EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämisessä ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta

{SEC(2021) 552 final} - {SWD(2021) 555 final} - {SWD(2021) 603 final} -
{SWD(2021) 604 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tässä ehdotuksessa esitetään muutoksia EU:n päästökauppajärjestelmää koskevaan lainsäädäntöön siltä osin kuin sitä sovelletaan ilmailualaan, sen varmistamiseksi, että

(1) ilmailuala osaltaan edistää vuoden 2030 päästövähennystavoitteen saavuttamista Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisesti;

(2) EU:n päästökauppajärjestelmää muutetaan soveltuvin osin ICAOn kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän mukaisesti ja

(3) ilmailualan päästöoikeuksien jakamistapaa uudistetaan suurentamalla huutokauppaosuutta.

Tarkoitus on tarkistaa EU:n päästökauppajärjestelmää ilmailun päästöjen osalta kustannustehokkaasti ja johdonmukaisesti unionin tiukennetun ilmastotavoitteen mukaisesti siten, että samalla otetaan huomioon oikeudenmukaisen siirtymän tarve sekä se, että kaikkien toimialojen on osaltaan edistettävä EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman[1],jonka komissio hyväksyi joulukuussa 2019, sekä eurooppalaisen ilmastolain[2] ja ilmastotavoitesuunnitelman[3]tarkoituksena on vahvistaa unionin ilmastositoumusta, jonka se on tehnyt Pariisin sopimuksen nojalla, yhdenmukaisesti sen tavoitteen kanssa, että EU:ssa pyritään saavuttamaan koko talouden laajuinen ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä. EU kasvattaa koko talouden laajuista hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevaa sitoumustaan vähintään 40 prosentista vähintään 55 prosenttiin vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä käyttämättä kansainvälisiä hyvityksiä. Jotta tiukennettu ilmastotavoite saavutetaan, kaikkien alojen, myös ilmailualan, on osallistuttava vaadittuihin päästövähennystoimiin.

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteena on tehdä unionista yhä oikeudenmukaisempi ja vauraampi yhteiskunta, jonka talous on moderni, resurssitehokas ja kilpailukykyinen. Kasvihuonekaasujen nettopäästöistä pyritään eroon vuoteen 2050 mennessä, ja talouskasvuun pyritään lisäämättä resurssien käyttöä. Eurooppa-neuvosto ja parlamentti ovat hyväksyneet ilmastoneutraaliustavoitteen, ja siitä on säädetty eurooppalaisessa ilmastolaissa, joka on oikeudellisesti sitova ja poliittisesti hyväksytty. Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteena on myös suojella, hoitaa ja lisätä EU:n luonnonpääomaa sekä suojella kansalaisten terveyttä ja hyvinvointia ympäristöön liittyviltä riskeiltä ja ympäristövaikutuksilta. Tämän siirtymän on oltava oikeudenmukainen ja osallistava.

Sen lisäksi, että EU:n vuoteen 2030 asettamaa ilmastotavoitetta, jonka mukaan koko EU:n talouden laajuisesti pyritään vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta, vuoden 2030 ilmastotavoitetta koskevassa tiedonannossa korostetaan, että ”*EU on Pariisin sopimuksessa sitoutunut kansainvälisesti toteuttamaan kaikki talouden alat kattavia toimia, joten EU:n olisi edelleen säänneltävä ainakin EU:n sisäisen*

---

1 COM(2019) 640 final.

2 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

3 COM(2020)562 final.

lentoliikenteen päästöjä EU:n päästökauppajärjestelmässä". Joulukuun 2020 kokouksen päätelmissään Eurooppa-neuvosto "*pyytää komissiota arvioimaan, miten kaikki talouden alat voivat parhaiten edistää vuoden 2030 tavoitteen saavuttamista. Komissiota pyydetään esittämään tarvittavat ehdotukset ja ehdotuksiin liittyvät perusteelliset arviot ympäristöön liittyvistä, taloudellisista ja yhteiskunnallisista vaikutuksista jäsenvaltioissa*"[4].

Ilmailualan päästöjen osuus koko maailman hiilidioksidipäästöistä on 2–3 prosenttia, ja ne ovat kasvaneet huomattavasti vuodesta 1990 sekä EU:ssa että maailmanlaajuisesti. EU:n tasolla ilmailusta peräisin olevien hiilidioksidipäästöjen osuus oli 3,7 prosenttia koko talouden hiilidioksidipäästöistä tai 15,7 prosenttia kuljetusalan hiilidioksidipäästöistä vuonna 2018[49]. Vuonna 2018 EU:n osuus ilmailualan koko maailman hiilidioksidipäästöistä oli 15 prosenttia[5]. Lisäksi ilmailualan muiden kuin hiilidioksidiin liittyvien ilmastovaikutusten arvioidaan olevan kokonaisuutena vähintään yhtä tärkeitä kuin pelkästään hiilidioksidiin liittyvien vaikutusten[6].

Siitä huolimatta, että liikenne on viime aikoina vähentynyt covid-19-pandemian vuoksi, ilmailun ilmastovaikutusten kasvun ennustetaan jatkuvan, kun otetaan huomioon, että tämä talouden ala on aiemmin kasvanut enemmän kuin muut talouden alat keskimäärin. Ennen covid-19-pandemiaa Eurocontrol oli arvioinut, että Euroopassa ilmailualan päästöt kasvaisivat 53 prosenttia vuoteen 2040 mennessä vuoteen 2017 verrattuna[53]. ICAO puolestaan oli arvioinut ennen covid-19-kriisiä, että kansainvälisen ilmailun päästöt voisivat kasvaa vuoteen 2040 mennessä jopa 150 prosenttia vuoden 2020 tasosta[54].

EU:n päästökauppajärjestelmä on keskeinen työkalu, kun kyse on ilmailun hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä Euroopassa. Julkisessa kuulemisessa, joka koski ilmailun päästökauppajärjestelmän päivitettyjä sääntöjä, 91 prosenttia vastaajista katsoi, että ilmailualan pitäisi osallistua ilmastotoimien toteuttamiseen nykyistä enemmän. Vastaajista 88 prosenttia on sitä mieltä, että markkinapohjaiset toimenpiteet voivat olla tehokas keino vähentää ilmailun päästöjä ilmastotavoitteiden mukaisesti. Vuosina 2013–2020 ilmailualalla EU:n päästökauppajärjestelmän välityksellä saavutettujen nettosäästöjen arvioitiin olevan 193,4 megatonnia hiilidioksidia, ja tähän päästiin pääasiassa rahoittamalla päästövähennyksiä muilla talouden aloilla[39]. Tämä on siis ilmailun osuus EU:n vuoden 2020 ilmastotavoitteesta, ja osuuden arvioidaan pysyvän samana vuoteen 2030 saakka.

Kun otetaan huomioon ilmailualan nykyiset ja ennustetut päästöt sekä EU:n tiukennettu ilmastotavoite vuodelle 2030, ilmastotoimia on lisättävä huomattavasti myös sen takia, että EU:n vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen edistäminen edellyttää toimia. Tätä tarvetta on korostettu myös Euroopan ilmailualan vuoden 2019 ympäristöraportissa.

Komissio on tehnyt useita vaikutustenarviointeja, joiden tarkoituksena on tukea 55-valmiuspaketin kannalta keskeisten säädösten suunniteltuja tarkistuksia. EU:n päästökauppajärjestelmän ilmailusääntöjen tarkistusta koskevassa vaikutustenarvioinnissa analysoidaan erilaisia vaihtoehtoja, joiden avulla tarkistuksella voitaisiin edistää päivitetyn tavoitteen saavuttamista tuloksellisesti ja tehokkaasti osana laajempaa kokonaisuutta. Sen takia ilmailusääntöjen tarkistusta on käsiteltävä EU:n päästökauppajärjestelmän kiinteitä laitoksia koskevan tarkistuksen ja sen muille aloille laajentamisen yhteydessä.

---

4 https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-22-2020-INIT/fi/pdf

5 Euroopan talousalueen sisäisen ilmailun osuus oli 7,5 prosenttia ja kolmansiin maihin lähtevien lentojen osuus oli niin ikään 7,5 prosenttia. Lähtevät lennot sisältyvät EU:n kansallisesti määriteltyyn panokseen Pariisin sopimuksessa ja ilmailuteollisuuden Destination 2050 -aloitteeseen.

6 Nämä vaikutukset on määritetty komission kertomuksessa COM(2020)777, ja niitä analysoidaan tarkemmin komission kertomuksessa COM(2020)747 ja siihen liittyvissä asiakirjoissa.

Päästökauppajärjestelmän osat, joissa tarkistusten välinen yhteys on erityisen selkeä, ovat säännökset, jotka koskevat ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärää ja lineaarisen vähennyskertoimen soveltamista niihin, sekä markkinavakausvarantoa koskevat säännökset. EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaa ja CORSIA-järjestelmän toteuttamista koskevat päätökset vaikuttavat päästökauppajärjestelmään kuuluvan alan päästövähennysten tasoon ja EU:n päästöoikeuksien kysyntään. Ilmailun päästöoikeuksien huutokaupan osuutta koskevat päätökset puolestaan vaikuttavat ilmastonmuutoksen torjuntaan käytettävissä olevien huutokauppatulojen määrään sekä niiden jakamiseen liittyviin seikkoihin.

