

Brüssel, 25. juuni 2022
(OR. fr, en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0207(COD)

10509/22
ADD 2

CLIMA 304
ENV 640
ENER 322
TRANS 426
COMPET 522
ECOFIN 650
AVIATION 144
CODEC 966

MÄRKUS

Saatja: Eesistujariik

Saaja: Nõukogu

Komisjoni dok nr: 10917/21 - COM (2021) 552 final

Teema: Pakett „Eesmärk 55“

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu ELi majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega

– Üldine lähenemisviis

Pidades silmas nõukogu 28. juuni 2022. aasta istungit (keskkond), edastatakse delegatsioonidele lisas eesistujariigi kompromisstekst eespool nimetatud teemal.

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv,
millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ
seoses lennunduse panusega kogu ELi majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise
eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega¹**

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 arvamust²,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust³,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

¹ Muudatused võrreldes eesistujariigi eelmise kompromissiga on märgitud **paksus allajoonitud** kirjas ja väljajäetud tekst nurksulgudega [...]. Varasemad muudatused on alla joonitud.

² ELT C , , lk .

³ ELT C , , lk .

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ⁴ loodi liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega (LHÜ) kauplemise süsteem, mille eesmärk on vähendada kulutõhusalt ja majanduslikult tulemuslikult kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Lennutegevus lisati ELi heitkogustega kauplemise süsteemi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/101/EÜ⁵.
- (2) 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe (edaspidi „Pariisi kokkulepe“)⁶ jõustus 2016. aasta novembris. Pariisi kokkuleppe osalised leppisid kokku eesmärgis hoida üleilmse keskmise temperatuuri tõus tunduvalt alla 2 °C võrreldes industriaalajastu eelse tasemega ning teha jõupingutusi, et hoida temperatuuri tõusu alla 1,5 °C võrreldes industriaalajastu eelse tasemega. Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks peavad heite vähendamisse panustama kõik majandussektorid, sealhulgas rahvusvaheline lennundus.
- (3) Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu võttis oma 214. istungjärgu kümnendal istungil 27. juunil 2018 vastu rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA) käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaande (Chicago konventsiooni 16. lisa IV köide). Liit ja selle liikmesriigid jätkavad CORSIA toetamist ning on pühendunud selle rakendamisele alates katsetapist ajavahemikul 2021–2023⁷.

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

⁵ 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).

⁶ Pariisi kokkulepe (ELT L 282, 19.10.2016, lk 4).

⁷ Nõukogu 25. juuni 2020. aasta otsus (EL) 2020/954, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis võetav seisukoht vabatahtlikust osalemisest teatamise kohta rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) alates 1. jaanuarist 2021 ning lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023 valitud võimaluse kohta (ELT L 212, 3.7.2020, lk 14).

- (4) Liikmesriigid teavitasid kooskõlas nõukogu otsusega (EL) 2018/2027⁸ ICAO sekretariaati CORSIA ja Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi (edaspidi „ELi HKS“) erinevustest. Eesmärk oli säilitada liidu õigustik ja poliitiline tegutsemisruum, samuti liidu kliimaeesmärkide tase ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu ainupädevus liidu õigusaktide sisu üle otsustamisel. Pärast direktiivi 2003/87/EÜ käesoleva muudatuse vastuvõtmist tuleks ajakohastada ICAO sekretariaadile CORSIA ja ELi HKSi vaheliste erinevuste kohta edastatud teavet liidu õiguse kohase teise erinevusi käsitleva teatega, et võtta arvesse liidu õiguses tehtud muudatusi.
- (5) Kliima- ja keskkonnaprobleemide lahendamine ning Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamine on kesksel kohal teatises „Euroopa roheline kokkulepe“, mille komisjon võttis vastu 11. detsembril 2019⁹.
- (6) Oma ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud vähendamiskohustuses, mis esitati ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni sekretariaadile 17. detsembril 2020,¹⁰ võttis liit endale kohustuse vähendada 2030. aastaks ELi majanduses kokku kasvuhoonegaaside netoheidet vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (7) Liit on sätestanud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrmises (EL) 2021/1119¹¹ eesmärgi saavutada 2050. aastaks kogu majandust hõlmav kliimanetraalsus. Kõnealuse määrmisega kehtestatakse ka kogu liitu hõlmav siduv eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast sidumise mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

⁸ Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25).

