



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

**2021/0207(COD)
LEX 2234**

**Strasbourg, 10. toukokuuta 2023
(OR. en)**

**PE-CONS 8/1/23
REV 1**

**CLIMA 44
ENV 85
AVIATION 12
MI 69
IND 32
ENER 50
ICAO 2
RELEX 118
CODEC 104**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
DIREKTIIVIN 2003/87/EY MUUTTAMISESTA SILTÄ OSIN KUIN ON KYSE ILMAILUN
PANOKSESTA UNIONIN KOKO TALOUDEN LAAJUISEN
PÄÄSTÖVÄHENNYSVAOITTEEN SAAVUTTAMISEKSI JA MAAILMANLAAJUISEN
MARKKINAPERUSTEISEN TOIMENPITEEN ASIANMUKAISESTA TOTEUTTAMISESTA**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
DIREKTIIVI (EU) 2023/...,**

annettu 10 päivänä toukokuuta 2023,

direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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 lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä³,

¹ EUVL C 152, 6.4.2022, s. 152.

² EUVL C 301, 5.8.2022, s. 116.

³ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. huhtikuuta 2023 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 25. huhtikuuta 2023.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY¹ perustettiin kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmä unionissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi sekä kustannustehokkaasti että taloudellisesti. Ilmailutoiminta sisällytettiin EU:n päästökauppajärjestelmään (EU ETS) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/101/EY². Euroopan unionilla on toimivalta laajentaa EU:n päästökauppajärjestelmä koskemaan kaikkia jäsenvaltioissa sijaitsevalle lentopaikalta lähteviä tai sinne saapuvia lentoja.

¹ 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).

² 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).

- (2) Ympäristönsuojelu on yksi unionin ja muun maailman suurimmista haasteista. Ilmastomuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla 12 päivänä joulukuuta 2015 hyväksytty Pariisin sopimus¹, jäljempänä 'Pariisin sopimus', tuli voimaan 4 päivänä marraskuuta 2016. Pariisin sopimuksen osapuolet ovat sopineet, että maapallon keskilämpötilan nousu pidetään selvästi alle kahdessa celsiusasteessa verrattuna esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon ja että jatketaan toimia lämpötilan nousun rajoittamiseksi 1,5 celsiusasteeseen verrattuna esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon. Kyseistä sitoumusta on vahvistettu 13 päivänä marraskuuta 2021 hyväksymällä UNFCCC:n nojalla Glasgow'n ilmastosopimus, jossa Pariisin sopimuksen osapuolten kokouksena toimiva UNFCCC:n osapuolten konferenssi toteaa, että ilmastomuutoksen vaikutukset ovat huomattavasti pienemmät, jos lämpötila nousee kahden celsiusasteen sijasta 1,5 celsiusasteella, ja kyseiset osapuolet sitoutuivat tiukentamaan vuodeksi 2030 asettamia tavoitteita vuoden 2022 loppuun mennessä nopeuttaakseen ilmastotoimia tällä ratkaisevalla vuosikymmenellä ja kuroakseen umpeen 1,5 celsiusasteen tavoitteeseen liittyvän vajeen. Jotta Pariisin sopimuksen tavoitteet saavutettaisiin, talouden kaikkien alojen, myös kansainvälisen ilmailun, on osallistuttava kasvihuonekaasujen päästövähennysten toteuttamiseen.

¹ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (3) Ilmailun osuus maailman hiilidioksidipäästöistä on 2–3 prosenttia, ja ilmailun kokonaisilmastovaikutus on vähintään kaksi kertaa suurempi kuin sen pelkästä hiilidioksidista aiheutuva vaikutus. Ilmailu on tieliikenteen jälkeen toiseksi suurin liikenteen ilmastovaikutusten lähde. Vuonna 2022 Eurocontrol ennusti, että vuoteen 2050 mennessä ilmailuala kasvaisi Euroopassa 44 prosenttia vuodesta 2019. Tarve toteuttaa toimia hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi on yhä kiireellisempi, kuten hallitustenvälinen ilmastonmuutospaneeli on todennut tuoreimmissa raporteissaan eli 7 päivänä elokuuta 2021 julkaistussa raportissa ”Climate Change 2021: The Physical Science Basis”, 28 päivänä helmikuuta 2022 julkaistussa raportissa ”Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability” ja 4 päivänä huhtikuuta 2022 julkaistussa raportissa ”Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change”. Kyseisessä 4 päivänä huhtikuuta 2022 julkaistussa raportissa todetaan kansainvälisestä ilmailusta, että alalla tehdyissä alakohtaisissa sopimuksissa hyväksytyt ilmastonmuutoksen hillitsemistä koskevat tavoitteet eivät riitä lähimainkaan Pariisin sopimuksen pitkän aikavälin lämpötilatavoitteen saavuttamiseen. Unionin olisi tämän vuoksi reagoitava kyseiseen kiireelliseen tarpeeseen toteuttaa toimia tehostamalla toimiaan ja ottamalla ilmastonmuutoksen torjunnassa kansainvälinen johtoasema.

- (4) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvosto hyväksyi 214. istuntonsa 10. kokouksessa 27 päivänä kesäkuuta 2018 kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen, joka on allekirjoitettu 7 päivänä joulukuuta 1944, jäljempänä 'Chicagon yleissopimus', liitteen 16 niteen IV ensimmäisen painoksen – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSA), jolla otettiin käyttöön CORSA-järjestelmän ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat. Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat panneet täytäntöön CORSA-järjestelmää vuodet 2021–2023 kestävästä kokeiluvaiheesta alkaen neuvoston päätöksen (EU) 2020/954¹ mukaisesti.
- (5) Neuvoston päätöksen (EU) 2018/2027² mukaisesti jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ICAOn sihteeristölle CORSA-järjestelmän ja EU:n päästökauppajärjestelmän välisistä eroavuuksista. Tavoitteena oli säilyttää unionin säännöstö ja tulevat poliittiset valtaoikeudet sekä unionin ilmastotavoitteiden taso sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston yksinomainen rooli unionin oikeuden sisällöstä päätettäessä. Kun tämä direktiivi hyväksytään, ICAOn sihteeristölle tehtävää ilmoitusta CORSA-järjestelmän ja EU:n päästökauppajärjestelmän välisistä eroavuuksista olisi päivitettävä toisella unionin oikeuden mukaisella ilmoituksella eroavuuksista, jotta se vastaisi direktiiviin 2003/87/EY tehtyjä tarkistuksia.

¹ 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 (CORSA) 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).

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 (CORSA) (EUVL L 325, 20.12.2018, s. 25).

- (6) Ilmastohaasteiden ja ympäristöön liittyvien haasteiden ratkaiseminen ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen ovat keskeisellä sijalla 11 päivänä joulukuuta 2019 annetussa komission tiedonannossa ”Euroopan vihreän kehityksen ohjelma”, jäljempänä ’Euroopan vihreän kehityksen ohjelma’.
- (7) Unioni sitoutui UNFCCC:n sihteeristölle 17 päivänä joulukuuta 2020 toimitetussa unionin ja sen jäsenvaltioiden päivitetystä kansallisesti määritellyssä panoksessa vähentämään unionin koko talouden kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoon vuoteen 2030 mennessä. Ilmailun olisi osallistuttava kyseisiin päästövähennystoimiin.
- (8) Antamalla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119¹ unioni on kirjannut lainsäädäntöön tavoitteen vähentää nettopäästöt nolnaan viimeistään vuoteen 2050 mennessä sekä pyrkimyksen saavuttaa sen jälkeen negatiiviset päästöt. Mainitussa asetuksessa myös vahvistetaan sitovaksi unionin sisäiseksi ilmastoa koskevaksi välitavoitteeksi vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä (päästöjä poistumien vähentämisen jälkeen) vähintään 55 prosentilla verrattuna vuoden 1990 tasoon vuoteen 2030 mennessä.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

- (9) Tällä direktiivillä tehtävät muutokset ovat olennaisen tärkeitä EU:n päästökauppajärjestelmän eheyden ja tehokkaan ohjaamisen varmistamiseksi, jotta sillä voidaan edistää politiikan välineenä unionin tavoitteita vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa ilmastoneutraalius viimeistään vuoteen 2050 mennessä sekä pyrkimystä saavuttaa sen jälkeen negatiiviset päästöt asetuksen (EU) 2021/1119 2 artiklan 1 kohdassa säädetyllä tavalla. Kyseisten muutosten tavoitteena on näin ollen myös panna täytäntöön unionin Pariisin sopimuksen mukainen panos ilmailualalla. Tämän vuoksi olisi vahvistettava ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä ja sovellettava siihen lineaarista vähennyskerrointa direktiivin 2003/87/EY 9 artiklassa tarkoitettulla tavalla.

- (10) Hiilidioksidin lisäksi ilmailu vaikuttaa ilmastoon muiden kuin hiilidioksidipäästöjen, kuten typen oksidien (NO_x), nokihiukkasten, rikkidioksidin ja vesihöyryn sekä tällaisten päästöjen aiheuttamien ilmakehän prosessien, kuten otsonin ja tiivistymisvanojen muodostumisen, kautta. Tällaisten muiden kuin hiilidioksidipäästöjen ilmastovaikutus riippuu käytetyn polttoaineen ja moottoreiden tyypistä, päästöjen sijainnista, erityisesti ilma-alusten matkalentokorkeudesta ja sijainnista leveys- ja pituusasteina, sekä päästöjen ajankohdasta ja kyseisen ajankohdan sääolosuhteista. Ilmailun sisällyttämisestä EU:n päästökauppajärjestelmään vuonna 2006 tehdyn komission vaikutustenarvioinnin perusteella direktiivissä 2008/101/EY todettiin, että ilmailu vaikuttaa ilmastoon maailmanlaajuisesti, koska siitä aiheutuu muita kuin hiilidioksidipäästöjä. Direktiivin 2003/87/EY, sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2018/410¹, 30 artiklan 4 kohdassa velvoitettiin komissio esittämään ennen 1 päivää tammikuuta 2020 päivitetty analyysi ilmailun muista kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksista sekä tarvittaessa ehdotus siitä, miten näihin vaikutuksiin voitaisiin parhaiten puuttua. Tämän vaatimuksen täyttämiseksi Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (EASA) teki päivitetyn analyysin ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksista ilmastonmuutokseen ja julkaisi tutkimuksensa 23 päivänä marraskuuta 2020. Kyseisen tutkimuksen tulokset vahvistivat aiempien arvioiden tuloksen eli sen, että ilmailutoiminnan muut kuin hiilidioksidiin liittyvät vaikutukset ovat yhteensä vähintään yhtä merkittäviä kuin pelkästään hiilidioksidiin liittyvien vaikutusten.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/410, annettu 14 päivänä maaliskuuta 2018, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta kustannustehokkaiden päästövähennysten ja vähähiilisyyttä edistävien investointien edistämiseksi sekä päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 76, 19.3.2018, s. 3).