Jotta ilmailuala voisi edistää Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista, olisi toteutettava myös laajempia, koko maailmaa koskevia toimia. EU on tukenut ICAOn CORSIA-järjestelmää ja tekee yhteistyötä myös muiden toimijoiden kanssa edistääkseen riittävää osallistumista ja toteuttamista. EU:n ilmailualan päästökauppajärjestelmän tarkistamisella tulisi varmistaa, että CORSIA-järjestelmä toteutetaan soveltuvin osin EU:n päästökauppajärjestelmän välityksellä, ja CORSIA-järjestelmän toteuttamisessa on taattava, että lentoyhtiöitä kohdellaan tasavertaisesti. Samalla EU:n päästökauppadirektiivin muutosten on oltava yhdenmukaisia EU:n vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteen kanssa, unionin koko talouden kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan vuoden 2030 sitoumuksen kanssa sekä unionin ilmastotoimien ilmastotavoitteiden tinkimättömyyttä ja tehokkuutta koskevan tavoitteen kanssa.

Ilmailualalle on jaettu hyvin paljon päästöoikeuksia maksutta vuodesta 2012 alkaen. Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa[70] ilmoitettiin, että lentoyhtiöille jaettavien maksuttomien päästöoikeuksien määrän vähentämisestä annettaisiin ehdotus. Tämä on todettu myös tiedonannossa ”EU:n ilmastotavoite vuodelle 2030 entistä korkeammalle”. Koska maksuton päästöoikeus on poikkeus saastuttaja maksaa -periaatteesta, EU:n päästökauppajärjestelmän oletusarvoinen menetelmä on huutokauppa. Taustalla olevan analyysin mukaan hiilivuodon riski on pieni ja vaikutus kuluttajahintoihin on hyvin vähäinen, jos huutokauppaosuutta ilmailun osalta suurennetaan.

Tärkeimmät lainsäädännölliset muutokset ovat seuraavat:

(1) ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärän vahvistaminen nykyiselle tasolle ja lineaarisen vähennyskertoimen soveltaminen päästökauppadirektiivin 9 artiklan mukaisesti;

(2) ilmailun päästöoikeuksien huutokauppaamisen lisääminen;

(3) EU:n päästökauppajärjestelmän käytön jatkaminen Euroopan sisäisten lentojen yhteydessä ja CORSIA-järjestelmän käyttäminen tarpeen mukaan Euroopan ulkopuolisten lentojen yhteydessä ja

(4) sen varmistaminen, että lentoyhtiöitä kohdellaan tasaveroisesti samoilla reiteillä sellaisten velvoitteiden osalta, joihin liittyy taloudellisia vaikutuksia.

Näiden EU:n päästökauppadirektiiviin tehtävien muutosten lisäksi valmistellaan erillistä ehdotusta, jonka mukaan jäsenvaltiot antaisivat EU:hun sijoittautuneille lentoyhtiöille ilmoituksen siitä, että CORSIA-järjestelmän mukaisen lisähyvityksen määrä vuonna 2021 on nolla. Erillinen ehdotus liittyy CORSIA-järjestelmää koskeviin seikkoihin, joiden tulisi olla käytössä viimeistään marraskuussa 2022, jotta ilmoitus nollamääräisestä lisähyvityksestä voitaisiin antaa siihen mennessä.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

55-valmiuspaketti on kokonaisvaltainen toimenpide unionin lainsäädännön uudistamisessa, jonka tarkoituksena on mukauttaa se EU:n tiukentuneisiin ilmastotavoitteisiin. Kaikki

kokonaisuuteen kuuluvat aloitteet liittyvät tiiviisti toisiinsa, ja jokaisen yksittäisen osan rakenne vaikuttaa muiden osien rakenteeseen.

Vaikka poliittinen mandaatti EU:n päästökauppajärjestelmän vahvistamisesta ilmailun osalta on selvä, sitä tarkastellaan kuitenkin yhdessä muiden asiaan liittyvien ja merkityksellisten aloitteiden kanssa. Niitä ovat esimerkiksi energiaverodirektiivin ja uusiutuvaa energiaa koskevan direktiivin tarkistaminen sekä ReFuelEU Aviation -aloite, joita arvioidaan erikseen kuitenkin siten, että päästökauppajärjestelmään liittyvät seikat ja vaikutukset otetaan asianmukaisesti huomioon.

Kuten Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa todetaan, ilmailusta aiheutuvien ilmastonmuutoksen vaikutusten vähentäminen edellyttää erilaisten politiikan välineiden yhdistelmän hyödyntämistä, sillä ilmailualan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen ei ole yhtä ainoaa ratkaisua. EU:n päästökauppajärjestelmän tarkistaminen ilmailun osalta onkin osa toimenpidepakettia, johon sisältyy EU:n päästökauppajärjestelmän ja CORSIA-järjestelmän kaltaisten markkinapohjaisten toimien lisäksi kestävien lentopolttoaineiden tuotannon ja käytön tehostamista, ilma-alusten tekniikan kehittämistä ja toiminnallisia parannuksia esimerkiksi yhtenäinen eurooppalainen ilmatila -aloitteen avulla.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

EU:n kaikkien toimien ja politiikkojen on oltava yhdenmukaisia 55-valmiuspakettia koskevien ehdotusten kanssa ja autettava EU:ta saavuttamaan vuoden 2030 entistä tiukempi tavoite sekä toteuttamaan oikeudenmukainen siirtymä kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä, kuten komissio toteaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossaan.

Sen vuoksi tämäkin aloite liittyy moniin muihin politiikanaloihin, myös unionin ulkoisiin politiikkoihin esimerkiksi siinä, että EU kannustaa myös kumppanimaita osallistumaan CORSIA-järjestelmään, ja tukitoimiin, joiden avulla varmistetaan, että lentoyhtiöillä on tasapuoliset toimintaedellytykset. Komissio on ilmoittanut parantavansa laatimiaan paremman sääntelyn suuntaviivoja ja tukivälineitä siltä osin kuin on kyse kestävyyteen ja innovointiin liittyvistä kysymyksistä ja pyrkivänsä näin varmistamaan, että kaikissa EU:n aloitteissa pidetään kiinni vihreästä valasta eli vahingon välttämisen periaatteesta. Tämä aloite on yhdenmukainen myös EU:n tutkimus- ja innovointipolitiikan kanssa, ja se lisää EU:n käyttöönotto-ohjelmien välisiä synergioita etenkin innovaatiorahastossa ja EU:n tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelmissa kannustamalla vähähiilisten innovatiivisten ratkaisujen käyttöönottoon ja hyödyntämiseen.

Vuoden 2030 ilmastotavoitesuunnitelmaan liittyvässä vaikutustenarvioinnissa arvioitiin huolellisesti mahdollisuutta vahvistaa ja laajentaa päästökauppaa yhtenä keinona vähentää kasvihuonekaasupäästöjä EU:n tasolla.

Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa varmistetaan myös siten, että EU:n päästökauppajärjestelmää koskevat vaikutustenarvioinnit ovat yhdenmukaisia niiden arviointien kanssa, jotka on tehty muista vuoden 2030 tavoitetta koskevista ilmasto-, energia- ja liikennealan toimista, sekä niiden toimenpiteiden pakettiin kuuluvien muiden toimien kanssa, joilla pyritään vähentämään ilmailusta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

EU:n päästökauppadirektiivin 2003/87/EY sekä myöhemmän lainsäädännön, jolla tätä direktiiviä on muutettu, ja muun lainsäädännön, jolla säännellään kasvihuonekaasupäästöjä,oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 192 artikla. Tämän artiklan tulisi olla oikeusperusta myös kaikelle uudelle lainsäädännölle, joka koskee ilmailun ilmastovaikutuksia, koska toimenpiteen päätavoite on suojella ympäristöä vähentämällä kasvihuonekaasupäästöjä.

• Toissijaisuusperiaate

EU:n päästökauppadirektiivi on voimassa oleva ohjausväline. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 5 artiklassa säädetyn toissijaisuusperiaatteen mukaisesti tämän välineen muuttamiseen tähtäävän ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa vain EU:n tason lainsäädännöllä.

EU-säädöstä tarvitaan, jotta jäsenvaltiot voivat soveltaa CORSIA-järjestelmää asianmukaisesti lentoihin, jotka kuuluvat direktiivin 2003/87/EY liitteen I mukaiseen maantieteelliseen soveltamisalaan eli lentoihin, jotka lähtevät Euroopan talousalueella sijaitsevilta lentoasemilta ja saapuvat muille Euroopan talousalueella tai kolmansissa maissa sijaitseville lentoasemille, ja lentoihin, jotka saapuvat Euroopan talousalueella sijaitseville lentoasemille kolmansista maista.