⁹ COM(2019) 640 (final).

¹⁰ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

- (8) Direktiivi 2003/87/EÜ käesoleva muudatuse eesmärk on rakendada ka lennundussektori puhul liidu poolt Pariisi kokkuleppega võetud kohustusi ning asjakohast õigusraamistikku, millega saavutada 2030. aasta siduv kliimaeesmärk vähendada liidus kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega, nagu on sätestatud määruses (EL) 2021/... .
- (9) Lennundus peaks andma oma panuse heitkoguste vähendamisse, mida on vaja liidu 2030. aasta kliimaeesmärkide saavutamiseks. Seetõttu tuleks lennundussektori lubatud heitkoguse ühikute üldkogus konsolideerida ja kohaldada selle suhtes lineaarset vähendamistegurit.
- (10) Selleks et saavutada kõrgemad kliimaeesmärgid, tuleb võimalikult palju vahendeid suunata kliimapöördesse. Seepärast tuleks kogu enampakkumisest saadud tulu, mida ei eraldata liidu eelarvesse, kasutada kliimaga seotud eesmärkidel.
- (11) Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 28b lõikele 3 peab liit hindama ICAO CORSIA süsteemi ja seda nõuetekohaselt rakendama asjakohasel viisil, mis on kooskõlas liidu poolt 2030. aastaks võetud kohustusega vähendada kasvuhoonegaaside heidet kõigis majandussektorites.
- (12) Lennundussektori LHÜde üldkogus tuleks konsolideerida selliste lendude jaoks eraldatavate LHÜde koguse tasemel, mis väljuvad Euroopa Majanduspiirkonnas (EMP) asuvatel lennuväljadelt ja saabuvad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvatele lennuväljadele. 2024. aastaks eraldatav LHÜde kogus peaks põhinema aktiivsetele õhusõidukikäitajatele 2023. aastaks eraldatud üldkogusel, mida vähendatakse lineaarse teguri võrra, nagu on sätestatud direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 9. LHÜde kogust tuleks suurendada, et võtta arvesse marsruute, mis 2023. aastal ei olnud ELi HKSiga hõlmatud, kuid mis alates 2024. aastast kuuluvad ELi HKS-i kohaldamisalasse.
- (13) Enampakkumisel müüdava osa suurendamine alates direktiivi 2003/87/EÜ käesoleva muudatuse jõustumisele järgnevast aastast peaks saama lennundussektori LHÜde eraldamisel reeglits, võttes arvesse sektori võimet CO₂-ga seotud suuremad kulud üle kanda. Rakendada tuleks LHÜde tasuta eraldamise järkjärgulist kaotamist 2024. aastast 2026. aastani ja täielikku enampakkumist alates 2027. aastast.

- (13a) Üleminek fossiilkütuste kasutamisel säästvate lennukikütuste kasutamisele aitaks kaasa lennutranspordi CO₂ heite vähendamisele. Võttes aga arvesse õhusõidukite käitajate vahelist suurt konkurentsi, ELi säästvate lennukikütuste turu arengut ning fossiilpetrooli ja alternatiivkütuste olulist hinnaerinevust, tuleks kõnealust üleminekut toetada erinevate poliitikameetmete kombineerimisega nii pakkumise poolel, nt [RefuelEU Aviationi määrus], kui ka nõudluse poolel, stimuleerides varajasi tegutsejaid asjakohase üleminekutoetusega nende hinnaerinevuste ületamiseks. Seepärast tuleks ajavahemikul 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030 eraldada LHÜsid sarnaselt hinnavahelepingutega, mis kataksid osa fossiilpetrooli ja [RefuelEU Aviationi määruse] artikli 4 lõikes 1 kindlaks määratud kütuste ülejäänud hinnaerinevusest. Nende LHÜde puhul tuleks arvesse võtta CO₂ hinda, edendades kasvuhoonegaaside heite suuremat vähendamist proportsionaalselt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt teatatud kasutatud kütuste kogusega. Selleks tuleks 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030 reserveerida maksimaalselt 20 miljonit LHÜd. Need LHÜd peaksid pärinema lennunduse jaoks olemasolevate LHÜde üldkogusest ning neid tuleks kasutada üksnes ELi HKSiga hõlmatud lendude puhul ja mittediskrimineerival viisil.
- (14) Direktiivi 2003/87/EÜ tuleks muuta ka nõuete täitmiseks kasutatavate aktsepteeritavate ühikute osas, et võtta arvesse ühikute kõlblikkuskriteeriume, mille ICAO nõukogu 2019. aasta märtsil oma 216. istungjärgul CORSIA olulise elemendina vastu võttis. Liidus asuvatel lennuettevõtjatel peaks olema võimalik kasutada ühikuid nõuete täitmiseks CORSIAs osalevate riikide hulka kuuluvatest kolmandatest riikidest väljuvate või sinna saabuvate lendude puhul [...]. Tagamaks, et CORSIA rakendamine liidu poolt toetab Pariisi kokkuleppe eesmäärke ja stimuleerib ulatuslikumat osalemist CORSIAs, peaksid asjaomased ühikud pärinema Pariisi kokkuleppe osalisriikidest, kes osalevad ka CORSIAs, vältides samas ühikute topeltarvestust.