- (11) EASAn 23 päivänä marraskuuta 2020 julkaiseman tutkimuksen tulosten perusteella ilmailun muita kuin hiilidioksidivaikutuksia ei ennalta varautumisen periaatteen mukaisesti voida enää jättää huomiotta. Tarvitaan unionin sääntelytoimenpiteitä, jotta voidaan saavuttaa Pariisin sopimuksen mukaiset päästövähennykset. Näin ollen komission olisi perustettava ilmailun muiden kuin hiilidioksidivaikutusten tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehys. Kyseisestä kehyksestä saataviin tuloksiin pohjautuen komission olisi toimitettava viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2028 kertomus ja tarvittaessa tehtävä vaikutustenarvioinnin perusteella lainsäädäntöehdotus, joka sisältää ilmailun muita kuin hiilidioksidivaikutuksia koskevia hillintätoimia, jotta EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaa voidaan laajentaa koskemaan tällaisia vaikutuksia.
- (12) Tiukennetun ilmastotavoitteen saavuttamiseksi on ohjattava mahdollisimman paljon resursseja ilmastosiirtymään, jonka olisi myös oltava oikeudenmukainen siirtymä. Sitä varten kaikki päästöoikeuksien huutokaupasta saatavat tulot, joita ei osoiteta unionin talousarvioon, olisi käytettävä ilmastotavoitteiden tukemiseen.

- (13) Ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä olisi vahvistettava niitä lentoja koskevan päästöoikeuksien määrän tasolla, joiden osalta päästöoikeuksia on palautettava direktiivin 2003/87/EY mukaisesti. Vuoden 2024 päästöoikeuksien jakamisen perusteena olisi oltava aktiivisille ilma-alusten käyttäjille vuonna 2023 jaettujen oikeuksien kokonaismäärä, vähennettynä lineaarisella vähennyskertoimella kyseisessä direktiivissä tarkoitettulla tavalla. Päästöoikeuksien määrää olisi lisättävä, jotta voidaan ottaa huomioon reitit, jotka eivät kuulu EU:n päästökauppajärjestelmään vuonna 2023 mutta jotka kuuluvat siihen vuodesta 2024 alkaen.
- (14) Ilmailualan päästöoikeuksien jakamisen olisi perustuttava huutokauppaamisen osuuden lisäämiseen tämän direktiiviin voimaantuloa seuraavasta vuodesta alkaen ottaen huomioon alan kyvyn siirtää lisääntyneet hiilidioksidikustannukset hintoihin. Maksuttomien päästöoikeuksien jakaminen olisi lakkautettava asteittain vuosina 2024 ja 2025 ja täysimittainen huutokauppa aloitettava vuonna 2026.

- (15) Direktiivillä 2003/87/EY olisi osaltaan kannustettava kaupallisen lentoliikenteen hiilestä irtautumiseen. Siirtyminen pois fossiilisten polttoaineiden käytöstä edistäisi tällaista hiilestä irtautumista. Kun otetaan kuitenkin huomioon ilma-alusten käyttäjien välinen kova kilpailu, kestävien lentopolttoaineiden kehittyvät unionin markkinat sekä merkittävä hintaero fossiilisen lentopetrolin ja kestävien lentopolttoaineiden välillä, siirtymää olisi tuettava edelläkävijöille annettavilla kannustimilla. Sen vuoksi 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2030 välisenä aikana olisi varattava 20 miljoonaa päästöoikeutta jaettavaksi kattamaan osa fossiilisen lentopetrolin ja hyväksyttävien lentopolttoaineiden välisestä jäljellä olevasta hintaerosta yksittäisille ilma-alusten käyttäjille. Kyseiset päästöoikeudet olisi otettava ilmailulle saatavilla olevien päästöoikeuksien kokonaismäärästä, ja niitä olisi jaettava syrjimättömästi ainoastaan direktiivin 2003/87/EY palauttamisvelvoitteen piiriin kuuluviin lentoihin. Kyseisen varannon toimintaa koskevan arvioinnin perusteella komissio voi päättää antaa lainsäädäntöehdotuksen päästöoikeuksien ajallisesti rajoitetun enimmäismäärän jakamisesta. Tällainen jakaminen saisi ulottua ainoastaan 31 päivää joulukuuta 2034 saakka.

- (16) Kaupallisten ylääänilentojen saataville asettaminen lopetettiin muun muassa niiden aiheuttamien suhteettoman suurten ympäristöhaittojen vuoksi. Nykyisestä kehityksestä päätellen ääntä nopeampien lentojen käyttöön ottamiseksi tehdään kuitenkin runsaasti tutkimusta. Positiivinen korrelaatio matkanopeuden ja polttoaineen kulutuksesta johtuvan päästötason välillä on peruste ääntä hitaampien lentojen ja ylääänilentojen erilaiselle kohtelulle. Sen vuoksi on aiheellista sulkea mahdolliset tulevat ääntä nopeammat lennot tämän direktiivin nojalla myönnettävän muille kuin fossiilisille polttoaineille annettavan tuen ulkopuolelle.
- (17) Direktiivissä 2003/87/EY olisi muutettava myös vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttäviä yksiköitä, jotta voitaisiin ottaa huomioon CORSIA-järjestelmän päästöyksiköiden hyväksyttävyyttä koskevat kriteerit, jotka ICAOn neuvosto hyväksyi 216. istunnossaan maaliskuussa 2019 olennaisena osana CORSIA-järjestelmää. Unioniin sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien olisi voitava käyttää CORSIA-järjestelmän vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttäviä yksiköitä niihin kolmansiin maihin saapuvilla tai niistä kolmansista maista lähtevillä tai niiden kolmansien maiden välisillä lennoilla, joiden katsotaan osallistuvan CORSIA-järjestelmään. Sen varmistamiseksi, että CORSIA-järjestelmän toteuttaminen unionissa tukee Pariisin sopimuksen tavoitteita ja tarjoaa kannustimia laaja-alaiseen osallistumiseen CORSIA-järjestelmään, vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttävien yksiköiden olisi oltava peräisin valtioista, jotka ovat Pariisin sopimuksen osapuolia ja osallistuvat CORSIA-järjestelmään, ja kaksinkertaista laskemista olisi vältettävä.

- (18) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset yksiköiden käytölle direktiivin 2003/87/EY mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta laatia yksiköistä luettelo, joka perustuu yksikköihin, jotka ICAOn neuvosto on hyväksynyt käytettäväksi CORSIA-järjestelmän mukaisten velvoitteiden noudattamiseksi ja jotka täyttävät tässä direktiivissä säädetyt hyväksyttävyyksivaatimukset. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti.
- (19) Jotta voidaan varmistaa tarvittavien järjestelyjen yhdenmukainen täytäntöönpano osallistuvien osapuolten hyväksyntää varten, sille, että osallistuvien osapuolten kansallisesti määriteltyihin panoksiin sisältyviä, ihmisen toiminnan aiheuttamia lähteistä syntyviä päästöjä ja nielujen aikaansaamia poistumia koskevaan raportointiin tehdään oikea-aikaisesti muutoksia ja sille, että kaksinkertainen laskenta ja koko maailman nettopäästöjen lisääntyminen vältetään, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta säätää tällaisia järjestelyjä koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (20) Jotta voidaan varmistaa unioniin sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien CORSIA-järjestelmän mukaisten päästöhyvityksivaatimusten laskemisen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä vastaavaa täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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) Koska CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanon ja sen valvonnan unionin ulkopuolelle sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien osalta on tarkoitus olla yksinomaan kyseisten ilma-aluksen käyttäjien kotivaltion vastuulla, unionin ulkopuolelle sijoittautuneita ilma-alusten käyttäjiä ei saisi vaatia mitätöimään CORSIA-järjestelmän vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttäviä yksiköitä tämän direktiivin nojalla.
- (22) Koska CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanon ja sen valvonnan unionin ulkopuolelle sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien osalta on tarkoitus olla yksinomaan kyseisten ilma-aluksen käyttäjien kotivaltion vastuulla, valtio, johon kyseinen ilma-aluksen käyttäjä on sijoittautunut, voi myös ilmoittaa eroavuuksista CORSIA-järjestelmän soveltamisessa Euroopan sisäisten lentojen osalta, kun unionin ulkopuolelle sijoittautuneen ilma-aluksen käyttäjän Euroopan talousalueen (ETA) sisäisistä lennoista tai ETA-alueella sijaitsevalta lentopaikalta Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevaan lentopaikkaan lähtevistä lennoista aiheutuu merkittäviä päästöjä. Direktiiviä 2003/87/EY olisi tarkasteltava uudelleen tältä osin tapahtuvan kehityksen valossa.
- (23) Jotta varmistetaan reittien yhdenvertainen kohtelu, lennot niihin valtioihin ja niistä valtioista, jotka eivät toteuta CORSIA-järjestelmää unionin lainsäädännön tarkoituksia varten, lukuun ottamatta lentoja, jotka lähtevät ETA-alueella sijaitsevalta lentopaikalta ja saapuvat ETA-alueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalle lentopaikalle, olisi vapautettava päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteista tai yksiköiden mitätöimisvelvoitteista. Jotta voitaisiin kannustaa CORSIA-järjestelmän täysimittaiseen toteuttamiseen vuodesta 2027 alkaen, poikkeusta olisi sovellettava vain 31 päivään joulukuuta 2026 asti syntyneisiin päästöihin päästöoikeuksien palauttamisen osalta.

