2003/87/EÜ muudeti 2023. aastal Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/958. Üks selle eesmärke oli jätkata CORSIA rakendamist Euroopa Liidus.

(15) Direktiivi 2003/87/EÜ kohaldatakse olenemata õhusõidukikäitaja riikkondsusest ning selle kohaldamisel ei tehta vahet ELi liikmesriikides ja/või EMP riikides ning nende vahel toimuvatel lendudel.

[17] Komisjoni 18. juuli 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/1603, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ meetmete osas, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on võtnud seoses lennunduse heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamisega üleilmse turupõhise meetme rakendamise eesmärgil (ELT L 250, 30.9.2019, lk 10–13).

(16) Direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 12 on sätestatud, et Euroopa Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles täpsustatakse õhusõidukikäitajatele esitatavate kompenseerimisnõuete arvutamise metoodika.

(17) 9. juulil 2024 võeti vastu komisjoni rakendusmäärus (EL) 2024/1879, millega kehtestatakse direktiivi 2003/87/EÜ rakendamise eeskirjad seoses kompenseerimisnõuete arvutamisega CORSIA jaoks (edaspidi „rakendusmäärus (EL) 2024/1879“).

(18) Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 25a lõike 3 kohaselt võtab komisjon igal aastal vastu loetelu riikidest, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik ja mida loetakse CORSIAt kohaldavaks. Direktiivi 2003/87/EÜ kohaselt arvutatakse kompenseerimisnõuded ELi liikmesriigis asuvatele käitajatele kõigi CORSIAs osalevate riikide vaheliste lendude kohta, välja arvatud EMP-sisesed ning EMP ja Šveitsi ning Ühendkuningriigi vahelised lennud. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(19) Rakendusmääruse (EL) 2024/1879 kohaselt peavad väikekäitajad loobuma heitkoguste kompenseerimise kohustusest, samas kui Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite kohaselt on nad vaikimisi vabastatud ja nad võivad selles osaleda. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(20) Direktiivi 2003/87/EÜ kohaselt on CORSIA nõuetele vastavad ühikud need, mille on kindlaks määranud ICAO nõukogu, tingimusel et need on pärit Pariisi kokkulepet rakendavast ja CORSIAs osalevast riigist. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(21) Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 ja rakendusmääruse (EL) 2018/2067 kohaselt ei pea tõendaja edastama heitearuannet ja sõltumatut tõendamisaruannet otse riiklikele ametiasutustele erinevalt Chicago konventsiooni 16. lisa IV köitest, mille kohaselt tuleb need edastada otse. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(22) Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt peavad õhusõidukikäitajad kasutama asendusandmeid kuni 5 % puhul kõigist teatatud lendudest. Konventsiooni 16. lisa IV köite kohaselt võib asendusandmeid kasutada kuni 5 % puhul lendudest, mille suhtes kohaldatakse kompenseerimisnõudeid. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(23) Direktiivi 2003/87/EÜ kohaselt on lisaks Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites nimetatud lendudele seirenõuete täitmisest vabastatud ka järgmised lennud: visuaallennureeglite järgi toimuvad lennud, teadusuuringute ja õhusõidukite katsetamise eesmärgil tehtavad lennud ning avaliku teenindamise kohustuse alla kuuluvad lennud. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(24) Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt peavad õhusõidukikäitajad, kellel ei ole õigust kasutada heitkoguste hindamise vahendeid, kasutama oma kütusekasutuse seireks meetodit A või meetodit B. Nad peavad kasutama samu meetodeid, et teatada kõigist lendudest, sealhulgas lendudest, mille suhtes ei kohaldata kompenseerimisnõudeid. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(25) Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt on aeg, millal õhusõidukikäitaja saab olulise muudatuse korral esitada ajakohastatud heiteseirekava, lühem kui rahvusvahelistes standardites ja soovituslikes tavades ette nähtud. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(26) Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt peab igal õhusõidukikäitajal olema eraldi seirekava ja ta peab esitama eraldi aruanded, olenemata sellest, kas tegemist on teise õhusõidukikäitaja tütarettevõtja või täielikult tema omandis oleva üksusega. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(27) Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt on eelmise kalendriaasta heiteandmete esitamise tähtaeg õhusõidukikäitajate jaoks iga aasta 31. märts, samas kui CORSIA standardites ja soovituslikes tavades nõutakse andmete esitamist iga aasta 30. aprilliks. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(28) Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt esitab õhusõidukikäitaja oma seirekava: i) neli kuud enne seda, kui ta alustab direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga hõlmatud lennutegevust, või ii) ilma põhjendamatu viivituseta pärast kõnealuse tegevuse algust, kuid mitte hiljem kui kuus nädalat pärast seda. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(29) Rakendusmääruse (EL) 2018/2067 kohaselt peavad heitearuande tõendama tõendajad, kelle on akrediteerinud ühe Euroopa Majanduspiirkonna riigi riiklik akrediteerimisasutus, samas kui CORSIA standardid ja soovituslikud tavad sellist piirangut ei sisalda. Sellest erinevusest tuleks ICAO-le teada anda.