EU:n tasolla, ja mahdollisuuksien mukaan maailmanlaajuisesti, toimiminen on paljon tehokkaampaa kuin jäsenvaltion tasolla toimiminen, sillä ilmastonmuutoksen vaikutukset ulottuvat rajojen ylitse ja ilmailu on pääasiassa kansainvälistä toimintaa. EU:n tason toimilla saavutetaan EU:n sisäiset ja kansainväliset ilmastotavoitteet kaikkein tehokkaimmin ja varmistetaan CORSIA-järjestelmän yhdenmukaistettu ja asianmukainen toteuttaminen EU:ssa.

• Suhteellisuusperiaate

Tämä ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen, jotta saavutetaan EU:n tavoite vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vuosien 2021 ja 2030 välisenä aikana kustannustehokkaasti, samalla kun taataan oikeudenmukaisuus, ympäristövaikutusten toteutuminen, sisämarkkinoiden toimivuus ja CORSIA-järjestelmän toteuttaminen.

Eurooppa-neuvosto on hyväksynyt tavoitteen, jonka mukaan kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään koko EU:n talouden laajuudelta vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tämä ehdotus kattaa suuren osan näistä kasvihuonekaasupäästöistä, ja sillä tarkistetaan direktiiviä siten, että tämä tavoite voidaan saavuttaa.

• Toimintatavan valinta

Tähän ehdotukseen sisältyvät tavoitteet saavutetaan parhaiten muutosdirektiivillä. Se on tarkoituksenmukaisin oikeudellinen väline EU:n nykyisen päästökauppadirektiivin 2003/87/EY muuttamiseen. Direktiivi velvoittaa jäsenvaltiot saavuttamaan asetetut tavoitteet ja ottamaan toimenpiteet osaksi kansallisia aineellisen oikeuden ja prosessioikeuden järjestelmiään. Jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, etteivät kansalliset täytäntöönpanosäännökset vaikeuta innovointia ja että ne ovat teknologianeutraaleja.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Direktiivin 2003/87/EY 28 b artiklan 2 kohdan mukaan komission on esitettävä neuvostolle ja Euroopan parlamentille CORSIA-järjestelmää koskeva kertomus, jossa tarkastellaan sen kunnianhimoisuutta ja yleistä tinkimättömyyttä ympäristön kannalta, myös sitä, kuinka hyvin siinä pyritään saavuttamaan Pariisin sopimuksen tavoitteet yleisesti, osallistumisastetta, sen täytäntöönpanokelpoisuutta, avoimuutta, seuraamuksia noudattamatta jättämisestä, yleisöpalautetta koskevia menettelyjä, päästöhyvitysten laatua, päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista, rekistereitä, vastuuvelvollisuutta sekä biopolttoaineiden käyttöä koskevia sääntöjä. Tämän perusteella olisi tehtävä ehdotus unionin lainsäädännön muuttamisesta, jotta CORSIA-järjestelmä voidaan panna täytäntöön asianmukaisesti.

Lisäksi direktiivin 2003/87/EY 28 b artiklan 2 kohdassa säädetään, että komission kertomuksessa on pohdittava myös sitä, onko 28 c artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksyttyjä säännöksiä tarkistettava. EU:n päästökauppadirektiivin 28 b artiklan 3 kohdan mukaan komissio liittää kertomukseen ”*ehdotuksen [--] 28 a artiklassa säädettyjen poikkeusten*”, joilla rajataan EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaksi Euroopan talousalueen sisäiset lennot vuosina 2017–2023, ”*muuttamiseksi, poistamiseksi, laajentamiseksi tai korvaamiseksi noudattaen unionin sitoumusta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä, jotta varmistetaan, että unionin ilmastotoimet ovat ympäristöllisesti tinkimättömiä ja tehokkaita.*”

Kertomus sisältyy tähän ehdotukseen liittyvään vaikutustenarviointiin, ja se pohjautuu tutkimukseen ”Assessment of ICAO’s global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive”[7].

EU:n päästökauppadirektiivin 3 d artiklan 2 kohdan mukaan komissio tekee ”*tutkimuksen ilmailualan mahdollisuuksista siirtää hiilidioksidiin liittyviä kustannuksia asiakkailleen ottaen huomioon EU:n päästökauppajärjestelmän ja kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kehittämän maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen. Tutkimuksessa on arvioitava ilmailualan mahdollisuudet siirtää vaadittujen päästöyksikköjen kustannukset verraten tätä eri toimialoihin ja energia-alaan tarkoituksena tehdä ehdotus huutokaupattavan osuuden kasvattamiseksi 28 b artiklan 2 kohdassa tarkoitetun uudelleentarkastelun mukaisesti”.*

Tutkimus sisältyy EU:n päästökauppajärjestelmän tarkistamista koskevaan vaikutustenarviointiin, ja se pohjautuu tutkimusraporttiin ”Assessment of ICAO’s global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive”.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Sidosryhmiä kuultiin alustavassa vaikutustenarvioinnissa 3. heinäkuuta 2020 ja 28. elokuuta 2020 välisenä aikana. Yhteensä 54 yhteisöä antoi palautetta. Vastaajista EU:n jäsenvaltiot puolsivat EU:n päästökauppajärjestelmän ja CORSIA-järjestelmän rinnakkaiseloa. EU:n ulkopuoliset valtiot ilmaisivat huolensa EU:n päästökauppajärjestelmän ja CORSIA-järjestelmän välisestä päällekkäisyydestä, CORSIA-järjestelmän toteuttamisesta vain osittain, EU:n ulkopuolisten liikenteenharjoittajien kohtelusta sekä CORSIA-järjestelmän ulkopuolelle

[7] SWD [linkki lisättävä hyväksynnän yhteydessä]

jäämisestä. CORSIA-järjestelmän toteuttamisvaihtoehdoista valtaosa kansalaisjärjestöistä kannatti täysimittaista EU:n päästökauppajärjestelmää tai vähintään nykyisen soveltamisalan säilyttämistä taikka yhdistelmävaihtoehtoja näiden vaihtoehtojen väliltä. Ne kannattivat myös välitöntä ja täysimittaista huutokauppaa.

Useimmat toimialajärjestöt ja yritykset kannattivat pelkkä CORSIA -toimintavaihtoehtoa. Huutokaupan osalta useimmat toimialajärjestöt ja yritykset puolsivat nykyisen tilanteen säilyttämistä tai hitaan vähentämisen vaihtoehtoa sekä tulojen käyttämistä ilmailuteollisuuden hyväksi. Kuulemiseen osallistuneet EU:n kansalaiset toivoivat ilmailualalta tiukempia ilmastotavoitteita.

Avoin julkinen sidosryhmien kuuleminen järjestettiin 1. lokakuuta 2020 ja 14. tammikuuta 2021 välisenä aikana, ja vastauksia saatiin yhteensä 81. Julkisessa kuulemisessa 91 prosenttia vastaajista katsoi, että ilmailualan pitäisi osallistua ilmastotoimien toteuttamiseen nykyistä enemmän. Vastaajista 88 prosenttia on sitä mieltä, että markkinapohjaiset toimenpiteet voivat olla tehokas keino vähentää ilmailun päästöjä ilmastotavoitteiden mukaisesti. Julkisessa kuulemisessa 82 prosenttia vastaajista katsoi, että markkinapohjaisiin toimenpiteisiin voidaan yhdistää muita toimia, joita ovat esimerkiksi innovatiivisten ilmailutekniikoiden kehittämisen tukeminen, toiminnan kehittäminen, verotus sekä kestävien lentopolttoaineiden tuotanto ja käyttö.

Näkemykset CORSIA-järjestelmän toteuttamisvaihtoehdoista vaihtelivat sekä sidosryhmien välillä että niiden sisällä. Toimialajärjestöt pitivät parhaina vaihtoehtoina pelkkä CORSIA- ja yhdistelmävaihtoehtoja, joita kumpaakin kannatettiin 33 prosentissa vastauksista. Huonoimpina vaihtoehtoina pidettiin EU:n päästökauppajärjestelmän kattavaa oikeudellista soveltamisalaa ja päästökauppajärjestelmän ja CORSIAn yhdistelmää, joita kumpaakin kannatettiin 33 prosentissa vastauksista. Viranomaisista 30 prosenttia piti pelkkä CORSIA -vaihtoehtoa parhaana, kun taas 40 prosenttia piti sitä huonoimpana vaihtoehtona. Kansalaisjärjestöjen vastauksista 89 prosentissa EU:n päästökauppajärjestelmän kattavaa oikeudellista soveltamisalaa pidettiin parhaana vaihtoehtona ja 44 prosentissa pelkkää CORSIAa huonoimpana vaihtoehtona.