- (24) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 191 artiklassa määrätään, että unionin ympäristöpolitiikalla myötävaikutetaan sellaisten toimenpiteiden edistämiseen kansainvälisellä tasolla, joilla torjutaan ilmastomuutosta, ja edellytetään, että unioni ja jäsenvaltiot tekevät kukin toimivaltaansa kuuluvaa yhteistyötä kolmansien maiden ja toimivaltaisten kansainvälisten järjestöjen kanssa. Näillä tavoitteilla on merkitystä myös ICAOn sekä CORSIA-järjestelmän jatkokehittämisen kannalta.
- (25) Tietojen avoimuus ja julkinen saatavuus ovat olennaisen tärkeitä vastuuvollisuuden ja täytäntöönpanokelpoisuuden parantamiseksi. Tämän vuoksi komission olisi julkaistava käyttäjäystävällisellä tavalla tiedot ilma-alusten käyttäjien päästöistä ja päästöhyvityksistä. Tällainen julkaiseminen helpottaisi sen arvioimista, miten CORSIA-järjestelmä vaikuttaa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen maailmanlaajuisesti ja miten se edistää Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamista.
- (26) Lennot niistä Yhdistyneiden kansakuntien määrittelemistä vähiten kehittyneistä maista ja pienistä kehittyvistä saarivaltioista, jotka eivät toteuta CORSIA-järjestelmää unionin lainsäädännön tarkoituksia varten, lukuun ottamatta valtioita, joiden BKT asukasta kohti on yhtä suuri tai suurempi kuin unionin keskiarvo, sekä lennot näihin maihin ja saarivaltioihin olisi vapautettava päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteista tai yksiköiden mitätöimisvelvoitteista. Kyseisellä vapauttamisella ei olisi oltava päättymispäivää.

- (27) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset ilma-alusten käyttäjien vapauttamiseksi tässä direktiivissä säädetyistä päästöhyvitysvaatimuksista niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista niihin valtioihin ja niistä valtioista, jotka soveltavat CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti oman lainsäädäntönsä nojalla tai eivät pane CORSIA-järjestelmää koskevia säännöksiä täytäntöön yhdenvertaisesti kaikkien ilma-alusten käyttäjien osalta tämän direktiivin mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vapauttaa unioniin sijoittautuneita ilma-alusten käyttäjiä päästöhyvitysvaatimuksista niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista, joilla kilpailu vääristyy huomattavasti unioniin sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien vahingoksi, koska kolmannet maat toteuttavat CORSIA-järjestelmää tai panevat sen täytäntöön väljempien vaatimusten mukaisesti. Kilpailun vääristyminen voi johtua vähemmän tiukasta lähestymistavasta hyväksyttäviin yksiköihin tai kaksinkertaista laskemista koskeviin säännöksiin. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (28) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset tasapuolisten toimintaedellytysten luomiseksi kahden CORSIA-järjestelmää soveltavan eri valtion välisille reiteille, kun kyseiset valtiot antavat ilma-alusten käyttäjien käyttää muita kuin tämän direktiivin mukaisen täytäntöönpanosäädöksen nojalla hyväksytyssä luettelossa olevia vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttäviä yksiköitä, komissiolle olisi annettava täytäntöönpanovalta sallia jäsenvaltioon sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien käyttää muitakin kuin kyseisessä vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttäviä yksiköitä koskevassa luettelossa olevia yksikkötyyppejä tai määrätä, että tällä direktiivillä käyttöön otetut yksiköiden kelpoisuuden edellytykset eivät sido niitä. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

- (29) Komission olisi raportoitava CORSIA-järjestelmän ja ICAOn 41. yleiskokouksen 7. lokakuuta 2022 hyväksymän, pitkän aikavälin maailmanlaajuisen ei-sitovan tavoitteen, että kansainvälinen ilmailu on hiilineutraali viimeistään vuonna 2050, jäljempänä 'pitkän aikavälin maailmanlaajuinen ei-sitova tavoite', saavuttamiseksi toteutettavan ICAOn toimenpidekokonaisuuden täytäntöönpanosta.
- (30) ICAOssa tehtävän työn edistämiseksi unioni on kolmeen kertaan hyväksynyt EU:n päästökauppajärjestelmään ajallisesti rajattuja poikkeuksia, joilla rajoitetaan noudattamisvelvoitteet ainoastaan ETA-alueella sijaitsevien lentopaikkojen välisistä lennoista aiheutuviin päästöihin ja varmistetaan ilma-alusten käyttäjien reittien yhdenvertainen kohtelu niiden sijoittautumispaikasta riippumatta. Näistä EU:n päästökauppajärjestelmään tehdyistä poikkeuksista uusimmassa, josta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2017/2392¹, noudattamisvelvoitteet rajataan koskemaan ainoastaan ETA:n sisäisistä lennoista vuoteen 2023 saakka syntyneisiin päästöihin ja järjestelmän soveltamisalaa saatetaan muuttaa 1 päivästä tammikuuta 2024 alkaen ETA:n ulkopuolella sijaitseville lentopaikoille saapuvien ja niiltä lähtevien lentojen osalta sen jälkeen, kun mainitussa asetuksessa säädetty uudelleentarkastelu on tehty. Jotta voidaan arvioida CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanoa, jonka kokeiluvaihe on alkanut, ja sitä, miten sitä sovelletaan käytännössä, nykyistä poikkeusta EU:n päästökauppajärjestelmän mukaisista palauttamisvelvoitteista olisi jatkettava 31 päivään joulukuuta 2026 CORSIA-järjestelmän piiriin kuulumattomilla reiteillä liikennöivien ilma-aluksen käyttäjien liikennöimien asiaankuuluviin kolmansiin maihin saapuvien ja niistä lähtevien lentojen osalta, joihin muutoin sovellettaisiin EU:n päästökauppajärjestelmän raportointivelvoitetta viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2027 ja palauttamisvelvoitetta viimeistään 30 päivänä syyskuuta 2027.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/2392, annettu 13 päivänä joulukuuta 2017, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi (EUVL L 350, 29.12.2017, s. 7).

Tämän olisi oltava viimeinen EU:n päästökauppajärjestelmään tehtävä ajallisesti rajattu poikkeus. CORSIA-järjestelmän uudelleentarkastelu olisi toteutettava 1 päivään heinäkuuta 2026 mennessä. Jos ICAOn yleiskokous ei ole 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä lujittanut CORSIA-järjestelmää pitkän aikavälin maailmanlaajuisen ei-sitovan tavoitteensa mukaisesti Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tai jos komission tulevaisuudessa hyväksymässä täytäntöönpanosäädöksessä luetellut valtiot edustavat alle 70:tä prosenttia kansainvälisen ilmailun päästöistä uusimpien saatavilla olevien tietojen perusteella, komission olisi tarvittaessa ehdotettava, että EU:n päästökauppajärjestelmää sovelletaan lähtevien lentojen päästöihin vuodesta 2027 ja että ilma-alusten käyttäjien olisi voitava vähentää CORSIA-järjestelmän mukaisesta hyvityksestä kyseisillä reiteillä aiheutuneet kustannukset, jotta vältetään kaksinkertaisen maksun periminen. Vastaavasti, jos kolmas maa ei sovelle CORSIA-järjestelmää vuodesta 2027 alkaen, EU:n päästökauppajärjestelmää olisi sovellettava kyseiseen kolmanteen valtioon lennettävistä lähtevistä lennoista aiheutuviin päästöihin.

- (31) Tiedot CORSIA-järjestelmän mukaisten päästöhyvitysvaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttävien yksiköiden käytöstä olisi asetettava julkisesti saataville vähintään yhtä avoimesti kuin tiedot direktiivin 2003/87/EY mukaisten kansainvälisten hyvitysten käytöstä vuoteen 2020 saakka komission asetuksen (EU) N:o 389/2013¹ liitteen XIV mukaisesti.

¹ Komission asetus (EU) N:o 389/2013, annettu 2 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätösten N:o 280/2004/EY ja N:o 406/2009/EY mukaisen unionin rekisterin perustamisesta ja komission asetusten (EU) N:o 920/2010 ja N:o 1193/2011 kumoamisesta (EUVL L 122, 3.5.2013, s. 1).

- (32) ICAOn 41. yleiskokous päätti 7. lokakuuta 2022 covid-19-pandemian yhteydessä muuttaa CORSIA-järjestelmän aiempaa perustasoa vuosiksi 2024–2035 vuosien 2019 ja 2020 hiilidioksidipäästöjen keskiarvosta 85 prosenttiin vuoden 2019 hiilidioksidipäästöistä. Kauden 2019–2020 kaikkien raportoitujen hiilidioksidipäästöjen keskiarvo oli 435 859 594 tonnia. Vuoden 2019 hiilidioksidipäästöt olivat 608 076 604 tonnia, ja 85 prosenttia kyseisestä määrästä on 516 865 113 tonnia. Todellinen perustaso, jota ICAO käyttää alan kasvukertoimen laskemiseen, määritetään kuitenkin käyttäen hiilidioksidipäästöjen osajoukkoa, jossa otetaan huomioon ainoastaan päästöhyvitysvaatimusten alaisilla reiteillä syntyvät päästöt. ICAO ei julkaise vuosien 2019 ja 2020 hiilidioksidipäästöjen keskiarvoa kaikkien päästöhyvitysvaatimusten piiriin vuonna 2021 kuuluneiden valtioparien osajoukon osalta, mutta se on arviolta 245 miljoonaa tonnia, ja vuoden 2019 hiilidioksidipäästöt olivat 341 380 188 tonnia, josta 85 prosenttia on 290 173 160 tonnia. Kaikkien niiden valtioparien osalta, joiden odotetaan kuuluvan päästöhyvitysvaatimusten piiriin vuonna 2027, kauden 2019–2020 hiilidioksidipäästöjen keskiarvo on arviolta noin 373 miljoonaa tonnia ja 85 prosenttia vuoden 2019 hiilidioksidipäästöistä on arviolta noin 439 miljoonaa tonnia.
- (33) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset luettelon laatimiseksi niistä valtioista, joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää direktiivin 2003/87/EY tarkoituksia varten, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta hyväksyä ja pitää voimassa luettelo niistä muista valtioista kuin ETA:n jäsenvaltiot, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan osallistuvan CORSIA-järjestelmään unionin lainsäädännön tarkoituksia varten. Tätä valtaa olisi käytettävä asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.

- (34) Ilmailualan siirtymisessä kohti kestävästä ilmailusta on otettava huomioon alan sosiaalinen ulottuvuus ja sen kilpailukyky, jotta varmistetaan, että kyseinen siirtymä on sosiaalisesti oikeudenmukainen ja työntekijöille annetaan koulutusta sekä uudelleen- ja täydennyskoulutusta. Komission olisi annettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus tämän direktiivin soveltamisesta ja sen sosiaalisista vaikutuksista ilmailualaan.
- (35) Ilmailun kokonaishiilidioksidipäästöistä 6–9 prosenttia aiheutuu enintään 1 000 kilometrin pituisista lennoista. Komission olisi esitettävä kertomus toimenpiteistä, joilla edistetään liikennemuotosiirtymää kohti vaihtoehtoisia, kestävämpiä liikennemuotoja odottaessa teknologisia läpimurtoja ja sitä, että saatavilla on päästöttömiä lentopolttoaineita ja ilma-aluksia.
- (36) EU:n päästökauppajärjestelmää on sovellettu lentoihin vuodesta 2012, mutta 55-valmiuspakettiin sisältyy uusia toimenpiteitä, joilla saattaa yhdessä EU:n päästökauppajärjestelmän kanssa olla yhteisvaikutuksia alaan. Saarialueiden tai pienten lentoasemien lentoyhteyksien turvaamiseksi tämän direktiivin mukaisella mekanismilla, jolla on tarkoitus kattaa jäljellä oleva hintaero fossiilisten polttoaineiden ja sen vaihtoehtojen välillä, olisi vähennettävä lentoyhteyksiin kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia ja pienennettävä hiilivuodon riskiä. Komission olisi vuoteen 2026 mennessä raportoitava mahdollisista vaikutuksista lentoyhteyksiin.

- (37) EU:n päästökauppajärjestelmän mukainen lentopetrolin (Jet A1 tai Jet A) päästökerroin olisi yhdenmukaistettava CORSIA-järjestelmän ympäristönsuojelua koskevissa kansainvälisisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa kyseiselle polttoaineelle vahvistetun päästökertoimen kanssa. Päästöoikeuksien tasoja ei olisi muutettava lentopetrolin päästökertoimen korottamisen vuoksi, koska ilmailun maksuttomien päästöoikeuksien jakaminen lakkautetaan asteittain tämän direktiivin johdosta ja siirrytään huutokauppaamiseen suurempien päästövähennysten saamiseksi.
- (38) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001¹ 25 artiklan mukaiset uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa vetyä käyttävät muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet olisi luokiteltava päästöttömiksi niitä käyttäville ilma-alusten käyttäjille, kunnes asianmukaista laskentaa koskevat yksityiskohtaiset säännöt on vahvistettu tämän direktiivin nojalla.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

(39) Jotta voidaan vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt fossiilisen lentopetrolin ja hyväksyttävien polttoaineiden välisen hintaeron vuosittaiselle laskemiselle noudattaen asetusta tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle, tällaisten hyväksyttävien polttoaineiden käytöstä myönnettävien päästöoikeuksien jakamiselle ja tällaisten hyväksyttävien polttoaineiden käytön johdosta säästettyjen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiselle sekä hiilen hintaan ja fossiilisten polttoaineiden yhdenmukaistettuihin vähimmäisverotaseihin perustuvien kannustinten huomioon ottamista koskevien järjestelyjen vahvistamiselle, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä. Lisäksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotta voidaan vahvistaa yksityiskohtaiset järjestelyt, jotka koskevat jäsenvaltioissa järjestettäviä ilmailun päästöoikeuksien huutokauppoja, mukaan lukien huutokauppaa koskevat yksityiskohtaiset järjestelyt, joita tarvitaan siirrettäessä tietty osuus tällaisesta huutokaupasta saatavista tuloista unionin yleiseen talousarvioon omina varoina. 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 sopimuksessa¹ 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.

¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (40) Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä unionin syrjäisimpien alueiden kulkuyhteyksien edistämiseen. Sen vuoksi olisi säädettävä, että jäsenvaltion jollakin syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa kyseisen syrjäisimmän alueen ulkopuolella sijaitsevan toisen lentopaikan välisistä lennoista aiheutuvat päästöt vapautetaan EU:n päästökauppajärjestelmän vaatimuksista tilapäisesti 31 päivään joulukuuta 2030 saakka, jotta voidaan ottaa huomioon asukkaiden tärkeimmät tarpeet työllisyyden, koulutuksen ja muiden mahdollisuuksien suhteen. Kyseisen vapautuksen olisi samoista syistä katettava lennot sellaisten lentopaikkojen välillä, joista molemmat sijaitsevat samalla syrjäisimmällä alueella tai eri syrjäisimmillä alueilla samassa jäsenvaltiossa.
- (41) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöstä (EU) 2023/136¹ on määrä soveltaa ilmoitukseen, joka jäsenvaltioiden on direktiivin 2003/87/EY nojalla tehtävä 30 päivään marraskuuta 2023 mennessä ilma-alusten käyttäjille, edellyttäen että ICAOn julkaisema vuoden 2022 päästöjä koskeva alakohtainen kasvukerroin on nolla.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös (EU) 2023/136, annettu 18 päivänä tammikuuta 2023, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päästöhyvitysmäärän ilmoittamisesta unioniin sijoittautuneille ilma-alusten käyttäjille maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen osalta (EUVL L 19, 20.1.2023, s. 1).

- (42) Vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisen ja Euroopan teollisuuden kilpailukyvyyn 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 olisi varmistettava, etteivät kansalliset täytäntöönpanosäännökset vaikeuta innovointia ja että ne ovat teknologianeutraaleja. Tarvittavia tutkimus- ja innovointitoimia tuetaan unionin tasolla muun muassa tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelmasta ”Horisontti Eurooppa”, johon sisältyy merkittävää rahoitusta ja uusia välineitä EU:n päästökauppajärjestelmään kuuluvilla aloilla.
- (43) Direktiivillä 2003/87/EY perustetusta innovaatorahastosta on määrää tukea hiilestä irtautumista koskevien ratkaisujen tutkimusta sekä kehittämistä ja käyttöönottoa, mukaan lukien päästöttömät teknologiat, ja sen avulla olisi vähennettävä ilmailualan ilmasto- ja ympäristövaikutuksia. Siitä on myös määrää tukea sähköistämistä ja toimia ilmailun kokonaisvaikutusten vähentämiseksi.

- (44) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli varmistaa ilmailun panosta unionin koko talouden päästövähennystavoitteeseen ja CORSIA-järjestelmän asianmukaista täytäntöönpanoa unionin oikeudessa, 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 direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (45) Jäsenvaltioiden olisi saatettava tämä direktiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä 31 päivään joulukuuta 2023 mennessä ottaen huomioon tarve kiireellisiin ilmastotoimiin ja siihen, että kaikki alat osallistuvat päästövähennyksiin kustannustehokkaasti.
- (46) Yksinkertaistamalla hallinnollisia menettelyjä ja mukauttamalla kyseisiä menettelyjä parhaisiin käytäntöihin voitaisiin minimoida hallinnollinen taakka.
- (47) Direktiivi 2003/87/EY olisi näin ollen muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla
Direktiivin 2003/87/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:

- 1) lisätään 3 artiklaan alakohta seuraavasti:
 - ”v) ’ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksilla’ liitteessä I lueteltua ilmailutoimintaa harjoittavasta ilma-aluksesta polttoaineen polton aikana ilmaan päästettyjen typen oksidien (NO_x), nokihiukkasten ja hapettuneiden rikkilajien ilmastoon kohdistuvia vaikutuksia sekä vesihöyryn vaikutuksia, mukaan lukien tiivistymisvanat;”;
- 2) muutetaan 3 c artikla seuraavasti:
 - a) kumotaan 2 kohta;

b) lisätään kohdat seuraavasti:

- ”5. Komissio määrittää ilma-alusten käyttäjille vuodeksi 2024 jaettavan päästöoikeuksien kokonaismäärän niille ilma-aluksen käyttäjille jaettujen päästöoikeuksien kokonaismäärän perusteella, jotka harjoittivat liitteessä I lueteltua ilmailutoimintaa vuonna 2023, vähennettynä 9 artiklassa tarkoitettulla lineaarisella vähennyskertoimella, ja julkaisee tämän määrän sekä maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän, jota olisi noudatettu vuonna 2024 ennen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2023/...⁺ käyttöön otettuja muutoksia voimassa olleiden maksutta jaettavia päästöoikeuksia koskevien sääntöjen nojalla.
6. Tammikuun 1 päivän 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2030 välisenä aikana enintään 20 miljoonaa 5 kohdassa tarkoitettusta päästöoikeuksien kokonaismäärästä varataan kaupallisten ilma-alusten käyttäjien osalta avoimella, yhdenvertaiseen kohteluun perustuvalla ja syrjimättömällä tavalla kestävien lentopolttoaineiden ja muiden lentopolttoaineiden, jotka eivät ole peräisin fossiilisista polttoaineista ja jotka on yksilöity tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamista kestäväälle lentoliikenteelle koskevassa asetuksessa, käyttämiseksi, minkä katsotaan täyttävän sellaisen kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuden, jonka lentopolttoaineen toimittajien ilma-alusten käyttäjien saataville unionin lentokentillä asettaman lentopolttoaineen edellytetään sisältävän kyseisen asetuksen mukaisesti, sellaisilla ääntä hitaammilla lennoilla, joiden osalta päästöoikeuksia on palautettava tämän direktiivin 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

⁺ Virallinen lehti: lisätään tekstiin asiakirjassa PE-CONS 8/23 (2021/0207(COD)) olevan direktiivin numero ja lisätään alaviitteeseen kyseisen direktiivin numero, antopäivä ja EUVL-viite.