- (15) Selleks et tagada [...] ühikute kasutamise ühetaolised tingimused vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 11a, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused võtta vastu loetelu ühikutest, mida ICAO nõukogu peab CORSIA nõuete täitmisel vastuvõetavaks ja mis vastavad eespool nimetatud kõlblikkustingimustele. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹².
- (16) Selle tagamiseks, et oleks kehtestatud kord, mis võimaldaks osalevatelt osalistelt heakskiitu saada, et aruandlust, mis käsitleb osalevate osaliste riiklikult kindlaksmääratud panustega hõlmatud inimtekkelistest allikatest pärit kasvuhoonegaaside heidet ja nende neeldajates sidumist, kohandatakse õigeaegselt ning et välditaks topeltarvestust ja ülemilmse heite netokasvu, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused kõnealuse korraga seotud üksikasjalike nõuete kehtestamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹³.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (17) [...] Liidus asuvate [...] õhusõiduki käitajate puhul tuleks CORSIA kompenseerimisnõuded arvutada rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitlevate ICAO rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade alusel, võttes arvesse, et CORSIAt ei kohaldata [...] EMPs asuvalt lennuväljalt väljuvate ja EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvalle lennuväljale saabuvate lendude suhtes [...], lähtudes nn selge eraldamise põhimõttest. Komisjonile tuleks anda rakendamisvolitused, et võtta vastu arvutusmetoodika, võttes arvesse erinevusi kõnealuste rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade ning direktiivi 2003/87/EÜ vahel. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.
- (18) Selleks et tagada ühetaolised tingimused loetelu koostamiseks riikidest, mida loetakse direktiivi 2003/87/EÜ tähenduses CORSIAt kohaldavateks riikideks kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 25a lõikega 3, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et võtta vastu ja hallata loetelu riikidest, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik ning mida liidu õiguse kohaselt loetakse CORSIAs osalevateks riikideks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.
- (19) Kuna CORSIA rakendamine ja selle nõuete täitmise tagamine väljaspool liitu asuvate õhusõiduki käitajate puhul peaks kuuluma üksnes asjaomaste õhusõiduki käitajate asukohariigi pädevusse [...], ei tohiks väljaspool liitu asuvatelt õhusõiduki käitajatelt nõuda ühikute tühistamist CORSIA nõuete täitmiseks käesoleva direktiivi alusel [...].

- (19a) Kuna CORSIA rakendamine ja kohaldamine väljaspool liitu asuvate õhusõidukikäitajate suhtes peaks kuuluma üksnes asjaomaste õhusõidukikäitajate asukohariigi pädevusse, võib asjaomase õhusõiduki käitaja asukohariik teatada CORSIA kohaldamisel tekkivatest erinevustest ka Euroopa-siseste lendude puhul, [...] kui väljaspool liitu asuv õhusõiduki käitaja tekitab märkimisväärsed heitkoguseid EMP-sisestel lendudel või lendudel, mis EMPs asuvalt lennuväljalt väljuvad ja Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvale lennuväljale saabuavad. Direktiivi 2003/87/EÜ tuleks selles valdkonnas toimuvaid arenguid silmas pidades läbi vaadata.
- (19b) Selleks et soodustada CORSIAS osalemist ja vältida CORSIA ja ELi HKSi vahendite kattumist samade lendude puhul, ei tohiks õhusõiduki käitajatelt nõuda LHÜde tagastamist sellistesse riikidesse suunduvate või sealt väljuvate lendude eest, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik või sellised riigid mida peetakse CORSIAS osalevateks liidu õiguse tähenduses.
- (20) Selleks et tagada lennuliinide võrdne kohtlemine, tuleks sellistesse riikidesse suunduvad ja sealt väljuvad lennud, kes ei kohalda CORSIAt liidu õiguse tähenduses, välja arvatud lennud, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saabuavad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvale lennuväljale, vabastada [...] LHÜde tagastamise või ühikute tühistamise kohustusest. LHÜde tagastamisest vabastamist tuleks kohalda vaid kuni 31. detsembrini 2026 tekitatud heitkoguste suhtes, et edendada CORSIA täielikku rakendamist alates 2027. aastast.
- (21) Lennud, mis suunduvad riikidesse, mida ÜRO määratluse kohaselt käsitatakse vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena ning mis ei kohalda CORSIAt liidu õiguse tähenduses (välja arvatud need riigid, mille SKP elaniku kohta on liidu keskmisega võrdne või sellest kõrgem), ning mis väljuvad sellistest riikidest, tuleks vabastada [...] LHÜde tagastamise või ühikute tühistamise kohustusest määramata ajaks.

- (22) Selleks et tagada ühtsed tingimused õhusõidukikäitajate vabastamiseks direktiivi 2003/87/EÜ artikli 12 lõikes 8 sätestatud [...] tagastamiskohustusest seoses heitega, mis tuleneb lendudest, mis suunduvad riikidesse või väljuvad riikidest, kus CORSIAt kohaldatakse siseriiklikus õiguses vähem rangelt või kus ei tagata CORSIA sätete täitmist kõigi õhusõidukikäitajate jaoks võrdsel viisil, nagu on kirjeldatud kõnealuse direktiivi artikli 25a lõikes 7, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et vabastada liidus asuvad lennuettevõtjad [...] tagastamiskohustustest seoses heitega, mis tuleneb lendudest, mille puhul on konkurents oluliselt moonutatud ELis asuvate lennuettevõtjate kahjuks, kuna kolmandas riigis kohaldatakse CORSIA sätteid või tagatakse CORSIA nõuete täitmist vähem rangelt. Konkurentsimoонutuse põhjuseks võib olla vähem range lähenemisviisi kohaldamine nõuetele vastavate [...] ühikute suhtes või topeltarvestusega seotud sätted. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.
- (23) Selleks et tagada võrdsed tingimused kahe erineva CORSIAt kohaldava riigi vahelistel lennuliinidel, mille puhul need riigid lubavad õhusõiduki käitajatel vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 25a lõikele 8 kasutada muid kui kõnealuse direktiivi artikli 11a lõike 8 kohaselt vastu võetud loetellu kantud ühikuid, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et võimaldada liikmesriigis asuvatel õhusõidukikäitajatel kasutada lisaks artikli 11a lõike 8 kohasesse loetellu kantud ühikutele ka muid ühikuid või vabastada nad artikli 11a lõigetes 2 ja 3 sätestatud tingimuste täitmisest. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011.
- (23a) ELi HKS-i kohane lennukipetrooli (Jet A1 või Jet A) heitekoefitsient tuleks viia vastavusse selle kütuse heitekoefitsiendiga, mis on kehtestatud 7. detsembril 1944 allkirjastatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni (Chicago konventsioon) IV kõite 16. lisas. Lennukipetrooli heitekoefitsiendi suurenemise tõttu saastekvootide eraldamise tasemeid ei muudeta, sest lennundusele tasuta eraldatavate saastekvootide eraldamine lõpetatakse ning võetakse kasutusele enampakkumine, et saavutada suurem heitkoguste vähendamine.