Ilmailun päästöoikeuksien huutokauppaosuuden suurentamisen osalta toimijat pitivät ensisijaisena vaihtoehtona välitöntä siirtymistä täysimittaiseen huutokauppaan ja viimesijaisena vaihtoehtona nykytilanteen säilyttämistä ennallaan. Vastaajien näkemykset jakautuivat eri vaihtoehtojen välillä. Toimialajärjestöistä 53 prosenttia kannatti nykyisen tilanteen säilyttämistä ennallaan ja ilmoitti, että välitön siirtyminen on huonoin vaihtoehto (74 prosenttia). Kansalaisjärjestöistä 56 prosenttia kannatti välitöntä siirtymistä ja 63 prosenttia ilmoitti, että nykyisen tilanteen säilyttäminen ennallaan on huonoin vaihtoehto. Viranomaisista 60 prosenttia kannatti maksuttomien päästöoikeuksien jakamisen hidasta lakkauttamista.

Valtaosa sidosryhmistä katsoi, että huutokauppaosuuden suurentaminen saattaisi kasvattaa lentämisen kustannuksia, mutta enemmistö oli myös sitä mieltä, että tämä toimenpide edistäisi ilmastonmuutoksen torjuntaa.

- **Vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarvioinnissa on analysoitu eri vaihtoehtoja, joiden avulla EU:n päästökauppajärjestelmän tarkistamisella ilmailun osalta voitaisiin edistää päivitetyn tavoitteen saavuttamista tuloksellisesti ja tehokkaasti osana laajempaa toimintapoliittista 55-valmiuspakettia. Vaikutustenarvioinnissa analysoidaan eri vaihtoehtoja CORSIA-järjestelmän toteuttamiselle EU:n päästökauppajärjestelmän välityksellä ja huutokauppaosuuden suurentamiselle.

CORSIA-järjestelmän toteuttamisvaihtoehdot eroavat toisistaan sen suhteen, säilytetäänkö nykyinen EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisala vai supistetaanko vai laajennetaanko sitä. Vaihtoehtojen vertailu osoittaa, että vaikka päästökauppajärjestelmän hintakannustimet ovat paljon merkityksellisempiä kuin CORSIA-järjestelmään kelpaavien päästöhyvitysten hinta, eri toimintapoliittisten vaihtoehtojen ympäristöön kohdistuva vaikutus on maailmanlaajuisella tasolla kokonaisuudessaan vähäinen, koska EU:n päästökauppajärjestelmä on maantieteelliseltä soveltamisalaltaan rajattu. Vaihtoehtojen välillä on kuitenkin huomattavia eroja siinä, miten niillä edistetään EU:n päästövähennystavoitteen saavuttamista. Myös eri toimintapoliittisten vaihtoehtojen yhdistelmistä saatavissa tuloissa on merkittäviä eroja, koska CORSIA-järjestelmä on rakenteeltaan sellainen, ettei sen avulla voida saada julkisia tuloja lentoyhtiöiltä. Paras vaihtoehto on säilyttää EU:n päästökauppajärjestelmän nykyinen soveltamisala (Euroopan talousalueen sisäiset lennot sekä lähtevät lennot Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan) ja ottaa käyttöön tarkoituksenmukaisia CORSIA-järjestelmään liittyviä määräyksiä lennoille, jotka eivät tällä hetkellä kuulu EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin (lennot kolmansiin maihin ja kolmansista maista sekä ne EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden lennot kahden kolmannen maan välillä).

Vaihtoehdot, joilla suurennetaan huutokauppaosuutta ilmailun päästöoikeuksien jakamisessa, eroavat toisistaan siinä, miten nopeasti osuutta suurennetaan. Analysoitujen vaihtoehtojen vertailu puoltaa vahvasti siirtymistä täysimittaiseen huutokauppaamiseen tarkistetun säädöksen voimaantulopäivästä alkaen. Maksuttomia päästöoikeuksia on jaettu siksi, että vältettäisiin mahdolliset kielteiset vaikutukset kilpailuun ja hiilivuoto, mutta ne ovat silti poikkeus saastuttaja maksaa -periaatteesta. Analyysin mukaan huutokauppaosuuden suurentamiseen liittyy pieni hiilivuodon riski. Täysimittaiseen huutokauppaan siirtyminen tarkoittaa myös sitä, että ilmailun päästökatto on vakiinnutettava nykyiselle tasolle, koska huutokauppaa käydään tällä hetkellä maksuttomien päästöoikeuksien määrän kiinteästä prosenttiosuudesta. Näin ilmailun päästökatto säilyisi myös ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden kannalta nykyisellä tasollaan, ja päästökattoon sovellettaisiin lineaarista vähennyskerrointa, kuten lainsäätäjät jo edellyttävät ja kuten myös tehdään kaikkien muiden EU:n päästökauppajärjestelmään osallistuvien toimijoiden osalta. Maksuttomien päästöoikeuksien poistaminen EU:n päästökauppajärjestelmästä vahvistaisi sen ympäristövaikutusten toteutumista. Ensisijainen vaihtoehto on huutokauppaamisen lisääminen muutoksen voimaantulosta alkaen.

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet. Sillä edistetään erityisesti ympäristönsuojelun korkeaa tasoa koskevaa tavoitetta kestävän kehityksen periaatteen mukaisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan 37 artiklassa määrätyllä tavalla.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Nykyisessä päästökauppajärjestelmässä suurin osa huutokauppatuloista kertyy jäsenvaltioille, joten se vaikuttaa jäsenvaltioiden budjetteihin myönteisesti. Komissio esittelee EU:n julkisen talouden kehykseen tehtävät muutokset osana tulevaa omia varoja koskevaa pakettia, joka sisältää myös monivuotisen rahoituskehyksen muuttamista koskevan ehdotuksen.

Nykyisessä laajuudessaan EU:n päästökauppajärjestelmä ei lisää kansallisten hallintojen työn määrää. CORSIA-järjestelmän toteuttamisen vaikutuksia olisi rajoitettava käyttämällä samoja infrastruktuureja.

Tietojärjestelmien kehittämistä ja hankintoja koskevat päätökset edellyttävät Euroopan komission tietotekniikka- ja kyberturvallisuuslautakunnan etukäteishyväksyntää.

5. LISÄTIEDOT

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Direktiivin 3 c artiklan 1–3 kohtaa muutetaan, jotta voidaan vahvistaa ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä Euroopan sisäisten lentojen ja Euroopan talousalueen lentoasemilta Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lähtevien lentojen päästöoikeuksien jakamisen/huutokauppaamisen tasolle. Päästöoikeuksien jakaminen vuonna 2024 perustuu aktiivisille ilma-alusten käyttäjille vuonna 2023 jaettujen oikeuksien kokonaismäärään, jota on pienennetty lineaarisella vähennyskertoimella päästökauppadirektiivissä täsmennetyn mukaisesti. Päästöoikeuksien määrää lisätään sillä päästöoikeuksien määrällä, joka olisi jaettu, jos syrjäisimpien alueiden ja muiden valtioiden kuin sen jäsenvaltion, jossa syrjäisin alue sijaitsee, välillä lennettävät reitit olisivat kuuluneet päästökauppajärjestelmään vuonna 2023. Näitä reittejä koskeva tilapäinen poikkeus EU:n päästökauppajärjestelmään liittyvistä velvoitteista lakkaa 31 päivänä joulukuuta 2023. Korotettua päästökattoa pienennetään lineaarisella vähennyskertoimella päästökauppadirektiivissä täsmennetyn mukaisesti.

Määräaikaista poikkeusta EU:n päästökauppajärjestelmän vaatimuksista ehdotetaan päästöille, jotka aiheutuvat jäsenvaltion syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan toisen lentopaikan välisistä lennoista.

Direktiivin 3 d artiklan 1 kohta korvataan, jotta voidaan vahvistaa ilmailun päästöoikeuksien huutokauppaamisen lisääminen muutoksen voimaantuloa seuraavasta vuodesta alkaen. Muutoksessa on huomioitu siirtymäaika täysimittaiseen huutokauppaan, jota aletaan soveltaa vuonna 2027.

Kumotaan 3 d artiklan 2 kohta vanhentuneena.

Direktiivin 3 d artiklan 3 kohdan ensimmäistä virkettä muutetaan sen mainitsemiseksi, että delegoitujen säädösten, jotka on annettava täydentämään tätä direktiiviä yksityiskohtaisilla järjestelyillä, joiden mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava ilmailun päästöoikeuksien huutokauppa, olisi sisällettävä menettelyt, joilla tietty osuus tuloista siirretään unionin talousarvioon.

Direktiivin 3 d artiklan 4 kohta korvataan siten, että siinä mainitaan aiempaa painokkaampi suositus siitä, että jäsenvaltioiden olisi käytettävä päästökauppajärjestelmän huutokaupan tuloja ilmastonmuutoksen torjuntaan ja että tietty osuus näistä tuloista osoitetaan unionin talousarvioon omien varojen järjestelmästä annetun päätöksen (EU, Euratom) 2020/2053 nojalla.