(30) Seni ei ole direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a lõike 5 kohaste lepingute osaliste poolt heaks kiidetud ühikuid ega direktiivi 2003/87/EÜ artikli 24a kohaste liidu tasandi projektide jaoks välja antud ühikuid. Praktikas erinevusi ei ole. Kui kolmandate riikidega sõlmitud lepingute alusel rakendatud projektidest saadud ühikuid või ELi liikmesriikide hallatavatest kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise projektidest saadud ühikuid, mis ei ole veel direktiiviga 2003/87/EÜ hõlmatud, on lubatud või välja antud, peaksid liikmesriigid teatama ICAO-le erinevustest, kuna selliseid ühikuid võib kasutada CORSIA nõuete täitmiseks.

(31) Sel juhul peaks komisjon teavitama sellest nõukogu märgukirjaga ja ELi liikmesriigid peaksid viivitamata teavitama ICAOd.

(32) ELi liikmesriigid peaksid teavitama komisjoni erinevustest, millest nad on ICAO-le teatanud, kohe pärast nendest teatamist, kuid mitte hiljem kui kaks kuud pärast käesoleva akti jõustumist.

(33) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel ICAO nõukogus võetav seisukoht, sest Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite teine väljaanne on Chicago konventsiooni artikli 90 kohaselt liikmesriikide jaoks siduv.

(34) Liidu seisukoha esitavad kõik liidu huvides ühiselt tegutsevad liikmesriigid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite erinevustest teatamise suhtes, on järgmine: iga liikmesriik esitab artiklis 2 sätestatud selgituse ja kannab erinevused ICAO erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemi käesoleva otsuse artikli 3 lõigetes 1–15 kirjeldatud tingimuste alusel.

Artikkel 2

Allpool esitatud erinevuste kohta tuleks anda järgmine selgitus:

„Kompenseerimise osas on erinevusi ühelt poolt direktiivi 2003/87/EÜ ja komisjoni vastu võetud üksikasjalike eeskirjade ning teiselt poolt CORSIA vahel. Alates [20. detsembrist 2024] kompenseerimise suhtes kohaldatavad Euroopa Liidu normid sisalduvad peamiselt direktiivis 2003/87/EÜ, mida muudeti viimati direktiiviga (EL) 2023/958, direktiiviga (EL) 2023/959 ja EMP ühiskomitee otsusega nr 334/2023.

[Liikmesriik] poolt nõukogu otsuse (EL) 2018/2027 alusel [kuupäev] teatatud erinevused peavad endiselt paika.“

Artikkel 3

1. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 3. peatüki (CO_2 heite kompenseerimise nõuded) punktide 3.1.4 ja 3.2 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

   „Direktiivi 2003/87/EÜ kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et heitkoguste suhtes, mis tulenevad [liikmesriik] asuvate käitajate poolt Euroopa Majanduspiirkonnas käitatavatest lendudest või Euroopa Majanduspiirkonna ning Šveitsi ja Ühendkuningriigi vahel käitatavatest lendudest, ei kohaldata kompenseerimisnõudeid. Nende lendude heitkoguseid ei võeta arvesse [liikmesriigi] hallatavate käitajate puhul punktis 3.2.1 esitatud muutuja OE arvutamisel.

