EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.7.2021
COM(2021) 567 final

2021/0204 (COD)

Ehdotus

# EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

## direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päästöhyvitysmäärän ilmoittamisesta unioniin sijoittautuneille ilma-alusten käyttäjille maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen osalta

# PERUSTELUT

## 1. EHDOTUKSEN TAUSTA

### • Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tällä ehdotuksella muutetaan Euroopan unionin päästökauppajärjestelmään sisältyviä ilmailua koskevia sääntöjä, jotta voidaan panna täytäntöön jäsenvaltioiden velvoite antaa EU:hun sijoittautuneille lentoyhtiöille Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän (CORSIA) mukainen ilmoitus vuoden 2021 hyvityksistä.

Tavoitteena on panna kyseinen ilmoitus täytäntöön siten, että minimoidaan kansallisten viranomaisten ja lentoyhtiöiden hallinnollinen rasite ja taataan jäsenvaltioihin sijoittautuneiden lentoyhtiöiden CORSIA-järjestelmän hyvityksiä koskeva oikeusvarmuus.

ICAOn CORSIA-järjestelmä on hyvitysmekanismi, jossa maiden on velvoitettava niihin sijoittautuneet lentoyhtiöt kompensoimaan kansainvälisillä hyvityksillä hiilidioksidipäästöt, jotka ylittävät tietyn perustason. Covid-19-pandemian vuoksi ICAOn neuvosto päätti kesäkuussa 2020, että vuosina 2021–2023 perustasona olisi käytettävä vuoden 2019 päästöjä vuosien 2019–2020 keskimääräisten päästöjen sijaan.[1] CORSIAn uudelleentarkastelussa vuonna 2022 tarkastellaan covid-19-pandemian erilaisia vaikutuksia CORSIAan.

Unioni aikoo panna CORSIA-järjestelmän täytäntöön ottaen kuitenkin huomioon vuonna 2018 ilmoitetut eroavuudet[2] ja tavan, jolla Euroopan parlamentti ja neuvosto muuttavat unionin lainsäädäntöä. Sen vuoksi EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden olisi tarvittaessa palautettava hyvityksiä vuoden 2021 päästöjen osalta, jotta toimitaan CORSIA-järjestelmän mukaisesti. CORSIA-standardien ja suositeltujen käytäntöjen mukaisesti EU:n jäsenvaltioiden olisi laskettava päästöhyvitysmäärä vuodelta 2021 ja ilmoitettava se lentoyhtiöille viimeistään 30. marraskuuta 2022. Sen jälkeen kyseisten lentoyhtiöiden olisi mitätöitävä vastaava määrä hyvityksiä 31. tammikuuta 2025 mennessä.

Covid-19-pandemian seurauksena ilmailun päästöt vähenivät 64 prosenttia vuonna 2020 vuoteen 2019 verrattuna[3]. Euroopan lennonvarmistusjärjestö (Eurocontrol) julkaisi marraskuussa 2020 ennusteensa Euroopan ilmailualan elpymisestä vuosina 2020–2024[4]. Ennusteessa kuvataan covid-19-pandemian vaikutusta lentoliikenteeseen. Ennusteen mukaan vuoden 2019 tasoja ei saavutettaisi edes optimistisimmissa skenaarioissa ennen vuotta 2024, kun taas pahimmassa mahdollisessa skenaariossa ennakoidaan tällaista elpymistä vuoteen 2029 mennessä.

---

1 https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx

2 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).

3 https://ec.europa.eu/clima/news/emissions-trading-greenhouse-gas-emissions-reduced-2020_en

4 https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024

Vaikka arvioissa ei ennakoida varsinaisia CORSIA-hyvitysvaatimuksia kaudella 2021–2023, jäsenvaltioilla olisi kuitenkin oltava unionin lainsäädännössä oikeudellinen velvoite ilmoittaa EU:hun sijoittautuneille lentoyhtiöille päästöhyvitysmäärät viimeistään 30. marraskuuta 2022 vuoden 2021 päästöjen osalta. Edellä esitetyn vuotta 2020 ja vuoden 2021 alkupuoliskoa koskevan tosiasioihin perustuvan näytön perusteella vuoden 2021 osalta tosiasiallisten CORSIA-hyvitysvaatimusten toteutumisen todennäköisyys on hyvin pieni, ja se on hyvin pieni myös vuoden 2022 osalta. Sen vuoksi tässä ehdotuksessa esitetään, että kun vuonna 2021 selviää lisähyvitysten määrä (todennäköisimmin nolla), jäsenvaltioiden on ilmoitettava asiasta lentoyhtiöille vuoden 2022 aikana. Neuvoston ja Euroopan parlamentin olisi hyväksyttävä tämä ehdotus heti, kun vuoden 2021 päästötiedot ovat tiedossa eli 1. tammikuuta 2022 jälkeen.