Direktiivin 3 e ja 3 f artikla kumotaan, koska täysimittaiseen huutokauppaan siirtymisen jälkeen ilma-alusten käyttäjille ei enää tarvitse antaa maksuttomien päästöoikeuksien jakamista koskevia sääntöjä.

Direktiivin 11 a artiklan 1–4 kohta korvataan säätämällä, että noudattaakseen järjestelmän mukaisia velvoitteita EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden on käytettävä asianmukaisia kansainvälisiä päästöhyvityksiä lennoille kolmansiin maihin tai kolmansista maista, jotka osallistuvat CORSIA-järjestelmään. Jotta voidaan taata, että CORSIA-järjestelmän

toteuttaminen EU:ssa edistää Pariisin sopimuksen tavoitteita ja kannustaa laaja-alaista osallistumista CORSIA-järjestelmään, seuraavien edellytysten on täytyttävä: velvoitteiden noudattamiseen käytettävät hyvitykset ovat peräisin valtioilta, jotka ovat Pariisin sopimuksen osapuolia ja jotka osallistuvat CORSIA-järjestelmään, ja hyvitysten kaksinkertainen laskeminen on vältettävä.

Direktiivin 11 a artiklaan lisätään uusi 8 kohta. Sillä komissio valtuutetaan antamaan täytäntöönpanosäädös, jossa täsmennetään ne hyvitykset, jotka ICAOn neuvosto on hyväksynyt käytettäviksi CORSIA-järjestelmän mukaisten velvoitteiden noudattamiseksi.

Direktiivin 12 artiklaan lisätään uusi 6 kohta, joka koskee CORSIA-järjestelmän käyttöönottoa EU:ssa toimivien yhtiöiden osalta lennoille, jotka lennetään Euroopan talousalueelle, Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaansekä niistä ja niiden ulkopuolelta. Lentoyhtiöiden päästöoikeuksien palauttamista koskevia velvoitteita pienennetään näiden lentojen osalta päästöjen täydestä määrästä näiden yhtiöiden osuuteen ilmailun kollektiivisista päästöistä CORSIA-järjestelmän perustason mukaisesti.

Direktiivin 25 a artiklaan lisätään uudet kohdat 3–9.

Komissiolle siirretään valta antaa ja pitää voimassa täytäntöönpanosäädös, jossa luetellaan ne valtiot (muut kuin Euroopan talousalueen valtiot, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta), joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää unionin lainsäädännön mukaisesti.

CORSIA-järjestelmän mukaisten velvoitteiden noudattamisen todentaminen EU:n ulkopuolelle sijoittautuneiden lentoyhtiöiden osalta on tehtävä, jonka katsotaan kuuluvan yksinomaan näiden lentoyhtiöiden kotivaltioille. CORSIA-järjestelmän soveltaminen Euroopan ulkopuolisiin lentoihin tarkoittaa näin ollen sitä, että Euroopan ulkopuoliset lentoyhtiöt vapautetaan EU:n päästökauppajärjestelmän mukaisista velvoitteista Euroopan ja CORSIA-järjestelmään osallistuvien kolmansien maiden välisten lentojen osalta.

Jotta varmistetaan tasavertainen kohtelu reiteillä, lennot niihin maihin ja niistä maista, jotka eivät kuulu CORSIA-järjestelmään, olisi vapautettava EU:n päästökauppajärjestelmän tai CORSIA-järjestelmän mukaisista velvoitteista.

Lennot useimmista vähiten kehittyneistä maista ja pienistä kehittyvistä saarivaltioista, jotka eivät kuulu CORSIA-järjestelmään, sekä näihin maihin ja saarivaltioihin suuntautuvat lennot olisi vapautettava EU:n päästökauppajärjestelmän tai CORSIA-järjestelmän mukaisista velvoitteista, eikä tälle poikkeukselle tulisi määrätä päättymispäivää.

Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa täytäntöönpanosäädös, jolla EU:hun sijoittautuneet lentoyhtiöt vapautetaan päästöoikeuksien palauttamista koskevista vaatimuksista niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista, joilla kilpailu vääristyy huomattavasti EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden vahingoksi, koska kolmas maa soveltaa tai toteuttaa CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti. Kilpailun vääristyminen voi johtua vähemmän tiukasta lähestymistavasta oikeutettuihin päästöhyvityksiin tai kaksinkertaista laskemista koskevista säännöksistä.

2021/0207 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämisessä ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[1],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[2],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY[3] vahvistettiin kasvihuonekaasujen päästökauppaa unionissa koskeva järjestelmä, jonka tavoitteena on edistää kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämistä kustannustehokkaalla ja taloudellisesti tuloksellisella tavalla. Ilmailutoiminta sisällytettiin EU:n päästökauppajärjestelmään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/101/EY[4].

(2) Pariisin sopimus, joka hyväksyttiin ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla joulukuussa 2015, tuli voimaan marraskuussa 2016 (jäljempänä ”Pariisin sopimus”)[5]. Pariisin sopimuksen osapuolet ovat sopineet, että maapallon keskilämpötilan nousu pidetään selvästi alle kahdessa celsiusasteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna ja että jatketaan toimia, joilla lämpötilan nousu pyritään rajoittamaan 1,5 celsiusasteeseen esiteollisen

---

1 EUVL C , , s. .

2 EUVL C , , s. .

3 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).

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

5 Pariisin sopimus (EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4).

kauden tasosta. Jotta Pariisin sopimuksen tavoitteet saavutettaisiin, talouden kaikkien alojen, myös ilmailun, on osallistuttava päästövähennysten toteuttamiseen.

(3) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvosto hyväksyi 214. istuntonsa 10. kokouksessa 27 päivänä kesäkuuta 2018 Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan niteen IV ensimmäisen painoksen: Ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA). Unioni ja sen jäsenvaltiot jatkavat CORSIA-järjestelmän tukemista ja ovat sitoutuneet toteuttamaan sitä vuodet 2021–2023 kestävän kokeiluvaiheen alusta alkaen[6].

(4) Neuvoston päätöksen (EU) 2018/2027[7] mukaisesti jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ICAOn sihteeristölle CORSIA-järjestelmän ja EU:n päästökauppajärjestelmän välisistä eroavuuksista. Tavoitteena oli noudattaa unionin säännöstöä ja säilyttää poliittinen liikkumavara sekä unionin ilmastotavoitteiden taso sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston yksinomainen rooli unionin lainsäädännön sisällöstä päätettäessä. Kun tämä direktiivin 2003/87/EY muutos hyväksytään, ICAOn sihteeristölle tehtävää ilmoitusta CORSIA-järjestelmän ja EU:n päästökauppajärjestelmän välisistä eroavuuksista olisi päivitettävä vastaamaan unionin lainsäädäntöön tehtyjä tarkistuksia.

(5) Tärkeimpiä aiheita Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa, jonka komissio antoi 11 päivänä joulukuuta 2019, ovat ilmastonmuutoksen torjunta, ympäristöön liittyvät haasteet ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen[8].

(6) Unionin ja sen jäsenvaltioiden päivitetyssä kansallisesti määritetyssä vähennyssitoumuksessa, joka toimitettiin UNFCCC:n sihteeristölle 17 päivänä joulukuuta 2020, unioni otti tavoitteekseen vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä koko talouden laajuudelta vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä[9].

(7) Unioni on määrittänyt koko talouden laajuisen ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevan tavoitteen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119[10]. Asetuksessa vahvistetaan myös sitova unionin ilmastotavoite eli kasvihuonekaasujen nettopäästöjen (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähentäminen unionissa vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

---

6 Neuvoston päätös (EU) 2020/954, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2020, kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta, joka koskee ilmoitusta vapaaehtoisesta osallistumisesta kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmään (CORSIA) 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen sekä vaihtoehtoa, joka on valittu lentotoiminnan harjoittajien päästöhyvitysvaatimusten laskemiseen vuosina 2021–2023 (EUVL L 212, 3.7.2020, s. 14).

7 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).

8 COM(2019)640 final.

9 https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

10 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

(8) Tämän direktiiviin 2003/87/EY tehtävän muutoksen tavoitteena on toteuttaa unionin Pariisin sopimuksen mukainen osuus ilmailualalla ja sääntelykehys, jonka tavoitteena on saavuttaa sitova unionin ilmastotavoite eli kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentäminen unionissa vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä asetuksessa (EU) 2021/ ... säädetyn mukaisesti.

(9) Ilmailualan olisi osallistuttava päästövähennystoimiin, jotka ovat tarpeen unionin vuoden 2030 ilmastotavoitteen saavuttamiseksi. Tämän vuoksi olisi vahvistettava ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä, ja siihen olisi sovellettava lineaarista vähennyskerrointa.

(10) Tiukennetun ilmastotavoitteen saavuttaminen edellyttää sitä, että ilmastosiirtymään ohjataan mahdollisimman paljon resursseja. Sitä varten kaikki päästöoikeuksien huutokaupasta saatavat tulot, joita ei osoiteta unionin talousarvioon, olisi käytettävä ilmastotavoitteiden tukemiseen.