Jos lentoasemalla hyväksyttävää lentopolttoainetta ei voida fyysisesti määrittää tiettyyn lentoon kuuluvaksi, tämän alakohdan nojalla varatut päästöoikeudet ovat saatavilla kyseisellä lentoasemalla tankattavia hyväksyttäviä lentopolttoaineita varten suhteessa niihin päästöihin, jotka aiheutuvat kyseiseltä lentoasemalta lähtevistä ilma-aluksen käyttäjän lennoista, joiden osalta päästöoikeuksia on palautettava tämän direktiivin 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Jäsenvaltioiden on jaettava tämän kohdan ensimmäisen alakohdan nojalla varatut päästöoikeudet siten, että voidaan kattaa osittain tai kokonaan fossiilisen lentopetrolin käytön ja asiaankuuluvien hyväksyttävien lentopolttoaineiden käytön välinen hintaero, ottaen huomioon hiilen hintaan ja fossiilisten polttoaineiden yhdenmukaistettuihin vähimmäisverotasoihin perustuvat kannustimet. Kyseistä hintaeroa laskiessaan komissio ottaa huomioon Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamista kestäväälle lentoliikenteelle koskevan asetuksen mukaisesti julkaiseman teknisen raportin. Jäsenvaltioiden on varmistettava tämän kohdan mukaisen rahoituksen näkyvyys tämän direktiivin 30 m artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan vaatimuksia vastaavalla tavalla.

Tämän kohdan mukaisesti jaettavilla päästöoikeuksilla katetaan

- a) 70 prosenttia jäljellä olevasta hintaerosta fossiilisen lentopetrolin sekä sellaisten uusiutuvista lähteistä peräisin olevan vedyn ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 ** 2 artiklan toisen kohdan 34 alakohdassa määriteltyjen kehittyneiden biopolttoaineiden käytön välillä, joiden päästökerroin on nolla tämän direktiivin liitteen IV mukaisesti tai tämän direktiivin 14 artiklan nojalla hyväksytyin täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti;
- b) 95 prosenttia jäljellä olevasta hintaerosta fossiilisen lentopetrolin ja sellaisten direktiivin (EU) 2018/2001 25 artiklan mukaisten, ilmailussa käytettävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytön välillä, joiden päästökerroin on nolla tämän direktiivin liitteen IV mukaisesti tai tämän direktiivin 14 artiklan nojalla annetun täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti;
- c) 100 prosenttia jäljellä olevasta hintaerosta fossiilisen lentopetrolin ja minkä tahansa sellaisen hyväksyttävän lentopolttoaineen käytön välillä, joka ei ole peräisin tämän kohdan ensimmäisen alakohdan soveltamisalaan kuuluvista fossiilisista polttoaineista, lentoasemilla, jotka sijaitsevat pinta-alaltaan alle 10 000 km²:n saarilla ja joilla ei ole tie- tai raideyhteyttä mantereeseen, lentoasemilla, jotka eivät ole riittävän suuria, jotta ne voitaisiin määritellä unionin lentoasemiksi tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamista kestäväälle lentoliikenteelle koskevan asetuksen mukaisesti, ja syrjäisimmillä alueilla sijaitsevilla lentoasemilla;

- d) muissa kuin a, b ja c alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa 50 prosenttia jäljellä olevasta hintaerosta fossiilisen lentopetrolin ja sellaisen hyväksyttävän lentopolttoaineen käytön välillä, jotka eivät ole peräisin tämän kohdan ensimmäisen alakohdan soveltamisalaan kuuluvista fossiilisista polttoaineista.

Tämän kohdan mukaisten päästöoikeuksien jakamisessa voidaan ottaa huomioon muista kansallisen tason järjestelmistä mahdollisesti saatava tuki.

Kaupalliset ilma-alusten käyttäjät voivat vuosittain hakea jaettavia päästöoikeuksia tässä kohdassa tarkoitetun kunkin hyväksyttävän lentopolttoaineen sellaisen määrän perusteella, joka on käytetty lennoilla, joiden osalta päästöoikeudet on palautettava 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2030 välisenä aikana, lukuun ottamatta lentoja, joiden osalta kyseinen vaatimus katsotaan täytetyksi 28 a artiklan 1 kohdan nojalla. Jos jonakin vuonna tällaisten polttoaineiden käytöstä myönnettävien päästöoikeuksien kysyntä on suurempi kuin päästöoikeuksien saatavuus, päästöoikeuksien määrää on vähennettävä yhdenmukaisesti kaikkien niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, joille päästöoikeuksia tuona vuonna jaetaan.

Komissio julkaisee *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* vuosittain edellisen vuoden yksityiskohtaiset tiedot fossiilisen lentopetrolin ja asiaankuuluvien hyväksyttävien lentopolttoaineiden välisestä keskimääräisestä hintaerosta ottaen huomioon hiilen hintaan ja fossiilisten polttoaineiden yhdenmukaistettuihin vähimmäisverotasoihin perustuvat kannustimet.

Siirretään komissiolle valta antaa 23 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään tätä direktiiviä vahvistamalla yksityiskohtaiset säännöt tämän kohdan kuudennessa alakohdassa tarkoitetun hintaeron vuotuiselle laskemiselle, tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa yksilöityjen polttoaineiden käytöstä myönnettävien päästöoikeuksien jakamiselle sekä 14 artiklan 1 kohdan nojalla hyväksytyn täytäntöönpanosäädöksen nojalla raportoidun polttoaineiden käytön johdosta säästettyjen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiselle ja hiilen hintaan ja fossiilisten polttoaineiden yhdenmukaistettuihin vähimmäisverotasoihin perustuvien kannustinten huomioon ottamista koskevien järjestelyjen vahvistamiselle.

Komissio toteuttaa 1 päivään tammikuuta 2028 mennessä arvioinnin tämän kohdan soveltamisesta ja toimittaa kyseisen arvioinnin tulokset oikea-aikaisesti kertomuksessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus päästöoikeuksien ajallisesti rajoitetun enimmäismäärän jakamisesta 31 päivään joulukuuta 2034 saakka, jotta voidaan edelleen tarjota kannustimia tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa yksilöityjen polttoaineiden käyttöön, erityisesti sellaisten direktiivin (EU) 2018/2001 25 artiklan mukaisten, ilmailussa käytettävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käyttöön, joiden päästökerroin on nolla tämän direktiivin liitteen IV mukaisesti tai 14 artiklan nojalla annetun täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti.

Komissio arvioi 1 päivästä tammikuuta 2028 tämän kohdan soveltamista vuosikertomuksessa, joka sen on annettava 10 artiklan 5 kohdan nojalla.

7. Niiden lentojen osalta, jotka lähtevät ETA-alueella sijaitsevalta lentopaikalta ja saapuvat ETA-alueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalle lentopaikalle ja jotka eivät kuuluneet EU:n päästökauppajärjestelmään vuonna 2023, ilma-alusten käyttäjille jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärää suurennetaan sillä päästöoikeuksien määrällä, mukaan lukien sekä maksutta jaettavat että huutokaupattavat päästöoikeudet, jota olisi noudatettu, jos nämä lennot olisivat kuuluneet EU:n päästökauppajärjestelmään mainittuna vuotena, vähennettynä 9 artiklassa tarkoitetulla lineaarisella vähennyskertoimella.
8. Poiketen siitä, mitä 12 artiklan 3 kohdassa, 14 artiklan 3 kohdassa ja 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltioiden on katsottava kyseisissä säännöksissä esitetyt vaatimukset täytetyiksi eivätkä ne saa ryhtyä toimiin ilma-alusten käyttäjiä vastaan niiden 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä syntyvien päästöjen osalta, jotka aiheutuvat jollakin jäsenvaltion syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan lentopaikan, mukaan lukien toinen lentopaikka samalla syrjäisimmällä alueella tai toisella saman jäsenvaltion syrjäisimmällä alueella, välisistä lennoista.

-
- * Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/..., annettu ... päivänä ...kuuta ..., direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (EUVL ...).
- ** Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).”;

3) muutetaan 3 d artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Vuosina 2024 ja 2025 on myytävä huutokaupalla 15 prosenttia 3 c artiklan 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuista päästöoikeuksista sekä vuonna 2024 25 % ja vuonna 2025 50 % kyseisistä päästöoikeuksista jäljellä olevasta 85 prosentista osuus, jonka perusteella päästöoikeuksia olisi jaettu maksutta, lukuun ottamatta 3 c artiklan 6 kohdassa ja 10 a artiklan 8 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitettuja päästöoikeuksien määriä. Jäljellä olevat kyseisten vuosien päästöoikeudet jaetaan maksutta.

Tammikuun 1 päivästä 2026 on myytävä huutokaupalla koko se päästöoikeuksien määrä, jonka perusteella päästöoikeuksia olisi jaettu maksutta kyseisenä vuonna, lukuun ottamatta 3 c artiklan 6 kohdassa ja 10 a artiklan 8 kohdan neljännessä alakohdassa tarkoitettua päästöoikeuksien määrää.”;

b) lisätään kohta seuraavasti:

”1 a. Maksutta jaettavat päästöoikeudet on jaettava ilma-aluksen käyttäjille suhteessa niiden osuuteen vuodelta 2023 raportoiduista ilmailutoiminnan todennetuista päästöistä. Kyseisessä laskennassa on otettava huomioon myös raportoidut ilmailutoiminnan todennetut päästöt niiden lentojen osalta, jotka kuuluvat EU:n päästökauppajärjestelmään vasta 1 päivästä tammikuuta 2024. Toimivaltaisten viranomaisten on asiaankuuluvan vuoden 30 päivään kesäkuuta mennessä myönnettävä päästöoikeudet, jotka jaetaan maksutta kyseisenä vuonna.”;

- c) kumotaan 2 kohta;
- d) korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi yksityiskohtaisin järjestelyin, jotka koskevat tämän artiklan 1 ja 1 a kohdan mukaisesti jäsenvaltioissa järjestettäviä ilmailun päästöoikeuksien huutokauppoja, mukaan lukien huutokauppaa koskevat yksityiskohtaiset järjestelyt, joita tarvitaan siirrettäessä tietty osuus tästä huutokaupasta saatavista tuloista unionin yleiseen talousarvioon omina varoina Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 311 artiklan kolmannen kohdan mukaisesti. Kunkin jäsenvaltion on myytävä päästöoikeuksia kunakin kautena huutokaupalla määrä, joka on suhteessa kyseisen jäsenvaltion osuuteen kaikkien jäsenvaltioiden ilmailun viitevuonna aiheuttamista kokonaispäästöistä, joista on raportoitu 14 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja jotka on todennettu 15 artiklan mukaisesti. Kunkin 13 artiklassa tarkoitetun kauden viitevuosi on se kalenterivuosi, joka päättyy 24 kuukautta ennen huutokaupan kohteena olevan kauden alkua. Delegoiduilla säädöksillä on varmistettava, että 10 artiklan 4 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädettyjä periaatteita noudatetaan.

4. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten tämän luvun soveltamisalaan kuuluvasta päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja käytetään, lukuun ottamatta tuloja, jotka otetaan käyttöön omina varoina Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 311 artiklan kolmannen kohdan mukaisesti ja jotka otetaan unionin yleiseen talousarvioon. Jäsenvaltioiden on käytettävä päästöoikeuksien huutokaupasta saatavat tulot taikka kyseisiä tuloja vastaava määrä tämän direktiivin 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti.”;

4) kumotaan 3 e ja 3 f artikla;

5) muutetaan 11 a artikla seuraavasti:

a) korvataan 1, 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”1. Jollei tämän artiklan 2 ja 3 kohdasta muuta johdu, ilma-alusten käyttäjät, joilla on jonkin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, voivat käyttää seuraavia yksiköitä noudattaakseen 12 artiklan 9 kohdassa säädettyjä velvoitteitaan mitätöidä yksiköitä 12 artiklan 6 kohdan nojalla ilmoitetun määrän osalta:

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

- b) päästöhyvitysohjelmiin osallistuvien osapuolten hyväksymät hyvitykset, jotka ICAOn neuvosto on katsonut hyväksyttäväksi ja 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 myönnetty hyvitykset.
2. Edellä 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja yksiköitä voidaan käyttää, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:
- a) ne ovat peräisin valtiosta, joka on käyttöhetkellä Pariisin sopimuksen osapuoli;
 - b) ne ovat peräisin valtiosta, joka on lueteltu 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä ICAOn kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmään (CORSIA) osallistuvana valtiona. Tätä edellytystä ei sovelleta ennen vuotta 2027 syntyneisiin päästöihin, eikä sitä sovelleta myöskään Yhdistyneiden kansakuntien määrittelemiін vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin, lukuun ottamatta valtioita, joiden BKT asukasta kohti on yhtä suuri 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 määriteltyihin panoksiin sisältyviä, ihmisen toiminnan aiheuttamia lähteistä syntyviä päästöjä ja nielujen aikaansaamia poistumia koskevaan raportointiin tehdään oikea-aikaisesti muutoksia ja jos kaksinkertainen laskenta ja koko maailman nettopäästöjen lisääntyminen vältetään.

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään yksityiskohtaisista vaatimuksista tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja järjestelyjä varten, mihin voi sisältyä myös raportointiin ja rekistereihin liittyviä vaatimuksia, ja kyseisiä järjestelyjä soveltavien maiden tai ohjelmien luettelointia varten. Kyseisissä järjestelyissä on otettava huomioon vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti sovellettavat joustomahdollisuudet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

- b) kumotaan 4 kohta;

c) lisätään kohta seuraavasti:

”8. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa luetellaan ICAOn neuvoston hyväksyttäviksi katsomat sekä tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetyt edellytykset täyttävät yksiköt. Komissio hyväksyy myös täytäntöönpanosäädöksiä, joilla se päivittää kyseistä luetteloa tarvittaessa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

6) muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) korvataan 6 kohta seuraavasti:

”6. Jäsenvaltioiden on laskettava tämän artiklan 8 kohdassa tarkoitetussa täytäntöönpanosäädöksessä säädetyt menetelmän mukaisesti päästöhyvitysvaatimukset joka vuosi edeltävältä kalenterivuodelta niiden lentojen osalta, jotka lennetään 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuihin valtioihin, näistä valtioista ja niiden välillä, ja niiden lentojen osalta, jotka lennetään Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan ja 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen valtioiden välillä, ja ilmoitettava asiasta ilma-aluksen käyttäjille viimeistään kunkin vuoden 30 päivänä marraskuuta.

Jäsenvaltioiden on laskettava tämän artiklan 8 kohdassa tarkoitettussa täytäntöönpanosäädöksessä vahvistetun menetelmän mukaisesti myös tietyn CORSIA-järjestelmän velvoitekauden lopullisten päästöhyvitysvaatimusten kokonaismäärä ja ilmoitettava kyseisistä vaatimuksista ilma-alusten käyttäjille, jotka täyttävät tämän kohdan kolmannessa alakohdassa vahvistetut edellytykset, viimeistään CORSIA-järjestelmän asiaankuuluvan velvoitekauden viimeistä vuotta seuraavan vuoden 30 päivänä marraskuuta.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava päästöhyvitysten taso niille ilma-aluksen käyttäjille, jotka täyttävät kaikki seuraavat edellytykset:

- a) ilma-aluksen käyttäjillä on jonkin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai ne on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet; ja
- b) niiden vuosittaiset hiilidioksidipäästöt 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen ovat yli 10 000 tonnia lentokoneista, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg ja joilla suoritetaan liitteen I soveltamisalaan kuuluvia lentoja, lukuun ottamatta niitä, joiden lähtö- ja saapumispaikka on samassa jäsenvaltiossa, saman jäsenvaltion syrjäisimmät alueet mukaan luettuina.

Ensimmäisen alakohdan b alakohtaa sovellettaessa ei oteta huomioon seuraavan tyyppisten lentojen hiilidioksidipäästöjä:

- i) valtion tarkoituksiin suoritettut lennot;
- ii) humanitaariset avustuslennot;
- iii) lääkintälennot;
- iv) sotilaslennot;
- v) palonsammutuslennot;
- vi) lennot ennen humanitaarista avustuslentoa, lääkintälentoa tai palonsammutuslentoa tai sellaisen jälkeen edellyttäen, että tällaiset lennot suoritettiin samalla ilma-aluksella ja että ne olivat välttämättömiä niihin liittyvien humanitaaristen, lääketieteellisten tai palonsammutustoimien toteuttamiseksi tai että ilma-alus oli tällaisen toiminnan jälkeen sijoitettava uudelleen seuraavaa lentoa varten.”;

b) lisätään kohdat seuraavasti:

”8. Tämän artiklan 6 kohdassa tarkoitettu päästöhyvitysvaatimusten laskenta CORSIA-järjestelmää varten on tehtävä komission täsmentämän menetelmän mukaisesti niiden lentojen osalta, jotka lennetään 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuihin valtioihin, näistä valtioista ja niiden välillä, ja niiden lentojen osalta, jotka lennetään Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan ja 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen valtioiden välillä.

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään menetelmä ilma-alusten käyttäjien tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen päästöhyvitysvaatimusten laskemiseksi.

Kyseisissä täytäntöönpanosäädöksissä on erityisesti täsmennettävä niiden vaatimusten soveltamista, jotka johtuvat tämän direktiivin asiaa koskevista säännöksistä, erityisesti 3 c, 11 a, 12 ja 25 a artiklasta, sekä, mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin asiaa koskevat säännökset huomioon ottaen, CORSIA-järjestelmän ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. Ensimmäinen tällainen täytäntöönpanosäädös annetaan viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2024.

9. Ilma-alusten käyttäjien, joilla on jonkin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, on mitätöitävä 11 a artiklassa tarkoitettuja yksiköitä vain sen määrän osalta, jonka kyseinen jäsenvaltio on ilmoittanut 6 kohdan mukaisesti asiaankuuluvalla CORSIA-järjestelmän velvoitekaudelta. Kauden 2021–2023 päästöjen osalta mitätöinti on tehtävä viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2025 ja kauden 2024–2026 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2028.”;

7) lisätään 14 artiklaan kohdat seuraavasti:

- ”5. Ilma-alusten käyttäjien on raportoitava kerran vuodessa ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksista, jotka ilmenevät 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen. Tätä varten komissio hyväksyy viimeistään 31 päivänä elokuuta 2024 ensimmäisen kohdan nojalla täytäntöönpanosäädöksen ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutusten sisällyttämiseksi tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehykseen. Kyseisen tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehyksen on sisällettävä vähintään saatavilla olevat ilma-aluksen kolmiulotteiset lentoratatiedot sekä ilmankosteus ja lämpötila, jotta voidaan tuottaa hiilidioksidiekvivalentti lentoa kohti. Komissio varmistaa käytettävissä olevien resurssien rajoissa, että käytettävissä on välineitä, joilla voidaan helpottaa tarkkailua, raportointia ja todentamista ja mahdollisuuksien mukaan automatisoida ne hallinnollisen taakan minimoimiseksi.

Jäsenvaltioiden on 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen varmistettava, että kukin ilma-aluksen käyttäjä tarkkailee kunkin kalenterivuoden aikana käyttämänsä kunkin ilma-aluksen muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutuksia ja raportoi niistä toimivaltaiselle viranomaiselle kunkin vuoden päätyttyä 1 kohdassa tarkoitettujen täytäntöönpanosäädösten mukaisesti.

Komissio antaa vuosittain vuodesta 2026 alkaen osana 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua kertomusta kertomuksen tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehyksen soveltamisen tuloksista.

Komissio antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutusten tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehyksen soveltamisesta saatujen tulosten perusteella kertomuksen ja tarvittaessa, tehtyään ensin vaikutustenarvioinnin, lainsäädäntöehdotuksen ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutusten hillitsemiseksi siten, että ilmailun muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vaikutukset sisällytetään EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan.