Samaa lähestymistapaa sovelletaan myöhempiin vuosiin siinä tapauksessa, ettei asiaan liittyviä 55-valmiuspaketin (”Fit for 55”) ehdotuksia ole vielä hyväksytty.

EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden päästökauppajärjestelmään liittyvät velvoitteet pysyvät voimassa kuten direktiivin 2003/87/EY mukaisessa unionin lainsäädännössä säädetään. Näihin velvoitteisiin kuuluu velvoite tarkkailla päästöjä ja raportoida niistä, mukaan lukien päästöt, jotka liittyvät ETA:n ja kolmansien maiden välisiin lentoihin.

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

Päästökauppajärjestelmän ilmailua koskevien sääntöjen tarkistaminen on olennainen osa EU:n 55-valmiuspakettia. Tarkistus sisältää CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanon EU:n päästökauppadirektiivillä.

Tämä ehdotus on ainoa CORSIAan liittyvä muutos, joka olisi tehtävä 30. marraskuuta 2022 mennessä, jotta lisähyvityksiä koskeva ilmoitus voidaan tehdä kyseiseen päivämäärään mennessä.

Muita CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanoon liittyviä muutoksia ovat säännökset kansainvälisten hyvitysten käytöstä ETA:n ulkopuolisilla lennoilla, palautusvelvoitteista ETA:n ulkopuolisten lentojen osalta, EU:n ulkopuolisten lentoyhtiöiden kohtelusta Euroopan ulkopuolisten lentojen osalta, EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden kohtelusta niiden reittien osalta, joilla CORSIA-järjestelmää ei sovelleta samalla tavalla, ja direktiivin soveltamisesta EU:n lentoyhtiöiden sellaisiin lentoihin, jotka tehdään kahden kolmannen maan välillä. Nämä muut CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanoon liittyvät muutokset sisältyvät laajempaan direktiiviehdotukseen direktiivin 2003/87/EY muuttamiseksi siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta täytäntöönpanosta.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Tästä hyvin spesifisestä ehdotuksesta ei aiheudu ongelmia, jotka liittyisivät yhdenmukaisuuteen unionin muiden politiikkojen kanssa.

## 2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

### • Oikeusperusta

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

### • Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)

Ilmastonmuutos on rajat ylittävä ongelma, ja EU:n toimilla voidaan tehokkaasti täydentää ja vahvistaa alueellisia, kansallisia ja paikallisia toimia. Ilmastotoimien koordinointi olisi toteutettava Euroopan tasolla, ja tehokkaita toimia olisi mahdollisuuksien mukaan helpotettava maailmanlaajuisesti. EU:n toimet ovat perusteltuja Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen nojalla. Euroopan unioni on vuodesta 1992 alkaen pyrkinyt kehittämään yhteisiä ratkaisuja ja edistämään maailmanlaajuisia toimia ilmastonmuutoksen torjumiseksi. EU:n tason toimet ovat ennen kaikkea kustannustehokas tapa saavuttaa vuodeksi 2030 asetetut ja pidemmän aikavälin päästövähennystavoitteet ja samalla varmistaa oikeudenmukaisuus ja ympäristötavoitteiden toteutuminen. SEUT-sopimuksen 191–193 artiklassa vahvistetaan ja määritetään EU:n toimivalta ilmastonmuutoksen alalla.

### • Suhteellisuusperiaate

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi; tavoitteina on panna EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoite täytäntöön kustannustehokkaalla tavalla ja varmistaa samalla oikeudenmukaisuus ja ympäristötavoitteiden tinkimättömyys.

### • Toimintatavan valinta

Parlamentin ja neuvoston tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä[5] tekemää päätöstä pidetään asianmukaisena välineenä päästökauppadirektiivin muuttamiseksi, koska jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimet. Toimintatapa noudattaa aiempaa kolmea päästökauppajärjestelmään liittyvää päätöstä (ns. tallettamispäätös[6], markkinavakausvarantopäätös[7] ja päästökauppajärjestelmän ensimmäinen ”stop the clock” -päätös[8]).