(11) Unionin on direktiivin 2003/87/EY 28 b artiklan 3 kohdan mukaisesti arvioitava ICAOn CORSIA-järjestelmää ja toteutettava sitä asianmukaisesti tavalla, joka noudattaa unionin sitoumusta vähentää kasvihuonepäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä.

(12) Ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä olisi vahvistettava Euroopan talousalueella sijaitsevasta lentopaikasta lähteviä ja Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevaan lentopaikkaan saapuvia lentoja koskevan päästöoikeuksien määrän tasolla. Vuoden 2024 päästöoikeuksien jakamisen perusteena tulisi olla aktiivisille ilma-alusten käyttäjille vuonna 2023 jaettujen oikeuksien kokonaismäärä, jota on pienennetty lineaarisella vähennyskertoimella direktiivin 2003/87/EY 9 artiklassa täsmennetyn mukaisesti. Päästöoikeuksien määrää olisi lisättävä, jotta voidaan ottaa huomioon reitit, jotka eivät kuulu EU:n päästökauppajärjestelmään vuonna 2023 mutta jotka kuuluvat siihen vuodesta 2024 alkaen.

(13) Päästöoikeuksien jakamisen ilmailualalla olisi perustuttava huutokauppaamisen lisäämiseen tämän direktiiviin 2003/87/EY tehtävän muutoksen voimaantuloa seuraavasta vuodesta alkaen, kun otetaan huomioon, että ilmailualalla lisääntyneet hiilidioksidikustannukset voidaan siirtää hintoihin.

(14) Direktiivissä 2003/87/EY pitäisi muuttaa myös vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttäviä yksiköitä, jotta voitaisiin ottaa huomioon yksiköiden hyväksyttävyyttä koskevat kriteerit, jotka ICAOn neuvosto hyväksyi 216. istunnossaan maaliskuussa 2019 olennaisena osana CORSIA-järjestelmää. Unioniin sijoittautuneiden lentoyhtiöiden tulisi voida käyttää kansainvälisiä päästöhyvityksiä vaatimusten noudattamiseksi niihin kolmansiin maihin tai niistä kolmansista maista lennettävillä lennoilla, joiden katsotaan osallistuvan CORSIA-järjestelmään. Sen varmistamiseksi, että CORSIA-järjestelmän toteuttaminen unionissa edistää Pariisin sopimuksen tavoitteita ja laaja-alaista osallistumista CORSIA-järjestelmään, päästöhyvitysten olisi oltava peräisin valtioista, jotka ovat Pariisin sopimuksen osapuolia ja jotka osallistuvat CORSIA-järjestelmään, ja hyvitysten kaksinkertaista laskemista tulisi välttää.

(15) Jotta voidaan taata, että kansainvälisiä päästöhyvityksiä käytetään yhtenäisin ehdoin direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta laatia luettelo päästöhyvityksistä, jotka ICAOn neuvosto on hyväksynyt käytettäviksi CORSIA-järjestelmän mukaisten velvoitteiden noudattamiseksi ja jotka täyttävät edellä esitetyt hyväksyttävyysvaatimukset. Tätä

valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti[11].

(16) Jotta voidaan varmistaa, että käytössä on tarvittavat järjestelyt osallistuvien osapuolten hyväksyntää varten, että ihmisen toiminnan aiheuttamia kasvihuonekaasujen lähteistä syntyviä päästöjä ja nielujen aikaansaamia poistumia, jotka sisältyvät osallistuvien osapuolten kansallisesti määritettyihin osuuksiin, koskevaan raportointiin tehdään oikea-aikaisesti muutoksia ja että kaksinkertainen laskenta ja koko maailman nettopäästöjen lisääntyminen vältetään, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta säätää tällaisia järjestelyjä koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti[12].

(17) Jotta CORSIA-järjestelmä voidaan ottaa käyttöön muillakin lennoilla kuin niillä, jotka lähtevät Euroopan talousalueella sijaitsevasta lentopaikasta ja saapuvat Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevaan lentopaikkaan, päästöoikeuksien palauttamista koskevia velvoitteita olisi pienennettävä unionissa toimivilta lentoyhtiöiltä, jotka lentävät näitä lentoja. Ilma-aluksen käyttäjien päästöoikeuksien palauttamista koskevia velvoitteita näiden lentojen osalta olisi pienennettävä koskemaan ainoastaan niiden osuutta kansainvälisistä yhteenlasketuista ilmailupäästöistä vuoden 2019 yleisen tason ylittävältä osalta vuosien 2021–2023 päästöjen osalta ja vuosien 2019–2020 yleisen tason ylittävältä osalta CORSIA-järjestelmän seuraavina käyttövuosina.

(18) Jotta voidaan taata niiden maiden luetteloa koskevat yhtenäiset ehdot, joiden katsotaan toteuttavan CORSIA-järjestelmää direktiivin 2003/87/EY 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta laatia ja pitää voimassa luettelo niistä muista valtioista kuin Euroopan talousalueen jäsenvaltiot, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan osallistuvan CORSIA-järjestelmän toteuttamiseen unionin lainsäädännön mukaisesti. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

(19) Koska CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanon ja sen valvonnan unionin ulkopuolelle sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien osalta katsotaan olevan yksinomaan näiden ilma-aluksen käyttäjien kotivaltion tehtävä, CORSIA-järjestelmän toteuttaminen muille kuin sellaisille lennoille, jotka lähtevät Euroopan talousalueella sijaitsevalta lentopaikalta ja saapuvat Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalle lentopaikalle, tarkoittaa sitä, että unionin ulkopuolelle sijoittautuneet ilma-alusten käyttäjät vapautetaan EU:n päästökauppajärjestelmän velvoitteista näiden lentojen osalta.

(20) Jotta varmistetaan tasavertainen kohtelu reiteillä, lennot niihin maihin ja niistä maista, jotka eivät kuulu CORSIA-järjestelmään, olisi vapautettava EU:n päästökauppajärjestelmän tai CORSIA-järjestelmän mukaisista velvoitteista. Poikkeusta tulisi soveltaa päästöihin vain 31 päivään joulukuuta 2026 asti, jotta edistetään CORSIA-järjestelmän täysimittaista käyttöönottoa vuodesta 2027 alkaen.

---

[11] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

[12] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

(21) Lennot niistä vähiten kehittyneistä maista ja pienistä kehittyvistä saarivaltioista, siten kuin Yhdistyneet Kansakunnat on ne määritellyt, jotka eivät toteuta CORSIA-järjestelmää ja jotka ovat muita kuin niitä valtioita, joiden BKT asukasta kohti on sama tai suurempi kuin unionin keskiarvo, sekä näihin maihin ja saarivaltioihin suuntautuvat lennot olisi vapautettava EU:n päästökauppajärjestelmän tai CORSIA-järjestelmän mukaisista velvoitteista, eikä tälle poikkeukselle tulisi määrätä päättymispäivää.

(22) Jotta varmistetaan, että ilma-alusten käyttäjät vapautetaan yhtenäisin ehdoin päästöoikeuksien palauttamista koskevista vaatimuksista, joista on säädetty direktiivin 2003/87/EY 12 artiklan 8 kohdassa niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista maihin ja maista, jotka toteuttavat CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti oman lainsäädäntönsä nojalla tai jotka eivät pysty panemaan CORSIA-järjestelmää koskevia säännöksiä täytäntöön yhtäläisesti kaikkien ilma-alusten käyttäjien osalta mainitun direktiivin 25 a artiklan 7 kohdan mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vapauttaa unioniin sijoittautuneita lentoyhtiöitä päästöoikeuksien palauttamista koskevista vaatimuksista niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista, joilla kilpailu vääristyy huomattavasti EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden vahingoksi, koska kolmas maa soveltaa tai toteuttaa CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti. Kilpailun vääristyminen voi johtua vähemmän tiukasta lähestymistavasta oikeutettuihin päästöhyvityksiin tai kaksinkertaista laskemista koskevista säännöksistä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

(23) Jotta varmistetaan, että kahden eri valtion, jotka toteuttavat CORSIA-järjestelmää, välisillä reiteillä on tasaveroiset toimintaedellytykset, kun nämä valtiot antavat ilma-alusten käyttäjien käyttää muita yksiköitä kuin ne, jotka ovat direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan 8 kohdan mukaisesti hyväksytyssä luettelossa, saman direktiivin 25 a artiklan 8 kohdan mukaisesti komissiolle olisi annettava täytäntöönpanovalta antaa jäsenvaltioon sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien käyttää muitakin kuin 11 a artiklan 8 kohdan mukaisesti hyväksytyssä luettelossa olevia yksikkötyyppejä tai määrätä, että 11 a artiklan 2 ja 3 kohdassa olevat ehdot eivät sido niitä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

(24) Jotta varmistetaan, että kahden sellaisen kolmannen maan välillä, jotka toteuttavat CORSIA-järjestelmää, välisillä reiteillä on tasaveroiset toimintaedellytykset, komissiolle olisi siirrettävä SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukainen valta antaa säädöksiä siitä, että näillä reiteillä voidaan hyväksyä muita päästöhyvityksiä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa[13] vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

[13] EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

(25) Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä unionin syrjäisimpien alueiden kulkuyhteyksien edistämiseen. Sen vuoksi olisi säädettävä, että jäsenvaltion syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan toisen lentopaikan välisistä lennoista aiheutuvat päästöt vapautetaan EU:n päästökauppajärjestelmän vaatimuksista.