   Piirkondlikes heitkogustega kauplemise süsteemides osalemine kohustab [liikmesriik] käitajaid nende heitkogustega tegelema.

   Need piirkondlikud heitkogustega kauplemise süsteemid hõlmavad suuremat osa EMP riikide vaheliste lendude ning EMP ning Ühendkuningriigi ja Šveitsi vaheliste lendude heitkogustest ning on seetõttu keskkonna seisukohast rangemad kui CORSIA.

   Direktiiviga 2003/87/EÜ loodud Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi kohaldatakse õhusõidukikäitajate suhtes, olenemata nende riikkondsusest, tagades võrdse kohtlemise marsruutidel seoses kohustusega tagastada HKSi LHÜd.“

   See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja „märkimisväärseks erinevuseks“.

2. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 3. peatüki (CO_2 heite kompenseerimise nõuded) punkti 3.4.2 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

   „Rakendusmääruse (EL) 2024/1879 artikli 4 lõike 4 kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et õhusõidukikäitajate suhtes, kelle kompenseerimisnõuete summa on kolmeaastase nõuete täitmise perioodi jooksul väiksem kui 3 000 tonni, kohaldatakse kompenseerimisnõuet. Need õhusõidukikäitajad võivad siiski taotleda riigilt vabastust kompenseerimisnõuete täitmisest. See erineb Chicago konventsiooni 16. lisa IV köitest, mille kohaselt punkti 3.4.2 tingimustele vastava õhusõidukikäitaja suhtes ei kohaldata kompenseerimisnõuet, kuid ta võib otsustada need heitkogused vabatahtlikult kompenseerida.“

   See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

3. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 4. peatüki (CORSIA nõuetele vastavate heiteühikute tühistamine) punkti 4.2.1 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et lisaks ICAO dokumendis „CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria“ esitatud kriteeriumidele peavad ühikud selleks, et need tunnistataks [liikmesriigi] hallatavate käitajate jaoks CORSIA nõuetele vastavaks, vastama ka järgmistele tingimustele:

(a) ühikud peavad olema pärit riigist, mis on ühikute kasutamise ajal Pariisi kokkuleppe osaline;

(b) ühikud peavad olema pärit riigist, mis osaleb CORSIA kompenseerimissüsteemis.

Sellega muudetakse keskkonnaalased nõuded veelgi rangemaks.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja „märkimisväärseks erinevuseks“.

4. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 2. peatüki (õhusõidukikäitaja iga-aastaste CO_2 heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine) punkti 2.4.1.5 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 68 ja rakendusmääruse (EL) 2018/2067 artikli 27 lõike 2 kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et nii heitearuande kui ka vastava tõendamisaruande esitab riigile ainult õhusõidukikäitaja. See on samaväärne 16. lisa IV köite 2. peatüki punkti 2.4.1.5 nõudele, mille kohaselt heitearuande ja sellega seotud tõendamisaruande koopia peab riigile sõltumatult esitama tõendamisasutus.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis B-kategooria erinevuseks „Muud nõuete täitmise viisid“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

5. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 2. peatüki (õhusõidukikäitaja iga-aastaste CO_2 heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine) punkti 2.1.1 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Direktiivi 2003/87/EÜ I lisa kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et lisaks Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktides 2.1.1 ja 2.1.3 esitatud eranditele ei kohaldata standardeid ja soovituslikke tavasid järgmiste EMPst väljuvate või sinna saabuvate lendude suhtes:

(a) lennud, mida sooritatakse eranditult Chicago konventsiooni 2. lisas kindlaksmääratud visuaallennureeglite järgi;

(b) lennud, mida sooritatakse eranditult teadusuuringute eesmärgil või õhusõidukite või nii õhus kui ka maa peal kasutatavate seadmete kontrollimiseks, katsetamiseks või sertifitseerimiseks;

(c) lennud, mida sooritatakse vastavalt määrusele (EÜ) nr 1008/2008[18] kehtestatud avaliku teenindamise kohustuse raames.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis C-kategooria erinevuseks „Riiklikku normi rakendatakse osaliselt“ erinevuseks ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

6. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 2. peatüki (õhusõidukikäitaja iga-aastaste CO_2 heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine) punktide 2.2.1.3.1, 2.2.1.3.2 ja 2.2.1.3.6 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 55 lõike 1 kohaselt peetakse väikeheitetekitajateks õhusõidukikäitajaid, kelle õhusõidukid teevad vähem kui 243 lendu kolme järjestikuse neljakuulise perioodi jooksul, ja õhusõidukikäitajaid, kelle teostatud lendudest pärinev aastane CO_2 heide on kokku vähem kui 25 000 tonni. [Liikmesriik] teatab ICAO-le, et väikeheitetekitajate suhtes kehtestatud künnist ületavad õhusõidukikäitajad kasutavad kütusekasutuse seireks meetodit A või meetodit B.

Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et õhusõidukikäitajad peavad kasutama valitud kütusekasutuse seire meetodit kõigi oma teatatud lendude puhul, sealhulgas selliste lendude puhul, mille suhtes ei kohaldata kompenseerimisnõudeid.

Direktiivi 2003/87/EÜ kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et õhusõidukikäitajad, kes vastavad Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktide 2.1.1 ja 2.1.3 nõuetele esimest korda pärast 1. jaanuari 2021, kuid keda ei käsitata uute osalejatena, ja kes ei ole väikeheitetekitajad, peavad otseselt kasutama kütusekasutuse seire meetodit.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

7. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 2. peatüki (õhusõidukikäitaja iga-aastaste CO_2 heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine) punkti 2.5.1.1 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 66 lõike 2 kohaselt kasutab õhusõidukikäitaja vastava ajavahemiku kohta asendusandmeid, mis on välja arvutatud seirekavas kindlaksmääratud alternatiivse meetodiga, tingimusel et andmelünkadega lennud ei ületa 5 % kõigist teatatud lendudest. Kui andmelünkadega lennud moodustavad rohkem kui 5 % aastas tehtud lendudest, peab õhusõidukikäitaja teavitama sellest pädevat asutust ja võtma andmete kogumiseks parandusmeetmeid.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

[18] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, 31.10.2008, lk 3–20).

8. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 2. peatüki (õhusõidukikäitaja iga-aastaste CO_2 heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine) punktide 2.2.1.3.3, 2.2.1.3.4 ja 2.2.1.3.5 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 55 lõike 4 kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et kui õhusõidukikäitaja ületab konkreetsel aastal (y) väikeheitetekitajate suhtes kehtestatud künnist, siis peab õhusõidukikäitaja esitama ilma põhjendamatu viivituseta ajakohastatud heiteseirekava, välja arvatud juhul, kui [liikmesriik] CORSIA asutusega on kokku lepitud teisiti.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

9. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 1. peatüki (haldamine) punkti 1.2.6 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 51 lõike 1 kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et igal õhusõidukikäitajal peab olema oma seirekava ja ta peab esitama eraldi aruande isegi siis, kui ta on täielikult teise õhusõidukikäitaja omandis, nagu on sätestatud Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

10. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 1. peatüki (haldamine) punkti 1.5 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 68 kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et eelmise kalendriaasta heiteandmete esitamise tähtaeg on õhusõidukikäitajate jaoks iga aasta 31. märts, mitte 30. aprill, nagu on sätestatud Chicago konventsiooni 16. lisa IV köites.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

11. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 2. peatüki (õhusõidukikäitaja iga-aastaste CO_2 heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine) punktide 2.2.2.1, 2.2.2.2 ja 2.2.2.3 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2066 artikli 52 kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et õhusõidukikäitaja esitab seirekava hiljemalt neli kuud enne seda, kui ta alustab direktiivi 2003/87/EÜ I lisaga hõlmatud lennutegevust, või ilma põhjendamatu viivituseta pärast lennutegevuse algust, kuid mitte hiljem kui kuus nädalat pärast seda. See ajakava erineb Chicago konventsiooni 16. lisa IV köitest, mille kohaselt peavad uued osalejad esitama heiteseirekavad kolme kuu jooksul alates hetkest, mil

nende suhtes hakatakse konventsiooni kohaldama. Lisaks sellele esitavad õhusõidukikäitajad, kelle suhtes kohaldatakse esmakordselt konventsiooni sätteid, kuid keda ei käsitata uute osalejatena, oma kavad kolme kuu jooksul.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

12. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 2. peatüki (õhusõidukikäitaja iga-aastaste CO_2 heitkoguste seire, aruandlus ja tõendamine) punkti 2.4.2.1 puhul esineb järgmine erinevus:

„Rakendusmääruse (EL) 2018/2067 kohaselt ja lisaks Chicago konventsiooni 16. lisa IV köite punktis 2.4.2.1 esitatud tingimustele, teatab [liikmesriik] ICAO-le, et heitearuande peavad tõendama tõendajad, kes on akrediteeritud kooskõlas kõnealuse määrusega ja kelle on akrediteerinud ühe Euroopa Majanduspiirkonna riigi riiklik akrediteerimisasutus.“

See erinevus liigitatakse erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis A-kategooria erinevuseks „Riiklik norm on ICAO standardist või soovituslikust tavast rangem või ulatuslikum“ ja mitte „märkimisväärseks erinevuseks“.

13. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 4. peatüki (CORSIA nõuetele vastavate heiteühikute tühistamine) punkti 4.2.1 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et lisaks ICAO nõukogu poolt heaks kiidetud ühikutele ja kooskõlas [täiendavate ühikute kriteeriumide kolmas erinevus] võivad [liikmesriik] registreeritud käitajad kasutada CORSIAst tulenevate kohustuste täitmiseks järgmisi ühikuid:

ühikud, mis on välja antud liidu tasandi projektidele vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 24a. Tegemist on ühikutega, mis on välja antud ELi liikmesriigi hallatavate projektide jaoks, millega vähendatakse ELi HKSiga hõlmamata kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Nendega ei kaasne topeltarvestust ja need ei takista muude poliitikameetmete rakendamist, mille eesmärk on vähendada direktiiviga 2003/87/EÜ hõlmamata heitkoguseid.“

Sellest erinevusest teatatakse siis, kui direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 24a sätestatud tingimused on täidetud ja kõnealused ühikud on välja antud. Sellest erinevusest teatamisel liigitatakse see erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis B-kategooria erinevuseks „Muud nõuete täitmise viisid“.

14. Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite (rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)) 4. peatüki (CORSIA nõuetele vastavate heiteühikute tühistamine) punkti 4.2.1 puhul on kindlaks tehtud järgmine erinevus:

„Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a kohaselt teatab [liikmesriik] ICAO-le, et lisaks ICAO nõukogu poolt heaks kiidetud ühikutele ja kooskõlas [täiendavate ühikute kriteeriumide kolmas erinevus] võivad [liikmesriik] registreeritud käitajad kasutada CORSIAst tulenevate kohustuste täitmiseks järgmisi ühikuid:

ühikud, mille on heaks kiitnud direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a lõike 5 kohaselt sõlmitud lepingutes osalejad. Tegemist on ühikutega, mis on heaks kiidetud kolmandate riikidega sõlmitud kahepoolsete lepingute alusel [täpsustada leping].“

Sellest erinevusest teatatakse siis, kui direktiivi 2003/87/EÜ artikli 11a lõikes 5 sätestatud tingimused on täidetud ja kõnealused ühikud on välja antud. Sellest erinevusest teatamisel liigitatakse see erinevuste elektroonilise registreerimise süsteemis B-kategooria erinevuseks „Muud nõuete täitmise viisid“.

15. Iga liikmesriik teatab käesolevas artiklis sätestatud erinevustest, välja arvatud lõigetes 13 ja 14 kirjeldatud erinevused, hiljemalt kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse jõustumist ja teavitab sellest komisjoni. Komisjon teatab sellest nõukogule märgukirjaga niipea, kui lõigetes 13 ja 14 sätestatud tingimused on täidetud. Seejärel teavitavad ELi liikmesriigid viivitamata ICAOd.

Artikkel 4

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

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja