



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 12. detsember 2017
(OR. en)

2017/0017 (COD)

PE-CONS 55/17

CLIMA 292
ENV 882
AVIATION 146
MI 763
IND 280
ENER 421
CODEC 1713

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EL) .../...,

...

**millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ,
et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja
teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 288, 31.8.2017, lk 75.

² Euroopa Parlamendi 12. detsembri 2017. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärg toimus 30. novembrist 12. detsembrini 2015 Pariisis. Nimetatud konverentsil võeti vastu rahvusvaheline kokkulepe („Pariisi kokkulepe“), et tugevdada ülemaailmset reageerimist kliimamuutustele. Pariisi kokkuleppes on muu hulgas püstitatud pikaajaline eesmärk, mis on kooskõlas eesmärgiga hoida ülemaailmne temperatuuri tõus tunduvalt alla 2 C võrreldes tööstusajastueelse tasemega ning jätkata jõupingutusi temperatuuri tõusu hoidmiseks alla 1,5 C võrreldes tööstusajastueelse tasemega. Pariisi kokkulepe kiideti nõukogu otsusega (EL) 2016/1841¹ liidu nimel heaks. Pariisi kokkulepe jõustus 4. novembril 2016. Kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks peavad oma panuse andma kõik sektorid ning kokkuleppeosalised määravad kindlaks oma järjestikused riiklikud panused, annavad neist teada ja säilitavad nende taseme. Seetõttu tuleks võtta meetmeid ka Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) kaudu, et vähendada rahvusvahelisest lennundusest tulenevat heidet.
- (2) Keskkonnakaitse on üks olulisemaid ülesandeid liidu jaoks. Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 191 osutatud liidu keskkonnaeesmärgid on järgmised: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine; inimese tervise kaitsmine; loodusressursside kaalutletud ja mõistlik kasutamine ning meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, selleks et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu.

¹ Nõukogu 5. oktoobri 2016. aasta otsus (EL) 2016/1841 Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni alusel vastu võetud Pariisi kokkuleppe Euroopa Liidu nimel sõlmimise kohta (ELT L 282, 19.10.2016, lk 1).

- (3) Euroopa Ülemkogu seadis oma 23.–24. oktoobril 2014. aasta järel dustega siduva eesmärgi vähendada 2030. aastaks liidu kõikides majandusharudes kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 40 % võrreldes 1990. aastaga. Nõukogu kiitis 6. märtsil 2015 liidu ja liikmesriikide panuse ametlikult heaks kui kavatsetava riiklikult kindlaks määratud panuse vastavalt Pariisi kokkuleppele. Oma 2014. aasta oktoobri järel dustes nägi Euroopa Ülemkogu ette, et liit peab selle eesmärgi täitma ühiselt ja võimalikult kulutasuvalt ning vähendama heitkoguseid 2030. aastaks võrreldes 2005. aastaga 43 % sektorites, mis kuuluvad Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi („ELi HKS“), ning 30 % sektorites, mis sinna ei kuulu. Nimetatud eesmärgi saavutamisse peaksid oma panuse andma kõik majandussektorid. Komisjon peaks hõlbustama vähesaastava liikuvuse valdkonna parimate tavade ja sealt saadud kogemuste vahetamist liikmesriikide vahel.