---

5 Toisin kuin SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla ainoastaan kansainvälisissä elimissä esitettyjä kantoja koskevat säädökset, jotka antaa neuvosto, esimerkiksi neuvoston päätös, joka koskee eroavuuksien ilmoittamista ICAOlle.

6 Päätös N:o 1359/2013/EU direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien huutokauppojen ajoitusta koskevien säännösten selventämiseksi (EUVL L 343, 19.12.2013, s. 1).

7 Päätös (EU) 2015/1814 markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään, sen toiminnasta sekä direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta (EUVL L 264, 9.10.2015, p. 1–5).

8 Päätös 377/2013/EU poikkeamisesta tilapäisesti kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetusta direktiivistä 2003/87/EY (EYVL L 113, 25.4.2013, p. 1–4).

## 3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Näihin ehdotuksiin ei liity jälkiarviointia eikä toimivuustarkastusta, koska voimassa olevan lainsäädännön täytäntöönpano on alkuvaiheessa eikä tietoja ole sen vuoksi juurikaan saatavilla.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Sidosryhmiä kuultiin mahdollisista toimintavaihtoehdoista CORSIA-järjestelmän toteuttamiseksi EU:n päästökauppajärjestelmän kautta. Ilmailualan päästökauppajärjestelmän päivitettyjä sääntöjä koskeva alustava vaikutustenarviointi julkaistiin 3. heinäkuuta 2020. Palautejakso kesti 28. elokuuta 2020 saakka, ja avoin julkinen kuuleminen toteutettiin verkkokyselyn kautta 1. lokakuuta 2020 ja 14. tammikuuta 2021 välisenä aikana. Sidosryhmien kuulemisten tulokset esitetään tiivistetysti vaikutustenarvioinnissa, joka liittyy direktiiviehdotukseen direktiivin 2003/87/EY muuttamiseksi siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta täytäntöönpanosta[9].

- **Vaikutustenarviointi**

Tämän ehdotuksen kohteena on jäsenvaltioiden ilmoitus päästöhyvitysmäärästä, eikä sillä ole ympäristö- tai taloudellisia vaikutuksia nykytilanteeseen verrattuna.

Vaihtoehtoja CORSIA-järjestelmän toteuttamiseksi ja ilmailun huutokauppaa arvioidaan vaikutustenarvioinnissa, joka liittyy direktiiviehdotukseen direktiivin 2003/87/EY muuttamiseksi siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuiseen päästövähennystavoitteeseen ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta täytäntöönpanosta[10].

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet. Sillä edistetään nimenomaisesti tavoitetta ympäristönsuojelun korkeasta tasosta kestävän kehityksen periaatteen mukaisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjan[11] 37 artiklassa määrätyllä tavalla.

## 4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Tällä ehdotuksella ei ole talousarviovaikutuksia.

## 5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Kansalliset viranomaiset ja ilma-aluksen käyttäjät voivat käyttää olemassa olevaa infrastruktuuria ilma-aluksen käyttäjien päästöjen tarkkailuun ja raportointiin. Koska tapahtumia ei ole suunnitteilla, rekisterijärjestelyjä ei tarvita.

---

9 SWD [viite lisättävä]

10 SWD [viite lisättävä]

11 EUVL C 326, 26.10.2012, s. 391.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Direktiivin 2003/87/EY 12 artiklaan lisätään uusi kohta, jossa asetetaan jäsenvaltioiden kansallisille viranomaisille oikeudellinen velvoite ilmoittaa lisähyvityksistä [jotka ovat todennäköisimmin nolla] EU:hun sijoittautuneille ilma-alusten käyttäjille niiden vuoden 2021 päästöjen osalta.

Ilma-alusten käyttäjät, joille on ilmoitettava, ovat komission delegoidun asetuksen (EU) 2019/1603 1 artiklassa tarkoitetut ilma-alusten käyttäjät, ja tarkoituksena on panna CORSIA asianmukaisesti täytäntöön päästöjen tarkkailun ja raportoinnin osalta.

2021/0204 (COD)

Ehdotus

# EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

## direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päästöhyvitysmäärän ilmoittamisesta unioniin sijoittautuneille ilma-alusten käyttäjille maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen osalta

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) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA) on ollut käytössä vuodesta 2019 päästöjen tarkkailussa, raportoinnissa ja todentamisessa, ja sen on tarkoitus olla maailmanlaajuisesti sovellettava markkinaperusteinen toimenpide, jolla pyritään kompensoimaan vahvistetun päästötason yläpuolelle jääviä kansainvälisen ilmailun hiilidioksidipäästöjä tietyillä päästöhyvityksillä 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen.