6. Komissio julkaisee viimeistään kolmen kuukauden kuluttua raportoinnin määräajasta käyttäjäystävällisellä tavalla vähintään seuraavat ilmailutoiminnan vuosittaisia yhteenlaskettuja päästöjä koskevat tiedot, jotka on raportoitu jäsenvaltioille tai toimitettu komissiolle komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066* ja komission delegoidun asetuksen (EU) 2019/1603** 7 artiklan mukaisesti:
 - a) kunkin ETA-alueella sijaitsevan lentopaikkaparin osalta:
 - i) kaikista lennoista aiheutuvat päästöt;

- ii) lentojen kokonaismäärä;
 - iii) matkustajien kokonaismäärä;
 - iv) ilma-alusten tyypit;
- b) kunkin ilma-alusten käyttäjän osalta:
- i) tiedot ETA:n sisäisistä lennoista, ETA-alueelta lähtevistä lennoista, ETA-alueelle saapuvista lennoista ja kahden kolmannen maan välisistä lennoista aiheutuneista päästöistä valtiopareittain eriteltyinä sekä tiedot päästöistä, joihin sovelletaan CORSIA-järjestelmän hyväksyttävien päästöyksiköiden mitätöimisvelvoitetta;
 - ii) 12 artiklan 8 kohdan mukaisesti laskettu päästöhyvitysvaativuorokausen määrä;
 - iii) ilma-alusten käyttäjien 11 a artiklan mukaisten hyvitysten määrä ja tyyppi, joita käytetään tämän kohdan ii alakohdassa tarkoitettuun päästöhyvitysvaativuorokausen täyttämiseen;
 - iv) niiden käytettyjen polttoaineiden määrä ja tyyppi, joiden päästökerroin on nolla tämän direktiivin mukaisesti tai jotka oikeuttavat ilma-aluksen käyttäjän saamaan päästöoikeuksia 3 c artiklan 6 kohdan mukaisesti.

Ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdan osalta erityisolosuhteissa, joissa ilma-aluksen käyttäjä toimii hyvin rajoitetulla määrällä lentopaikkapareja tai hyvin rajoitetulla määrällä valtiopareja, joihin sovelletaan päästöhyvitysvaatimuksia, tai hyvin rajoitetulla määrällä valtiopareja, joihin ei sovelleta päästöhyvitysvaatimuksia, kyseinen ilma-aluksen käyttäjä voi pyytää, että hallinnoiva jäsenvaltio ei julkaise tällaisia tietoja ilma-aluksen käyttäjän tasolla, ja selitettävä, miksi tietojen antamisen katsottaisiin vahingoittavan sen kaupallisia etuja. Kyseisen pyynnön perusteella hallinnoiva jäsenvaltio voi pyytää komissiota julkaisemaan kyseiset tiedot korkeammalla yhdistämistasolla. Komissio tekee pyyntöä koskevan päätöksen.

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

** 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).”;

8) muutetaan 18 a artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti

”2. Jos ilma-aluksen käyttäjää hallinnoivan jäsenvaltion alueella ei 13 artiklassa tarkoitetun kauden ensimmäisten kahden vuoden aikana ole aiheutunut yhtään ilma-aluksen käyttäjän toiminnasta johtuvista, tämän artiklan 1 kohdan b alakohdan soveltamisalaan kuuluvista ilmailun päästöistä, kyseinen ilma-aluksen käyttäjä on siirrettävä seuraavaksi kaudeksi johonkin toiseen hallinnoivaan jäsenvaltioon. Uuden hallinnoivan jäsenvaltion on oltava se jäsenvaltio, jonka alueella on aiheutunut suurin osa kyseisen ilma-aluksen käyttäjän suorittamien lentojen aiheuttamista arvioiduista päästöistä edellisen kauden kahden ensimmäisen vuoden aikana.”;

b) korvataan 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 lueteltua ilmailutoimintaa; jos ilma-aluksen käyttäjä ei ole harjoittanut liitteessä I lueteltua ilmailutoimintaa luettelon päivittämistä edeltävien neljän peräkkäisen kalenterivuoden aikana, kyseistä ilma-aluksen käyttäjää ei sisällytetä luetteloon.”;

9) muutetaan 25 a artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Unioni ja sen jäsenvaltiot pyrkivät edelleen tekemään sopimuksia maailmanlaajuisista toimenpiteistä ilmailun aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi asetuksen (EU) 2021/1119 tavoitteiden ja Pariisin sopimuksen mukaisesti. Komissio harkitsee näiden sopimusten perusteella, onko tätä direktiiviä tarpeen muuttaa siltä osin kuin se koskee ilma-alusten käyttäjiä.”;

b) lisätään kohdat seuraavasti:

”3. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksen, jossa luetellaan muut valtiot kuin Euroopan talousalueen jäsenvaltiot, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan soveltavan CORSIA-järjestelmää tämän direktiivin tarkoituksia varten siten, että vuosi 2019 on kauden 2021–2023 perustaso ja 85 prosenttia vuoden 2019 päästöistä on vuodesta 2024 alkaen kunkin vuoden lähtötaso. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Sellaisista lennoista 31 päivään joulukuuta 2026 saakka syntyvien päästöjen osalta, jotka lennetään tämän artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuun valtioon tai luetellusta valtiosta, ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse palauttaa päästöoikeuksia 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti näiden päästöjen osalta.
5. Sellaisista lennoista 31 päivään joulukuuta 2026 saakka syntyvien päästöjen osalta, jotka lennetään Euroopan talousalueen ja muiden kuin tämän artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen valtioiden välillä, lukuun ottamatta Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lennettäviä lentoja, ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse palauttaa päästöoikeuksia 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti näiden päästöjen osalta.
6. Sellaisista lennoista aiheutuvien päästöjen osalta, jotka lennetään Yhdistyneiden kansakuntien määrittelemiін vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin ja näistä maista ja valtioista, lukuun ottamatta tämän artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuja maita ja valtioita sekä valtioita, joiden BKT asukasta kohti on yhtä suuri tai suurempi kuin unionin keskiarvo, ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse palauttaa päästöoikeuksia 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti näiden päästöjen osalta.

7. Jos komissio tulee siihen tulokseen, että kilpailu vääristyy merkittävästi, kuten tilanteessa, jossa kolmas maa, joka soveltaa CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti oman lainsäädäntönsä nojalla tai ei pane CORSIA-järjestelmää koskevia säännöksiä täytäntöön yhdenvertaisella tavalla kaikkien ilma-alusten käyttäjien osalta, ja että siitä on haittaa ilma-alusten käyttäjille, joilla on jonkin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla kyseiset ilma-alusten käyttäjät vapautetaan 12 artiklan 9 kohdan mukaisista päästöhyvitysvaatimuksista tällaisiin valtioihin suuntautuvista ja tällaisista valtioista saapuvista lennoista aiheutuvien päästöjen osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Jos ilma-alusten käyttäjät, joilla on jonkin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, suorittavat lentoja kahden tämän artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellun valtion välillä, mukaan lukien lennot, jotka lennetään Sveitsin, Yhdistyneen kuningaskunnan ja tämän artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen valtioiden välillä, ja jos nämä valtiot antavat ilma-alusten käyttäjien käyttää muita kuin 11 a artiklan 8 kohdan nojalla hyväksytyssä luettelossa olevia yksiköitä, siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla annetaan näiden ilma-alusten käyttäjien käyttää muitakin kuin kyseisessä luettelossa olevia yksikkötyyppejä tai määrätään, että 11 a artiklan 2 ja 3 kohdan edellytykset eivät sido niitä näiden lentojen aiheuttamien päästöjen osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

10) korvataan 28 a ja 28 b artikla seuraavasti:

”28 a artikla

Poikkeukset, joita sovelletaan ennen ICAOn maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen pakollista täytäntöönpanoa

1. Poiketen siitä, mitä 12 artiklan 3 kohdassa, 14 artiklan 3 kohdassa ja 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltioiden on katsottava kyseisissä säännöksissä esitetyt vaatimukset täytetyiksi eivätkä ne saa ryhtyä toimiin ilma-alusten käyttäjiä vastaan seuraavien osalta:
 - a) kaikki ETA:n ulkopuolisissa valtioissa sijaitseviin lentopaikkoihin, lukuun ottamatta Yhdistyneessä kuningaskunnassa tai Sveitsissä sijaitsevia lentopaikkoja, saapuvista tai niistä lähtevistä lennoista aiheutuvat päästöt kunakin kalenterivuonna 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen 31 päivään joulukuuta 2026 saakka, jollei 28 b artiklassa tarkoitetusta uudelleentarkastelusta muuta johdu;
 - b) kaikki jollakin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa tarkoitettulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja muulla ETA:n alueella sijaitsevan lentopaikan välisistä lennoista aiheutuvat päästöt kunakin kalenterivuonna 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen 31 päivään joulukuuta 2023 saakka, jollei 28 b artiklassa tarkoitetusta uudelleentarkastelusta muuta johdu.

Edellä olevia 11 a, 12 ja 14 artiklaa sovellettaessa muista kuin tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista lennoista aiheutuvat todennetut päästöt katsotaan ilma-aluksen käyttäjän todennetuiksi päästöiksi.

2. Poiketen siitä, mitä 3 d artiklan 3 kohdassa säädetään, kunkin jäsenvaltion huutokaupalla myymien päästöoikeuksien määrää kaudella, joka alkaa 1 päivänä tammikuuta 2013 ja päättyy 31 päivänä joulukuuta 2026, vähennetään siten, että se vastaa kyseisen jäsenvaltion osuutta ilmailusta aiheutuvista päästöistä niiden lentojen osalta, joihin ei sovelleta tämän artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädettyä poikkeusta.
3. Poiketen siitä, mitä 3 g artiklassa säädetään, ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse toimittaa tarkkailusuunnitelmia, joissa esitetään toimenpiteitä päästöjen tarkkailemiseksi ja niistä raportoimiseksi, niiden lentojen osalta, joihin sovelletaan tämän artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädettyä poikkeusta.
4. Poiketen siitä, mitä 3 g, 12, 15 ja 18 a artiklassa säädetään, jos ilma-aluksen käyttäjän vuosittaiset kokonaispäästöt ovat vähemmän kuin 25 000 tonnia hiilidioksidia tai jos ilma-aluksen käyttäjän vuosittaiset kokonaispäästöt ovat vähemmän kuin 3 000 tonnia hiilidioksidia muista kuin tämän artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuista lennoista, sen päästöt katsotaan todennetuiksi päästöiksi, jos ne on määritetty komission asetuksen (EU) N:o 606/2010* nojalla hyväksytyä, vähän päästöjä aiheuttaville ilma-alusten käyttäjille tarkoitettua välinettä käyttäen, jonka tietoja Eurocontrol on täydentänyt päästökauppajärjestelmänsä tukivälineestä saaduilla tiedoilla. Jäsenvaltiot voivat soveltaa yksinkertaistettuja menettelyjä muihin kuin kaupallisiin ilma-alusten käyttäjiin, jos näillä menettelyillä saavutetaan samanlainen tarkkuus kuin vähän päästöjä aiheuttaville ilma-alusten käyttäjille tarkoitettulla välineellä.
5. Tämän artiklan 1 kohtaa sovelletaan maihin, joiden kanssa on tehty sopimus 25 tai 25 a artiklan nojalla, noudattaen kuitenkin tällaisen sopimuksen ehtoja.