- (4) Hästi toimiv ja reformitud ELi HKS ning tõhustatud vahend turu stabiliseerimiseks saavad olema peamisteks Euroopa tasandi vahenditeks, mis aitavad täita Euroopa Ülemkogu 2014. aasta oktoobri järeldustes osutatud eesmärgi vähendada heidet 40 %, koos lineaarse vähendamisteguri kohaldamise ja tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamisega pärast 2020. aastat. Nimetatud meetmed peaksid olema kooskõlas liidu kliimaeesmärkide ja Pariisi kokkuleppe kohaselt võetud kohustustega. Enampakkumisel müüdav osa tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/87/EÜ¹ väljendada protsendimäärana, et suurendada investeerimisotsustega seotud planeerimiskindlust, parandada läbipaistvust, minimeerida süsinikdioksiidi heite ülekandumist ning muuta kogu süsteem lihtsamaks ja kergemini mõistetavaks. Komisjon peaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 525/2013² kohaste korrapäraste aruannete esitamise käigus hindama ka 2018. aasta hõlbustava dialoogi tulemust. Direktiivi 2003/87/EÜ sätteid tuleks regulaarselt läbi vaadata, võttes arvesse rahvusvahelist arengut ja Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks tehtud jõupingutusi, sealhulgas 2023. aastal tehtavat esimest ülemaailmset kokkuvõtet ja edaspidi iga viie aasta järel tehtavaid ülemaailmseid kokkuvõtteid, mille eesmärk on anda teavet järgnevate riiklikult kindlaks määratavate panuste jaoks.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2013. aasta määrus (EL) nr 525/2013 kasvuhoonegaaside heite seire- ja aruandlusmehhanismi ning kliimamuutusi käsitleva muu olulise siseriikliku ja liidu teabe esitamise kohta ning otsuse nr 280/2004/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 165, 18.6.2013, lk 13).

- (5) Liit ja liikmesriigid on alates 1997. aastast püüdnud teha edusamme rahvusvahelise kokkuleppe sõlmimiseks, et vähendada lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside mõju ning võtnud alates 2008. aastast vastu õigusaktid, et piirata lennutegevuse mõju kliimamuutusele ELi HKSi kaudu, mida kohaldatakse alates 2005. aastast. Euroopa Liidu Kohus asus oma 21. detsembri 2011. aasta otsuses¹ seisukohale, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/101/EÜ² lennutegevuse lisamisel ELi HKSi ei rikutud rahvusvahelist õigust. Liit on ICAO edusammude hõlbustamiseks kahel korral vastu võtnud ELi HKSigaga seotud ajapõhised erandid, mille kohaselt nõuetele vastavuse kohustusi kohaldatakse vaid Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) territooriumil asuvate lennuväljade vaheliste lendude suhtes, tagades kõigi samu lennuliine teenindavate õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise sõltumata nende asukohast. ELi HKSigaga seotud kõige hiljutisem erand kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 421/2014,³ millega nähti ette, et aastatel 2013–2016 kohaldatakse nõuetele vastavuse kohustusi ainult EMP-siseste lendude suhtes, ja ELi HKSi kohaldamisala võimalik muutmine nii, et nõuetele vastavuse kohustusi oleks pärast kõnealuse määruse kohast läbivaatamist hakatud alates 1. jaanuarist 2017 kohaldama ka EMP-välistel lennuväljadel maanduvate ja sealt väljuvate lendude suhtes.

¹ Euroopa Kohtu 21. detsembri 2011. aasta otsus *Air Transport Association of America jt vs. Secretary of State for Energy and Climate Change*, C-366/10, ECLI:EU:C:2011:864.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/101/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi (ELT L 8, 13.1.2009, lk 3).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 421/2014, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, seoses sellise rahvusvahelise kokkuleppe rakendamisega 2020. aastaks, mille alusel kohaldatakse rahvusvahelise lennunduse heitkoguste suhtes ühtset üleilmset turupõhist meetet (ELT L 129, 30.4.2014, lk 1).