- (24) Selleks et tagada võrdsed võimalused kahe CORSIAt rakendava kolmanda riigi vahelistel lennuliinidel, tuleks komisjonile anda Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 290 kohased volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte, et lubada neil liinidel kasutada ka muid [...] ühikuid. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹⁴ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (25) Erilist tähelepanu tuleks pöörata ligipäasetavuse edendamisele liidu äärepoolseimates piirkondades. Seetõttu tuleks kuni 2030. aastani ette näha ajutine erand ELi HKSt selliste lendude heitkoguste puhul, mida käitatakse liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis väljaspool seda äärepoolseimat piirkonda asuva lennuvälja vahel, et vastata elanike kõige olulisematele vajadustele tööhõive, hariduse ja muude võimaluste seisukohast. See erand peaks samadel põhjustel hõlmama lende sama äärepoolseima piirkonna või sama liikmesriigi eri äärepoolseimate piirkondade lennuväljade vahel.
- (26) Euroopa roheline kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks ja Euroopa tööstuse konkurentsivõime tagamiseks on äärmiselt oluline terviklik lähenemisviis innovatsioonile. See on eriti oluline sellistes sektorites nagu lennundus- ja laevandussektor, mille süsinikuheidet on raske vähendada ning kus tuleb omavahel kombineerida täiustusi käitamises, alternatiivseid kliimaneutraalseid kütuseid ja tehnoloogilisi lahendusi. Seega peaksid liikmesriigid tagama, et siseriiklikud ülevõtmismeedmed ei takistaks innovatsiooni ning oleksid tehnoloogiliselt neutraalsed. ELi tasandil toetatakse vajalikke teadus- ja innovatsioonialaseid jõupingutusi muu hulgas programmi „Euroopa horisont“ kaudu, mis hõlmab märkimisväärset rahastamist ja uusi vahendeid HKSi kuuluvate sektorite jaoks.

¹⁴ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (26a) Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ (mida on muudetud otsusega [XXX] [2021/0204(COD)] artikli 12 lõikele 8 kohaldatakse kõnealuse direktiivi artikli 12 lõikeid 6 ja 7 kuni 31. detsembrini 2024 või kuni käesoleva direktiivi ülevõtmisperioodi lõpuni, olenevalt sellest, kumb kuupäev on varasem. Käesoleva direktiivi ülevõtmisperioodi tähtaeg on 31. detsember 2023 ja seega kohaldatakse kuni selle kuupäevani direktiivi 2003/87/EÜ artikli 12 lõikeid 6–8 versioonis, mis eelneb käesoleva direktiiviga tehtud muudatustele.
- (27) Kuna käesoleva direktiivi eesmärgi 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 direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (28) Seepärast tuleks direktiivi 2003/87/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2003/87/EÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Artiklit 3c muudetakse järgmiselt:

- a) lõige 2 jäetakse välja;
- b) lisatakse järgmised lõiked 5, 5a, 5b, 6 ja 7:

„5. Komisjon määrab kindlaks õhusõiduki käitajatele 2024. aastaks eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse, võttes aluseks 2023. aastal I lisa kohaseid lennutegevusi sooritanud õhusõiduki käitajatele eraldatud lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse, mida vähendatakse artiklis 9 sätestatud lineaarse vähendamisteguri võrra, ning avaldab selle koguse ja ka koguse, mis oleks 2024. aastal tasuta eraldatud [...] vastavalt enne [käesoleva muutva direktiiviga] kehtestatud muudatusi kehtinud tasuta eraldamise eeskirjadele.

5a. Maksimaalselt 20 miljonit lõikes 5 osutatud lubatud heitkoguse ühikute üldkogusest ajavahemikuks 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030 reserveeritakse õhusõiduki käitajatele mittediskrimineerival viisil [RefuelEU Aviationi määruse] artikli 4 lõikes 1 kindlaks määratud kütuste kogus kasutamiseks lendude jaoks, mille suhtes kohaldatakse artikli 12 lõike 3 kohaseid lubatud heitkoguse ühikute tagastamise nõudeid. Neid lubatud heitkoguse ühikuid eraldatakse samal viisil nagu hinnavahelepinguid, et katta osa fossiilpetrooli hinnaerinevusest, võttes arvesse CO₂ hinda ja asjaomaste kütuste hinda. Need katavad 70 % fossiilpetrooli ja asjaomaste kütuste vahelisest ülejäänud hinnaerinevusest. Kui konkreetsel aastal on lubatud heitkoguse ühikute nõudlus selliste kütuste kasutamiseks suurem kui lubatud heitkoguse ühikute kättesaadavus, vähendatakse neid võrdselt kõigi asjaomaste õhusõiduki käitajate suhtes.