(26) Vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisen ja Euroopan teollisuuden kilpailukyvyn kannalta on tärkeää, että innovoinnissa sovelletaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa. Sitäkin tärkeämpää se on niillä talouden aloilla, joilla hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on vaikeaa, kuten ilmailussa ja merenkulussa, ja siksi näillä aloilla on hyödynnettävä toiminnallisten parannusten, vaihtoehtoisten ilmastoneutraalien polttoaineiden ja teknologisten ratkaisujen yhdistelmää. Sen vuoksi jäsenvaltioiden tulisi varmistaa, etteivät kansalliset täytäntöönpanosäännökset vaikeuta innovointia ja että ne ovat teknologianeutraaleja. EU:n tasolla tarvittavia tutkimus- ja kehitystoimia tuetaan muun muassa Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta, joka sisältää merkittäviä rahoitus- ja muita välineitä päästökauppajärjestelmään kuuluville talouden aloille.

(27) Koska jäsenvaltiot eivät voi saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita riittävän hyvin ja koska ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

(28) Näin ollen direktiiviä 2003/87/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 3 c artikla seuraavasti:

a) Kumotaan 2 kohta.

b) Lisätään 5, 6 ja 7 kohta seuraavasti:

”5. Komissio määrittää niiden päästöoikeuksien kokonaismäärän, joka jaetaan ilma-alusten käyttäjille vuodelle 2024 niille ilma-aluksen käyttäjille jaettujen päästöoikeuksien kokonaismäärän perusteella, jotka harjoittivat liitteen I mukaista lentotoimintaa vuonna 2023, vähennettynä 9 artiklassa tarkoitetulla lineaarisella vähennyskertoimella, ja julkaisee tämän määrän sekä maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän, jota olisi noudatettu vuonna 2024, ellei maksutta jaettavia päästöoikeuksia koskevia sääntöjä olisi päivitetty.

6. Niiden lentojen osalta, jotka lähtevät Euroopan talousalueella sijaitsevalta lentopaikalta ja saapuvat Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalle lentopaikalle ja jotka eivät kuuluneet EU:n päästökauppajärjestelmään vuonna 2023, ilma-alusten käyttäjille jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärää suurennetaan sen päästöoikeusmäärän, johon sisältyvät myös sekä maksutta jaettavat että huutokaupattavat päästöoikeudet, kokonaismäärällä, jota olisi noudatettu, jos nämä lennot olisivat kuuluneet EU:n päästökauppajärjestelmään mainittuna vuotena, vähennettynä 9 artiklassa tarkoitetulla lineaarisella vähennyskertoimella.

7. Poiketen siitä, mitä 12 artiklan 2 a kohdassa, 14 artiklan 3 kohdassa ja 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltioiden on katsottava, että näissä säännöksissä esitetyt vaatimukset täyttyvät, eikä niiden tule ryhtyä toimiin ilma-aluksen käyttäjiä vastaan niiden vuoteen 2030 mennessä syntyvien päästöjen osalta, jotka aiheutuvat jäsenvaltion syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa tämän syrjäisen alueen ulkopuolella sijaitsevan lentopaikan välisillä lennoista.”

2) Muutetaan 3 d artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Vuonna 2024 on myytävä huutokaupalla 25 prosenttia siitä 3 c artiklan mukaisesti julkaistusta päästöoikeuksien määrästä, jonka perusteella päästöoikeuksia olisi jaettu maksutta.”

b) Lisätään 1 a, 1 b, 1 c ja 1 d kohta seuraavasti:

”1 a. Vuonna 2025 on myytävä huutokaupalla 50 prosenttia siitä 3 c artiklan mukaisesti julkaistun määrän perusteella lasketusta päästöoikeuksien määrästä, joka olisi jaettu maksutta kyseisenä vuonna.

1 b. Vuonna 2026 on myytävä huutokaupalla 75 prosenttia siitä 3 c artiklan mukaisesti julkaistun määrän perusteella lasketusta päästöoikeuksien määrästä, joka olisi jaettu maksutta kyseisenä vuonna.

1 c. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2027 on myytävä huutokaupalla koko se päästöoikeuksien määrä, joka olisi jaettu maksutta kyseisenä vuonna.

1 d. Maksutta jaettavat päästöoikeudet on jaettava ilma-aluksen käyttäjille suhteessa niiden osuuteen vuonna 2023 ilmoitetuista lentotoiminnan todennetuista päästöistä. Tämän laskennassa on otettava huomioon myös ne lentotoiminnan todennetut päästöt, jotka on ilmoitettu niistä lennoista, jotka kuuluvat EU:n päästökauppajärjestelmään vasta 1 päivästä tammikuuta 2023 alkaen.”

c) Kumotaan 2 kohta.

d) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi yksityiskohtaisin järjestelyin, jotka koskevat tämän artiklan 1, 1 a, 1 b, 1 c ja 1 d kohdan mukaisesti jäsenvaltioissa järjestettäviä ilmailun päästöoikeuksien huutokauppoja sekä sääntöjä, joiden mukaisesti tietty osuus tästä huutokaupasta saatavista tuloista siirretään unionin yleiseen talousarvioon.”

e) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten tässä luvussa tarkoitetusta päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja käytetään, lukuun ottamatta tuloja, jotka määritetään omiksi varoiksi SEUT-sopimuksen 311 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja jotka siirretään unionin yleiseen talousarvioon. Jäsenvaltioiden on käytettävä päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti.”

3) Kumotaan 3 e ja 3 f artikla.

4) Korvataan 6 artiklan 2 kohdan e alakohta seuraavasti:

”e) velvoite palauttaa kunakin kalenterivuonna 15 artiklan mukaisesti todennettuja laitoksen kokonaispäästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia neljän kuukauden kuluessa kyseisen vuoden lopusta.”

5) Muutetaan 11 a artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1–3 kohta seuraavasti:

”1. Tämän artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti ilma-alusten käyttäjät, joilla on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien sen syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, voivat käyttää seuraavia yksiköitä noudattaakseen 12 artiklassa säädettyjä velvoitteitaan niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista niihin maihin ja niistä maista, jotka on lueteltu 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä:

a) Pariisin sopimuksen 6 artiklan 4 kohdan nojalla vahvistettuun mekanismiin osallistuvien osapuolten hyväksymät hyvitykset;

b) ICAOn neuvoston hyväksymät päästöhyvitysohjelmiin osallistuvien osapuolten hyväksymät hyvitykset, jotka on määritetty 8 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä;

c) 5 kohdan nojalla tehtyjen sopimusten osapuolten hyväksymät hyvitykset;

d) unionin tason hankkeille 24 a artiklan nojalla myönnetyt hyvitykset.

2. Edellä 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja yksiköitä voidaan käyttää, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) ne ovat peräisin maasta, joka on käyttöhetkellä Pariisin sopimuksen osapuoli;

b) ne ovat peräisin maasta, joka on lueteltu 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä kansainvälisen lentoliikenteen kokonaisvaltaiseen päästöhyvitysjärjestelmään (CORSIA) osallistuvana maana. Tätä ehtoa ei sovelleta vuotta 2027 edeltäviin päästöihin, eikä sitä sovelleta myöskään vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin, siten kuin Yhdistyneet Kansakunnat on ne määritellyt, lukuun ottamatta niitä valtioita, joiden BKT asukasta kohti on sama tai suurempi kuin unionin keskiarvo.

3. Edellä 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettuja yksiköitä voidaan käyttää, jos käytössä on tarvittavat järjestelyt osallistuvien osapuolten hyväksyntää varten, jos osallistuvien osapuolten kansallisesti määritettyihin osuuksiin kuuluvia ihmisen toiminnan aiheuttamia kasvihuonekaasujen lähteistä syntyviä päästöjä ja nielujen aikaansaamia poistumia koskevaan raportointiin voidaan tehdä oikea-aikaisesti muutoksia ja jos kaksinkertainen laskenta ja koko maailman nettopäästöjen lisääntyminen vältetään.