- (6) ICAO töö rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite jaoks turupõhise meetme väljatöötamisel on osa meetmete komplektist, mille abil tahetakse alates 2020. aastast saavutada CO₂-neutraalne majanduskasv, ning seda peaks täiendama lennuliikluse korraldamise ja mootoritehnoloogiate areng. Teadusuuringute strateegiate ja programmide jätkuv arendamine on oluline tehnoloogiliseks innovatsiooniks ja käitamise täiustamiseks, et minna CO₂-neutraalse majanduskasvu 2020. aasta eesmärgist kaugemale ja saavutada sektoris tervikuna heitkoguste absoluutmahu vähendamine.
- (7) Liidu tasandil on võetud mitmeid meetmeid, mille eesmärk on hoida ära Euroopa õhuruumi killustumine, et tõhustada lennuliiklust ja kontrollida õhuruumi kasutamist, vähendades seega heidet. Liikmesriigid on võtnud endale kohustuse rakendada ühtse Euroopa taeva kontseptsiooni, võttes arvesse eeldatavat lennuliikluse mahu kasvu eelolevatel aastatel. Lennuliikluse korraldamises edusammude tegemiseks tuleb kiirendada Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) ühisettevõtte rakendamist. Muud meetmed, nagu ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) kasutamine satelliitnavigatsiooniks, sellised ühised tehnoloogiaalgatused nagu Clean Sky I ja Clean Sky II ning liidu teadusuuringute programmid, näiteks „Horisont 2020“ ja sellele järgnevad programmid, aitavad samuti suurendada tõhusust ja vähendada lennundusest tulenevat heidet.

- (8) Võttes arvesse 2016. aasta oktoobris ICAO assamblee 39. istungil vastu võetud resolutsiooni, milles käsitletakse ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist alates 2021. aastast, et kompenseerida rahvusvahelisest lennundusest tulenev heide, mis ületab 2020. aasta taseme, on ICAO-l resolutsiooni täiendamiseks ja ülemaailmse süsteemi rakendamiseks kavas võtta 2018. aastal vastu standardid ja soovituslikud tavad. Ülemaailmse turupõhise meetme konkreetseks rakendamiseks peavad ICAO osalisriigid võtma meetmeid riigi tasandil. Lisaks peab ICAO välja töötama halduskorra ja registrisüsteemi. Sellega seoses tuleks ICAO raames tehtavate jõupingutuste edendamiseks ja ICAO kava kasutuselevõtu hõlbustamiseks pikendada kehtivat erandit, mille kohaselt ELi HKSi kohustused ei laiene kolmandatesse riikidesse suunduvatele ja sealt saabuvatele lendudele, kuni 31. detsembrini 2023. Erandi pikendamine tuleks läbi vaadata, et koguda vajalikke kogemusi ICAO kava rakendamisel. Erandi kehtivuse pikendamise tulemusel peaks nii enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute kui ka tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute hulk, sealhulgas erireservist eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud, jääma proportsionaalseks tagastamiskohustuse vähendamisega. Alates 1. jaanuarist 2021 tuleks õhusõiduki käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikute arvu igal aastal vähendada kooskõlas lineaarse vähendamisteguriga, mida kohaldatakse kõikide teiste ELi HKSigiga hõlmatud sektorite suhtes, tingimusel et see vaadatakse läbi, pidades silmas ICAO kava rakendamist. Läbivaatamine valmistatakse ette täies kooskõlas parema õigusloome juhistega, konsulteerides piisavalt kõigi sidusrühmadega, sealhulgas liikmesriikidega. Erireservist eraldamata jäetud lubatud heitkoguse ühikud tuleks jätkuvalt kehtetuks tunnistada.