(2) Unioni aikoo panna CORSIA-järjestelmän täytäntöön ottaen kuitenkin huomioon EU:n lainsäädännön ja CORSIA-järjestelmän väliset eroavuudet, joista on ilmoitettu ICAOlle neuvoston päätöksen (EU) 2018/2027[3] mukaisesti, sekä tavan, jolla Euroopan parlamentti ja neuvosto muuttavat unionin lainsäädäntöä.

(3) Komission delegoitu asetus (EU) 2019/1603[4]annettiin ilmailun päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevien CORSIA-sääntöjen täytäntöönpanemiseksi asianmukaisesti. Kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmää (CORSIA)

---

1 EUVL C […], […], s. […].

2 EUVL C […], […], s. […].

3 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).

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

koskevissa kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa[5] tarkoitettu päästöhyvitysmäärä lasketaan mainitun asetuksen mukaisesti todennettujen hiilidioksidipäästöjen perusteella.

(4) Koska ilmailun päästöt vähenivät huomattavasti vuonna 2020 covid-19-pandemian seurauksena, ICAO:n neuvosto päätti 220. istunnossaan kesäkuussa 2020, että vertailukohtana laskettaessa vuoden 2019 päästöjä olisi käytettävä ilma-alusten käyttäjiltä edellytettävää päästöhyvitysmäärää vuosien 2021–2023 osalta.

(5) Ilmailun päästöt eivät vuonna 2021 hyvin todennäköisesti ylitä vuoden 2019 yhteenlaskettuja tasojaan. Sen vuoksi ilma-alusten käyttäjien lisähyvitysmäärän odotetaan olevan nolla vuonna 2021.

(6) Jäsenvaltioiden olisi pantava CORSIA täytäntöön ilmoittamalla kyseisiin jäsenvaltioihin sijoittautuneille ilma-alusten käyttäjille niiden vuotta 2021 koskevasta päästöhyvitysmäärästä viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2022.

(7) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän päätöksen tavoitteita, vaan ne voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä päätöksessä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(8) Varmuuden saamiseksi päästöhyvitysmäärän tasosta vuoden 2021 osalta, tämä päätös olisi hyväksyttävä 1 päivän tammikuuta 2022 jälkeen, jolloin vuoden 2021 kokonaispäästöjen taso on tiedossa.

(9) On tärkeää varmistaa kansallisille viranomaisille ja ilma-alusten käyttäjille oikeusvarmuus vuoden 2021 CORSIA-päästöhyvitysmäärästä mahdollisimman pian vuoden 2022 aikana. Tämän päätöksen olisi näin ollen tultava voimaan viipymättä.

(10) Sen vuoksi direktiiviä 2003/87/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

*1 artikla*

Lisätään direktiivin 2003/87/EY 12 artiklaan 6 kohta seuraavasti:

”6. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava ilma-alusten käyttäjille 30 päivään marraskuuta 2022 mennessä, että niiden kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmää (CORSIA) koskevissa kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa tarkoitettu päästöhyvitysmäärä on vuoden 2021 osalta [nolla]. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava asiasta seuraavat edellytykset täyttäville ilma-alusten käyttäjille:

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

b) niiden vuosittaiset hiilidioksidipäästöt 1 päivästä tammikuuta 2019 alkaen ovat yli 10 000 tonnia ilma-aluksista, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg ja joilla suoritetaan liitteen I soveltamisalaan kuuluvia lentoja, lukuun ottamatta niitä,

[5] Ympäristönsuojelua koskevien kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen ensimmäinen painos – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (Chicagon yleissopimuksen liite 16, nide IV).

joiden lähtö- ja saapumispaikka on samassa jäsenvaltiossa (saman jäsenvaltion syrjäisimmät alueet mukaan luettuina).

Edellä olevaa b alakohtaa sovellettaessa ei oteta huomioon seuraavantyyppisistä lennoista aiheutuvia päästöjä:

i) valtion tarkoituksiin suoritetut lennot;

ii) humanitaariset avustuslennot;

iii) lääkintälennot;

iv) sotilaslennot;

v) palonsammutuslennot.

*2 artikla*

Tämä päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä

| | |
|---|---|
| *Euroopan parlamentin puolesta* | *Neuvoston puolesta* |
| *Puhemies* | *Puheenjohtaja* |