28 b artikla

Komission kertomus ja uudelleentarkastelu koskien ICAOn maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa

1. Komissio antaa ennen 1 päivää tammikuuta 2027 ja sen jälkeen joka kolmas vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen päästöihin vuodesta 2021 alkaen sovellettavan maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa koskevien ICAOn neuvottelujen edistymisestä ja etenkin
 - a) asiaa koskevista ICAOn välineistä, mukaan lukien standardit ja suositellut menettelytavat, sekä edistymisestä ICAOn toimenpidepaketin kaikkien osien täytäntöönpanossa ICAOn 41. yleiskokouksessa hyväksytyn pitkän aikavälin maailmanlaajuisen ei-sitovan tavoitteen saavuttamiseksi;
 - b) ICAOn neuvoston hyväksymistä maailmanlaajuisista markkinaperusteista toimenpidettä koskevista suosituksista, mukaan lukien mahdolliset lähtötasojen muutokset;
 - c) maailmanlaajuisen rekisterin perustamisesta;
 - d) kolmansien maiden toteuttamista kansallisista toimenpiteistä, joilla pannaan täytäntöön maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide, jota sovelletaan päästöihin vuodesta 2021 alkaen;
 - e) kolmansien maiden CORSIA-järjestelmän päästöhyvityksiin osallistumisen asteesta, mukaan lukien niiden varaumien seuraukset kyseisen osallistumisen osalta; ja

- f) muusta asiaan liittyvästä kansainvälisestä kehityksestä ja sovellettavista välineistä sekä edistymisestä ilmailun kokonaisilmastovaikutuksen vähentämisessä.

Pariisin sopimuksen maailmanlaajuisen tilannekatsauksen mukaisesti komissio antaa kertomuksen myös pyrkimyksistä saavuttaa ilmailualan pitkän aikavälin maailmanlaajuinen ei-sitova tavoite ilmailun hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä nettonollatasolle vuoteen 2050 mennessä, mitä arvioidaan ensimmäisen alakohdan a–f alakohdassa tarkoitettujen kriteerien mukaisesti.

2. Komissio antaa viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2026 Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa se arvioi ICAOn maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen tinkimättömyyttä ympäristön kannalta, mukaan lukien se, kuinka hyvin siinä pyritään saavuttamaan Pariisin sopimuksen tavoitteet yleisesti, CORSIA-järjestelmän päästöhyvityksiin osallistumisen astetta, sen täytäntöönpanokelpoisuutta, avoimuutta, seuraamuksia noudattamatta jättämisestä, yleisöpalautetta koskevia menettelyjä, päästöhyvitysten laatua, päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista, rekistereitä, vastuuvollisuutta ja biopolttoaineiden käyttöä koskevia sääntöjä. Komissio julkaisee kyseisen kertomuksen myös 1 päivään heinäkuuta 2026 mennessä.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettuun komission kertomukseen on liitettävä lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin muuttamiseksi tarvittaessa niin, että se on Pariisin sopimuksen lämpötilatavoitteen mukainen ja noudattaa unionin sitoumusta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä ja tavoitetta ilmastoneutraaliuden saavuttamisesta viimeistään vuoteen 2050 mennessä ja jotta varmistetaan unionin ilmastotoimien tinkimättömyys ympäristön kannalta ja tehokkuus. Liitteenä olevaan ehdotukseen on tarvittaessa sisällyttävä EU:n päästökauppajärjestelmän soveltaminen ETA-alueen valtioissa sijaitsevista lentopaikoista ETA:n ulkopuolella sijaitseviin lentopaikkoihin lähteviin lentoihin tammikuusta 2027 alkaen ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevista lentopaikoista saapuvien lentojen jättäminen soveltamisalan ulkopuolelle, jos 2 kohdassa tarkoitettusta kertomuksesta käy ilmi, että
- a) ICAOn yleiskokous ei 31 päivään joulukuuta 2025 mennessä ole lujittanut CORSIA-järjestelmää pitkän aikavälin maailmanlaajuisen ei-sitovan tavoitteen mukaisesti Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi; tai
 - b) 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellut valtiot edustavat alle 70:tä prosenttia kansainvälisen ilmailun päästöistä uusimpien saatavilla olevien tietojen perusteella,

Liitteenä olevassa ehdotuksessa on myös tarvittaessa annettava ilma-alusten käyttäjille mahdollisuus vähentää CORSIA-järjestelmän mukaisesta hyvityksestä kyseisillä reiteillä aiheutuneet kustannukset, jotta vältetään kaksinkertaisen maksun periminen. Jos tämän kohdan ensimmäisen alakohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen edellytykset eivät täyty, ehdotuksella on tarvittaessa muutettava tätä direktiiviä siten, että EU:n päästökauppajärjestelmää sovelletaan edelleen ainoastaan ETA:n sisäisiin lentoihin, Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan suuntautuviin lentoihin sekä muihin kuin 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuihin valtioihin suuntautuviin lentoihin.

* Komission asetus (EU) N:o 606/2010, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2010, tiettyjen vähän päästöjä aiheuttavien ilma-alusten käyttäjien polttoainekulutuksen arviointiin käytettävän ja Euroopan lennonvarmistusjärjestön (Eurocontrol) kehittämän yksinkertaistetun välineen hyväksymisestä (EUVL L 175, 10.7.2010, s. 25).”;

11) lisätään 30 artiklaan kohta seuraavasti:

”8. Vuonna 2026 komissio sisällyttää 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettuun kertomukseen seuraavat osatekijät:

- a) arviointi alle 1 000 kilometrin pituisten lentojen ympäristö- ja ilmastovaikutuksista ja pohdinta vaihtoehdoista kyseisten vaikutusten vähentämiseksi, mukaan lukien käytettävissä olevien julkisen liikenteen vaihtoehtoisten liikennemuotojen tarkastelu ja kestävien lentopolttoaineiden käytön lisääminen;
- b) arviointi niiden toiminnanharjoittajien suorittamien lentojen ympäristö- ja ilmastovaikutuksista, joille on myönnetty poikkeus liitteessä I olevan taulukon sarakkeen ”Toiminnat” otsikon ”Ilmailu” h tai k alakohdan nojalla, sekä pohdinta vaihtoehdoista näiden vaikutusten vähentämiseksi;
- c) arviointi tämän direktiivin sosiaalisista vaikutuksista ilmailualalla, mukaan lukien vaikutukset työvoimaan ja lentomat kustamisen kustannuksiin; ja
- d) arviointi saarten ja syrjäisten alueiden lentoyhteyksistä, mukaan lukien kilpailukykyyn ja hiilivuotoon liittyvien näkökohtien sekä ympäristö- ja ilmastovaikutusten tarkastelu.

Edellä 10 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu kertomus on tarvittaessa myös otettava huomioon tämän direktiivin tulevassa tarkistamisessa.”;

- 12) Muutetaan liitteet I ja IV tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

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

Kyseisissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä 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
Voimaantulo

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

4 artikla
Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

LIITE

1) Muutetaan direktiivin 2003/87/EY liitteessä I olevan taulukon sarakkeessa ”Toiminnot” oleva merkintä ”Ilmailu” seuraavasti:

a) lisätään ensimmäisen kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

”Kahdessa eri 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetellussa valtiossa sijaitsevien lentopaikkojen väliset lennot ja Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan ja 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen valtioiden väliset lennot sekä 12 artiklan 6 ja 8 kohtaa ja 28 c artiklaa sovellettaessa kahdessa eri kolmannessa maassa sijaitsevien lentopaikkojen väliset lennot, kun ilma-alusten käyttäjät täyttävät kaikki seuraavat edellytykset:

a) ilma-aluksen käyttäjillä on jonkin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai ne on rekisteröity jossakin jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet; ja

- b) niiden vuosittaiset hiilidioksidipäästöt 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen ovat yli 10 000 tonnia lentokoneista, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg ja joilla suoritetaan tämän liitteen soveltamisalaan kuuluvia lentoja, lukuun ottamatta niitä, joiden lähtö- ja saapumispaikka on samassa jäsenvaltiossa saman jäsenvaltion syrjäisimmät alueet mukaan luettuina; tätä alakohtaa sovellettaessa ei oteta huomioon seuraavan tyyppisten lentojen päästöjä:
- i) valtion tarkoituksiin suoritettut lennot;
 - ii) humanitaariset avustuslennot;
 - iii) lääkintälennot;
 - iv) sotilaslennot;
 - v) palonsammutuslennot;
 - vi) lennot ennen humanitaarista avustuslentoa, lääkintälentoa tai palonsammutuslentoa tai sellaisen jälkeen edellyttäen, että tällaiset lennot suoritettiin samalla ilma-aluksella ja että ne olivat välttämättömiä niihin liittyvien humanitaaristen, lääketieteellisten tai palonsammutustoimien toteuttamiseksi tai että ilma-alus oli tällaisen toiminnan jälkeen sijoitettava uudelleen seuraavaa lentoa varten.”;
- b) korvataan i alakohdassa luku ”30 000” luvulla ”50 000”;

2) muutetaan direktiivin 2003/87/EY liitteessä IV olevan B osan kohta 'Hiilidioksidipäästöjen tarkkailu' seuraavasti:

a) lisätään neljännen kohdan loppuun virke seuraavasti:

”Lentopetrolin (Jet A1 tai Jet A) päästökerroin on 3,16 (t CO₂ / tonni polttoainetta).”;

b) lisätään neljännen kohdan jälkeen kohta seuraavasti:

Direktiivin (EU) 2018/2001 25 artiklan mukaisten, uusiutuvista lähteistä peräisin olevaa vetyä käyttävien muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden päästöt luokitellaan päästöttömiksi niitä käyttäville ilma-alusten käyttäjille, kunnes tämän direktiivin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu täytäntöönpanosäädös hyväksytään.”.