- (9) Lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise tulu või sellega võrdne rahasumma tuleks ära kasutada võitluseks kliimamuutustega liidus ja kolmandates riikides, muu hulgas selleks, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet, kohaneda kliimamuutuste mõjuga liidus ja kolmandates riikides, eriti arenguriikides, rahastada kliimamuutuste mõju leevendamise ja sellega kohanemisega seotud teadus- ja arendustegevust, sealhulgas aeronautika, õhustranspordi ja säästvate alternatiivsete lennukikütuste valdkonnas, vähendada heidet vähesaastavate transpordivahendite abil ning katta ELi HKSi halduskulusid. Eriti tähelepanelikud peaksid olema need liikmesriigid, kes kasutavad seda tulu teadus- ja innovatsiooniprogrammide või -algatuste kaasrahastamiseks teadusuuringute 9. raamprogrammi raames. Liidu kohustuste täitmiseks on väga oluline tagada direktiivi 2003/87/EÜ kohaste lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise tulu kasutamise läbipaistvus seeläbi, et liikmesriigid esitavad aruanded vastavalt määruse (EL) nr 525/2013 artiklile 17.
- (10) ELi HKSi keskkonnavalast terviklikkust tuleks kaitsta ohu eest, et õhusõiduki käitajate ja liikmesriigi teiste reguleeritud käitajate kohustused muutuvad kehtetuks. Sellise liikmesriigi välja antud lubatud heitkoguse ühikud peaksid seetõttu olema kasutatavad ainult juhul, kui ei ole ohtu, et lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustus muutub kehtetuks, mille tulemusel kahjustub ELi HKSi keskkonnavalast terviklikkus. Komisjonile tuleks anda volitus võtta vajalikke meetmeid, et ELi HKSi keskkonnavalast terviklikkust vastavalt kaitsta. Sellised meetmed peaksid kehtima seni, kuni neid ei ole olukorra muutumise tõttu enam vaja.

- (11) Kuna ülemaailmse turupõhise meetme peamised elemendid on veel välja töötamata ja kõnealuse meetme rakendamine sõltub osalevate riikide ja piirkondade õigusaktidest, peaks komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ICAO läbirääkimiste edenemisest korrapäraselt aru andma, kajastades eelkõige ICAO raames vastu võetud asjaomaseid vahendeid, sealhulgas standardeid ja soovituslikke tavasid, kolmandate riikide võetud meetmeid ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks heitkoguste suhtes aastatel 2021–2035, püüdlusi kaugelevaatavate ja siduvate meetmete kehtestamiseks, mis võimaldaksid täita lennundussektori pikaajalise eesmärgi vähendada lennunduse CO₂ heitkoguseid 2050. aastaks 2005. aasta tasemega võrreldes poole võrra, ning muid asjakohaseid rahvusvahelisi arengusuundumusi ja kohaldatavaid vahendeid (nt ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni ja Pariisi kokkuleppe kohased reeglid CO₂-turgude ja arvestuse kohta). Kui ICAO vahendite olemuse ja sisu kohta on selgust saadud, peaks komisjon enne ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist esitama aruande, milles tuleks kajastada küsimust, kuidas rakendada nimetatud vahendeid liidu õiguses direktiivi 2003/87/EÜ läbivaatamise teel. Vajaduse korral peaks komisjon lisaks käsitlema EMP-siseste lendude suhtes kohaldatavaid norme. Nii toimides peaks komisjon oma aruandes kajastama vajadust tagada kooskõla liidu õigusega, eelkõige vajadust vältida igasugust konkurentsi moonutamist ning minimeerida liikmesriikide ja õhusõiduki käitajate tarbetut halduskoormust. Kui see on asjakohane, tuleks komisjonil lisada oma aruandele ettepanek Euroopa Parlamendile ja nõukogule, mille eesmärk on tagada, et lennundussektor annab oma panuse, et täita liidu poolt 2030. aastaks võetud kohustus vähendada kasvuhoonegaaside heidet kõigis majandussektorites.

- (12) Et valmistada ette ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist, on võimalikult vara vaja kättesaadavaid asjakohaseid andmeid lennutegevuse heite kohta. Lennutegevuse heite üle tuleks teostada seiret, esitada selle kohta aruanded ja seda tõendada kooskõlas samade põhimõtetega, mida kohaldatakse direktiivis 2003/87/EÜ sätestatud lennutegevuse heite seire, aruandluse ja tõendamise suhtes. Seetõttu peaks komisjon võtma ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks võtma vastu seiret, aruandlust ja tõendamist käsitlevad sätted, millega välditakse konkurentsimoonusi. Need sätted peaksid olema kooskõlas direktiivi 2003/87/EÜ artikli 14 lõikes 1 osutatud määruse põhimõtetega ja tagama, et esitatud heitkoguste aruanded on tõendatud vastavalt nimetatud direktiivi artiklis 15 osutatud tõendamispõhimõtetele ja -kriteeriumidele. Need sätted tuleks võtta vastu kooskõlas menetlusega, mida kohaldatakse direktiivi 2003/87/EÜ kohase seire, aruandluse ja tõendamise suhtes.