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja järjestelyjä koskevista yksityiskohtaisemmista vaatimuksista, joihin voi sisältyä myös raportointiin ja rekistereihin liittyviä vaatimuksia, ja näitä järjestelyjä soveltavien maiden tai ohjelmien luetteloinnista. Järjestelyissä on otettava huomioon vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin sovellettavat joustomahdollisuudet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

c) Kumotaan 4 kohta.

d) Lisätään 8 kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksen, jossa luetellaan ICAOn neuvoston hyväksymät sekä 2 ja 3 kohdassa esitetyt vaatimukset täyttävät hyvitykset. Komissio muuttaa luetteloa tarvittaessa. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

6) Muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Jäsenvaltioiden on laskettava hyvitys joka vuosi 7 kohdassa tarkoitetussa delegoidussa säädöksessä säädetyn menetelmän mukaisesti edeltävältä kalenterivuodelta ICAOn ympäristönsuojelua koskevissa kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa tarkoitettua kansainvälisen lentoliikenteen kokonaisvaltaista päästöhyvitysjärjestelmää varten, kun kyse on muista kuin niistä vaatimuksista, joita sovelletaan Euroopan talousalueella sijaitsevalta lentopaikalta lähteviin ja Euroopan talousalueelle, Sveitsiin tai Yhdistyneeseen kuningaskuntaan saapuviin lentoihin, ja ilmoitettava hyvitystaso kunakin vuonna viimeistään 30 päivänä marraskuuta niille ilma-aluksen käyttäjille, jotka täyttävät kaikki seuraavat edellytykset:

a) ilma-aluksen käyttäjällä on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai se on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet;

b) niiden tuottamat vuotuiset hiilidioksidipäästöt ovat yli 10 000 tonnia ja päästöt ovat peräisin sellaisten ilma-alusten käytöstä, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg ja joilla lennetään liitteen I mukaisia lentoja, kun kyse on muista kuin samasta jäsenvaltiosta lähtevistä ja samaan jäsenvaltioon saapuvista lennoista (mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisimmät alueet), tammikuun 1 päivästä 2019 alkaen.

Ensimmäisen alakohdan b kohtaa sovellettaessa seuraavantyyppisten lentojen hiilidioksidipäästöjä ei oteta huomioon:

i) valtion tarkoituksiin suoritetut lennot;

ii) humanitaariset avustuslennot;

iii) lääkintälennot;

iv) sotilaslennot;

v) palonsammutuslennot.”

b) Lisätään 7 ja 8 kohta seuraavasti:

”7. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi säätämällä menetelmästä, jolla lasketaan ilma-aluksen käyttäjien hyvitysvelvoitteet.

8. Niiden lentojen osalta, jotka lennetään 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuihin maihin, näistä maista ja niiden välillä, ilma-alusten käyttäjien, joilla on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, on mitätöitävä 11 a artiklassa tarkoitettuja yksiköitä vain sen määrän verran, jonka kyseinen jäsenvaltio on ilmoittanut asianmukaiselta kalenterivuodelta. Kauden 2021–2023 päästöjen osalta mitätöinti on

tehtävä viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2025, kauden 2024–2026 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2028, kauden 2027–2029 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2031, kauden 2030–2032 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2034, ja kauden 2033–2035 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2037.”

7) Korvataan 18 a artiklan 3 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) päivittää luettelon vuodesta 2024 alkaen vähintään joka toinen vuosi lisäten siihen sellaiset ilma-alusten käyttäjät, jotka ovat ryhtyneet harjoittamaan liitteessä I tarkoitettua ilmailutoimintaa.”

8) Muutetaan 23 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle 8 päivästä huhtikuuta 2018 määräämättömäksi ajaksi 3 d artiklan 3 kohdassa, 10 artiklan 4 kohdassa, 10 a artiklan 1 ja 8 kohdassa, 10 b artiklan 5 kohdassa, 12 artiklan 7 kohdan kolmannessa alakohdassa, 19 artiklan 3 kohdassa, 22 artiklassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 24 a artiklan 1 kohdassa, 25 a artiklan 1 kohdassa ja 28 c artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 d artiklan 3 kohdassa, 10 artiklan 4 kohdassa, 10 a artiklan 1 ja 8 kohdassa, 10 b artiklan 5 kohdassa, 12 artiklan 7 kohdan kolmannessa alakohdassa, 19 artiklan 3 kohdassa, 22 artiklassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 24 a artiklan 1 kohdassa, 25 a artiklan 1 kohdassa ja 28 c artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.”

b) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Delegoitu säädös, joka on annettu 3 d artiklan 3 kohdan, 10 artiklan 4 kohdan, 10 a artiklan 1 tai 8 kohdan, 10 b artiklan 5 kohdan, 12 artiklan 6 kohdan kolmannen alakohdan, 19 artiklan 3 kohdan, 22 artiklan, 24 artiklan 3 kohdan, 24 a artiklan 1 kohdan, 25 a artiklan 1 kohdan tai 28 c artiklan nojalla, tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”

9) Lisätään 25 a artiklaan 3–9 kohta seuraavasti:

”3. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksen, jossa luetellaan muut maat kuin Euroopan talousalueen jäsenvaltiot, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan toteuttavan CORSIA-järjestelmää tässä direktiivissä tarkoitetulla tavalla siten, että vuosi 2019 on kauden 2021–2023 lähtötaso ja vuodet 2019–2020 ovat kunkin seuraavan vuoden lähtötaso. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Sellaisista lennoista aiheutuvien päästöjen osalta, jotka lennetään 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuun maahan tai luetellusta

maasta, ilma-alusten käyttäjien, joilla on kyseisessä luettelossa mainitun maan myöntämä lentotoimintalupa tai joka on rekisteröity kyseisessä luettelossa mainitussa maassa, ei tarvitse mitätöidä yksiköitä näiden päästöjen osalta.

5. Ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse mitätöidä yksiköitä sellaisten päästöjen osalta, jotka aiheutuvat 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä lennoista, jotka lennetään Euroopan talousalueen ja muiden kuin 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen maiden välillä, lukuun ottamatta Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lennettäviä lentoja.

6. Ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse mitätöidä yksiköitä vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin, siten kuin Yhdistyneet Kansakunnat on ne määritellyt, ja kun kyse on muista kuin 3 kohdan mukaisessa täytäntöönpanosäädöksessä luetelluista maista, ja niistä lennettävien lentojen aiheuttamien päästöjen osalta.

7. Jos komissio tulee siihen tulokseen, että kilpailu on vääristynyt merkittävästi ja että siitä on haittaa ilma-alusten käyttäjille, joilla on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, komissiolle siirretään valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla nämä ilma-alusten käyttäjät vapautetaan 12 artiklan 8 kohdan mukaisista päästöoikeuksien palauttamista koskevista velvoitteista näihin maihin suuntautuvien ja näistä maista saapuvien lentojen aiheuttamien päästöjen osalta. Kilpailun vääristymistä voi aiheuttaa kolmas maa, joka toteuttaa CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti oman lainsäädäntönsä nojalla tai joka ei pysty panemaan CORSIA-järjestelmää koskevia säännöksiä täytäntöön yhtäläisesti kaikkien ilma-alusten käyttäjien osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Jos ilma-aluksen käyttäjä, jolla on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai joka on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, suorittaa lentoja kahden 3 artiklan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellun maan välillä, mukaan lukien lennot, jotka lennetään Sveitsin, Yhdistyneen kuningaskunnan ja 3 artiklan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen maiden välillä, ja jos nämä maat antavat ilma-aluksen käyttäjän käyttää muita kuin 11 a artiklan 8 kohdan nojalla laaditussa luettelossa mainittuja yksiköitä, siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joiden nojalla nämä ilma-alusten käyttäjät saavat käyttää muitakin yksikkötyyppejä kuin kyseisessä luettelossa mainitut tai joiden nojalla 11 a artiklan 2 ja 3 kohdan ehdot eivät sido niitä näiden lentojen aiheuttamien päästöjen osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”

10) Lisätään liitteessä I olevaan taulukkoon sarakkeen ”Toiminnat” otsikon ”Ilmailu” ensimmäisen kohdan jälkeen teksti seuraavasti:

”Kahdessa eri maassa, jotka on lueteltu 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä, sijaitsevien lentopaikkojen väliset lennot, kun ilma-alusten käyttäjät täyttävät kaikki seuraava ehdot:

a) ilma-aluksen käyttäjällä on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai se on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet;

b) niiden tuottamat vuotuiset hiilidioksidipäästöt ovat yli 10 000 tonnia ja päästöt ovat peräisin sellaisten ilma-alusten käytöstä, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg ja joilla lennetään liitteen I mukaisia lentoja, kun kyse on muista kuin samasta jäsenvaltiosta lähtevistä ja samaan jäsenvaltioon saapuvista lennoista (mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisimmät alueet), tammikuun 1 päivästä 2019 alkaen. Tätä kohtaa sovellettaessa seuraavantyyppisten lentojen päästöjä ei oteta huomioon: i) valtion tarkoituksiin suoritetut lennot; ii) humanitaariset avustuslennot; iii) lääkintälennot; iv) sotilaslennot; v) palonsammutuslennot.”

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säädökset kirjallisina komissiolle.

   Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*