- (13) Lennundus mõjutab kliimat ka lämmastikoksiidide, veeauru, sulfaatide ja tahmaosakeste heitega atmosfääri ülakehtidesse, millel võib teadusuuringute kohaselt olla oluline kliimamõju. Valitsustevahelise kliimamuutuste rühma hinnangul on lennunduse kogumõju kliimale praegu kaks kuni neli korda suurem kui selle senise süsinikdioksiidi heite mõju eraldi võetuna. Sõltuvalt teaduse arengust tuleks võimalikult laiaulatuslikult käsitleda kogu lennundusest tulenevat mõju. Direktiivis 2008/101/EÜ oli kavandatud, et komisjon esitab 2008. aastal ettepaneku lämmastikoksiidide kohta. Komisjon peaks tehnilistele ja poliitilistele raskustele vaatamata oma sellealast tööd kiirendama. Edendada tuleks ka uuringuid, mis käsitlevad kondensatsioonijälgede tekkimist, nende muundumist kiudpilvedeks, sulfaataerosoolide ja tahma väiksemat otsemõju ning tulemuslikke meetmeid sellise mõju leevendamiseks, sealhulgas käitamisega seotud ja tehnilisi meetmeid.
- (14) Lihtsustamise huvides ja selleks, et vähendada halduskoormust, peaksid õhusõidukite käitajad, kelle aastane heide EMP-sisestel lendudel on alla 3 000 tonni CO₂, saama kasutada oma heitkoguste tõendamiseks väikeheitetekitajatele ette nähtud vahendit, mis on heaks kiidetud komisjoni määrusega (EL) nr 606/2010¹. Mitteäriliseks lennutranspordiks kasutatavate õhusõidukite käitajaid, kelle aastane heide on alla 1 000 tonni CO₂, tuleks käsitada direktiivi 2003/87/EÜ nõuetele vastavana veel kümme aastat, mille jooksul tuleks välja töötada meetmed, et tulevikus annaksid kõik õhusõiduki käitajad oma panuse heitkoguste vähendamisse.

¹ Komisjoni 9. juuli 2010. aasta määrus (EL) nr 606/2010, milles käsitletakse Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) poolt teatavate väikeste saasteallikate hulka kuuluvate õhusõidukite käitajate kütusetarbimise hindamiseks välja töötatud lihtsustatud vahendi heakskiitmist (ELT L 175, 10.7.2010, lk 25).

- (15) Kuna käesoleva määruse eesmärged, nimelt jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes kuni 31. detsembrini 2023 ja teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid meetme ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (16) Oluline on tagada õhusõiduki käitajate ja riiklike ametiasutuste jaoks õiguskindlus tagastamistähtpäeva osas, milleks on direktiivis 2003/87/EÜ osutatud 30. aprill 2018. Seetõttu peaks käesolev määrus jõustuma selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.
- (17) Direktiivi 2003/87/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/87/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklisse 3c lisatakse järgmine lõige:

„3a. Väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda (EMP) asuvate riikide lennuväljadele maanduvate ja sealt väljuvate lendudega seotud lennutegevusele pärast 31. detsembrit 2023 lubatud heitkoguse ühikute eraldamisel võetakse arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.“

2) Artikli 3d lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Alates 1. jaanuarist 2013 pannakse enampakkumisele 15 % lubatud heitkoguse ühikutest. Komisjon teeb uuringu, mis käsitleb lennundussektori võimet kanda CO₂-kulud üle oma klientidele, pidades silmas ELi HKSi ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) välja töötatud ülemaailmset turupõhist meetet. Uuringus hinnatakse lennundussektori võimet kanda üle nõutud heitkoguse ühikute kulusid, võrreldes seda tööstuse ja energiasektoriga, et esitada ettepanek suurendada enampakkumiste osa vastavalt artikli 28b lõikes 2 osutatud läbivaatamise tulemustele, võttes arvesse ülekantud kulude analüüsi, kaaludes kohandamist teiste sektoritega ja eri transpordiliikide konkurentsivõimet.“

3) Artikli 3d lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Kogu lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisest saadud tulu tuleks kasutada võitlemiseks kliimamuutusega liidus ja kolmandates riikides, muu hulgas selleks, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet, kohaneda kliimamuutuste mõjuga liidus ja kolmandates riikides, eriti arenguriikides, rahastada kliimamuutuste mõju leevendamise ja sellega kohanemisega seotud teadus- ja arendustegevust, sealhulgas eeskätt aeronautika ja õhustranspordi valdkonnas, vähendada heidet vähesaastavate transpordivahendite abil ning katta ELi HKSi halduskulusid. Enampakkumise tulu tuleks kasutada ka selleks, et rahastada ühiseid projekte, mis käsitlevad kasvuhoonegaaside heite vähendamist lennundussektoris, nagu Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) ühissetevõtte ja Clean Sky ühised tehnoloogialgatused, ning algatusi, mis võimaldavad GNSSi laialdast kasutamist satelliitnavigatsiooni ja koostalitlusvõime suutlikkuse jaoks kõigis liikmesriikides, eelkõige projekte, mis parandavad aeronavigatsiooni infrastruktuuri, aeronavigatsiooniteenuste osutamist ja õhuruumi kasutamist. Enampakkumise tuludega võib rahastada ka annetusi ülemaailmse energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ning meetmeid metsade raadamise vältimiseks. Eriti tähelepanelikud peaksid olema need liikmesriigid, kes kasutavad seda tulu teadus- ja innovatsiooniprogrammide või -algatuste kaasrahastamiseks teadusuuringute 9. raamprogrammi raames. Liidu kohustuste täitmiseks on väga oluline tagada käesoleva direktiivi kohaste lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise tulu kasutamise läbipaistvus.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva lõike esimese lõigu kohaselt võetud meetmetest.“

4) Artikli 12 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid tagavad ajavahemikul kuni 31. detsembrini 2020, et iga käitise käitaja tagastab iga aasta 30. aprilliks lubatud heitkoguse ühikud, välja arvatud II peatüki alusel välja antud lubatud heitkoguse ühikud, mille arv vastab kõnealuse käitise koguheitele eelmisel kalendriaastal, nagu on tõendatud kooskõlas artikliga 15, ning nimetatud kvoodid tunnistatakse seejärel kehtetuks. Liikmesriigid tagavad ajavahemikul alates 1. jaanuarist 2021, et iga käitise käitaja tagastab iga aasta 30. aprilliks lubatud heitkoguse ühikud, mille arv vastab kõnealuse käitise koguheitele eelmisel kalendriaastal, nagu on tõendatud kooskõlas artikliga 15, ning nimetatud lubatud heitkoguse ühikud tunnistatakse seejärel kehtetuks, võttes arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.“

5) Artiklis 12 lisatakse lõike 3a ette järgmine lõige:

„3-a. Vajaduse korral ja niikaua, kui see on vajalik ELi HKSi keskkonnavalase terviklikkuse kaitsmiseks, ei tohi õhusõiduki käitajad ja teised käitajad ELi HKSi kasutada lubatud heitkoguse ühikuid, mida väljastab liikmesriik, kelle suhtes muutuvad õhusõiduki käitajate ja teiste käitajate kohustused kehtetuks. Artiklis 19 osutatud õigusakt hõlmab meetmeid, mis on käesolevas lõikes osutatud juhtudel vajalikud.“

6) Artiklit 28a muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Enne ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist kohaldatavad erandid“;

b) lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

i) punktid a ja b asendatakse järgmisega:

„a) väljaspool EMPd asuvate riikide lennuväljadele igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 maanduvate või sealt väljuvate lendude kõik heitkogused, arvestades artiklis 28b osutatud läbivaatamist;

b) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 349 tähenduses äärepoolseima piirkonna lennuvälja ja EMP muu piirkonna lennuvälja vahel igal kalendriaastal alates 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 toimuvate lendude kõik heitkogused, võttes arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.“;

ii) punkt c jäetakse välja;

c) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Erandina artiklitest 3e ja 3f antakse igal aastal õhusõiduki käitajatele, kelle suhtes kohaldatakse käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b osutatud erandeid, tasuta lubatud heitkoguse ühikute arvul, mida vähendatakse proportsionaalselt niivõrd, kuivõrd vähendatakse kõnealustes punktides ette nähtud tagastamiskohustust.

Erandina artikli 3f lõikest 8 kaotavad erireservist eraldamata jäänud lubatud heitkoguse ühikud kehtivuse.

Alates 1. jaanuarist 2021 kohaldatakse õhusõiduki käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikute arvu suhtes artiklis 9 osutatud lineaarset vähendamistegurit, võttes arvesse artiklis 28b osutatud läbivaatamist.

Seoses tegevusega ajavahemikul 1. jaanuarist 2017 kuni 31. detsembrini 2023, avaldavad liikmesriigid enne 1. septembrit 2018 igale õhusõiduki käitajale eraldatud lennunduse lubatud heitkoguse ühikute arvu.“;

d) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Erandina artikli 3d lõikest 3 vähendatakse iga liikmesriigi poolt ajavahemikus 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2023 enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute arvu nii, et see oleks kooskõlas talle omistatud lennunduse heitkoguste nende lendude osakaaluga, mille suhtes ei kohaldata käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b ette nähtud erandeid.“;

e) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Kui õhusõiduki käitaja aastane koguheide on alla 25 000 tonni CO₂ või kui õhusõiduki käitaja aastane koguheide on muude kui käesoleva artikli lõike 1 punktides a ja b osutatud lendude puhul alla 3 000 tonni CO₂, käsitatakse erandina artiklitest 3g, 12, 15 ja 18a seda heidet tõendatud heitkogusena, kui see on kindlaks määratud väikeheitetekitajatele ette nähtud vahendiga, mis on heaks kiidetud komisjoni määrusega (EL) nr 606/2010* ja milles kasutatakse Eurocontroli esitatud HKSi tugivahendi andmeid. Liikmesriigid võivad mitteäriliseks lennutranspordiks kasutatavate õhusõidukite käitajate suhtes rakendada lihtsustatud korda, kui see menetlus tagab samasuguse täpsuse kui väikeheitetekitajatele ette nähtud vahend.

* Komisjoni 9. juuli 2010. aasta määrus (EL) nr 606/2010, milles käsitletakse Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooni (Eurocontrol) poolt teatavate väikeste saasteallikate hulka kuuluvate õhusõidukite käitajate kütusetarbimise hindamiseks välja töötatud lihtsustatud vahendi heakskiitmist (ELT L 175, 10.7.2010, lk 25).“;

f) lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Käesoleva artikli lõiget 1 kohaldatakse selliste riikide suhtes, kellega on sõlmitud artikli 25 või 25a kohane kokkulepe, järgides sellises kokkuleppes sätestatud tingimusi.“;

g) lõige 8 jäetakse välja.

7) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 28b

ICAO ülemaailmse turupõhise meetme rakendamist puudutav komisjoni aruanne ja läbivaatamine

1. Komisjon esitab enne 1. jaanuari 2019 ja edaspidi korrapäraselt Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse edusamme ICAO peetavatel läbirääkimistel, mille eesmärk on heitkoguste suhtes alates 2021. aastast ülemaailmse turupõhise meetme rakendamine, eelkõige: i) asjakohaseid ICAO vahendeid, sealhulgas standardeid ja soovituslikke tavasid; ii) ICAO nõukogu poolt heaks kiidetud soovitusi seoses ülemaailmse turupõhise meetmega; iii) ülemaailmse registri loomist; iv) samme, mida kolmandad riigid on astunud alates 2021. aastast heitkoguste suhtes ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks; v) kolmandate riikide reservatsioonide mõju, ning vi) muid asjakohaseid rahvusvahelisi arengusuundumusi ja kohaldatavaid vahendeid.

ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni ülemaailmse kokkuvõtte põhimõtteid järgides teavitab komisjon ka jõupingutustest, mida on tehtud selleks, et täita lennundussektori heitkoguste piiramise pikaajaline eesmärk – vähendada sektori CO₂ heitkoguseid 2050. aastaks 2005. aasta tasemega võrreldes poole võrra.

2. 12 kuu jooksul pärast ICAO raames asjaomaste vahendite vastuvõtmist ja enne ülemaailmse turupõhise meetme kasutuselevõttu esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitleb võimalusi kõnealuste vahendite rakendamiseks liidu õiguses käesoleva direktiivi läbivaatamise kaudu. Kui see on asjakohane, käsitleb komisjon osutatud aruandes ka EMP-sisestele lendudele kohalduvaid norme. Lisaks analüüsib komisjon ülemaailmse turupõhise meetme ambitsioonikust ja üldist keskkonnaalast terviklikkust, sealhulgas selle üldist ambitsioonikust seoses Pariisi kokkuleppe eesmärkidega, osalustaset, selle täidetavust, läbipaistvust, mittetäitmise korral kohaldatavaid karistusi, üldsuse kaasamise menetlusi, kompensatsiooniühikute kvaliteeti, heitkoguste seiret, aruandlust ja tõendamist, registreid, aruandekohustust ja biokütuste kasutamise norme. Kõige muu kõrval kaalutakse aruandes ka artikli 28c lõike 2 kohaselt vastu võetud sätete muutmise vajadust.
3. Komisjon lisab käesoleva artikli lõikes 2 osutatud aruandele vastavalt vajadusele ettepanekud Euroopa Parlamendile ja nõukogule artiklis 28a sätestatud erandite muutmiseks, kaotamiseks, pikendamiseks või asendamiseks kooskõlas liidu poolt 2030. aastaks võetud kohustusega vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid kõikides majandussektorites, et säilitada liidu kliimameetmete keskkonnaalane terviklikkus ja tulemuslikkus.

Artikkel 28c

Ülemaailmse turupõhise meetme seiret, aruandlust ja tõendamist käsitlevad sätted

1. Komisjon võtab ICAOs väljatöötatava ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks kõigil sellega hõlmatud marsruutidel vastu sätted heitkoguste kohase seireks, aruandluse ja tõendamise kohta. Sätted põhinevad ICAO raames vastu võetud asjaomastel vahenditel, väldivad konkurentsimoonutusi, peavad olema kooskõlas artikli 14 lõikes 1 osutatud määruse põhimõtetega ning tagavad, et esitatud heitkoguste aruanded on tõendatud vastavalt artiklis 15 osutatud tõendamispõhimõtetele ja -kriteeriumidele.
2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud sätted võetakse vastu artiklites 14 ja 15 osutatud menetluse kohaselt.“

8) Artiklisse 30 lisatakse järgmine lõige:

„4a. Komisjon esitab enne 1. jaanuari 2020 ajakohastatud analüüsi muust kui CO₂ heitest tingitud lennunduse mõju kohta ning asjakohasel juhul lisab sellele ettepaneku selliste mõjude kõige tõhusamaks leevendamiseks.“

9) I lisa punktis k asendatakse aastaarv „2020“ aastaarvuga „2030“.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub selle *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

....

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