5b. Iga õhusõiduki käitaja võib igal aastal taotleda lubatud heitkoguse ühikuid lendudeks alates 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2030, mille puhul tuleb lubatud heitkoguse ühikud tagastada, võttes aluseks kõnealuste lendude jaoks kasutatud kütuse koguse vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt teatatud kütuste kasutamisele. Liikmesriigid eraldavad õhusõiduki käitajatele lubatud heitkoguse ühikuid sõltuvalt lubatud heitkoguse ühikute kättesaadavusest ja kooskõlas kolmandas lõigus osutatud rakendusaktiga.

Komisjon avaldab igal aastal *Euroopa Liidu Teatajas* fossiilpetrooli ja asjaomaste kütuste kulude vahelise erinevuse üksikasjad.

Komisjon kehtestab delegeeritud õigusaktidega üksikasjaliku korra nimetaud kulude erinevuse iga-aastaseks arvutamiseks ja lubatud heitkoguse ühikute eraldamiseks [ReFuelEU Aviationi määruse] artikli 4 lõikes 1 kindlaksmääratud kütuste kasutamise jaoks ning kehtestab üksikasjaliku korra, mille alusel arvutatakse säästetud kasvuhoonegaaside heide kooskõlas komisjoni rakendusmääruse (EL) 2018/2066 kohaselt teatatud kütuste kasutamisega, ning korra, mille alusel võetakse eraldamisel arvesse CO₂ hinda.

Komisjon hindab 1. jaanuariks 2028 käesoleva lõike kohaldamist ning esitab hindamise tulemused aruandes õigeaegselt Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Aruandele võib vajaduse korral lisada seadusandliku ettepaneku, et stimuleerida [ReFuelEU Aviationi määruse] artikli 4 lõikes 1 kindlaks määratud kütuste kasutamist muude vahendite kui tasuta lubatud heitkoguse ühikud eraldamise kaudu koostoimes [ReFuelEU Aviationi määruse] artikli 14 kohase läbivaatamisega.

6. Selliste lendude puhul, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saabuvad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvale lennuväljale ja mis ei olnud 2023. aastal hõlmatud ELi HKSiiga, suurendatakse õhusõiduki käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkogust sellise lubatud heitkoguse ühikute koguse (sealhulgas tasuta ja enampakkumisel müümiseks ette nähtud ühikud) võrra, mis oleks eraldatud siis, kui need lennud oleksid asjaomasel aastal olnud hõlmatud ELi HKSiiga, vähendatuna artiklis 9 sätestatud lineaarse teguri võrra.

7. Erandina artikli 12 lõikest 3, artikli 14 lõikest 3 ja artiklist 16 loevad liikmesriigid kõnealuste sätete nõuded täidetuks ning ei võta õhusõiduki käitajate suhtes meetmeid seoses heitkogustega, mis on tekkinud enne 2030. aastat ja mis tulenevad liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis [...] asuva lennuvälja, sealhulgas sama liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva teise lennujaama vahelistest lendudest.“

(2) Artiklit 3d muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Aastatel 2024–2026 müüakse enampakkumisel 15 % artikli 3c lõigetes 5 ja 6 osutatud lubatud heitkoguse ühikutest ning osa ülejäänud 85 % lubatud heitkoguse ühikutest, mis varem oleks eraldatud tasuta. Nende aastate ülejäänud lubatud heitkoguse ühikud eraldatakse tasuta. Enampakkumisel müüdavate lubatud heitkoguse ühikute osa, mis varem oleks eraldatud tasuta, suureneb vastavatel aastatel allpool sätestatu kohaselt.

2024. aastal müüakse enampakkumisel 25 % lubatud heitkoguse ühikute kogusest, mis varem oleks eraldatud tasuta ja mis avaldatakse vastavalt artiklile 3c.

[...]

[...] 2025. aastal müüakse enampakkumisel 50 % lubatud heitkoguse ühikute kogusest, mis oleks kõnealusel aastal eraldatud tasuta ja mille arvutamisel võetakse aluseks artikli 3c kohaselt avaldatud kogus.

[...] 2026. aastal müüakse enampakkumisel 75 % lubatud heitkoguse ühikute kogusest, mis oleks kõnealusel aastal eraldatud tasuta ja mille arvutamisel võetakse aluseks artikli 3c kohaselt avaldatud kogus.

[...] Alates 1. jaanuarist 2027 müüakse enampakkumisel kogu lubatud heitkoguse ühikute kogus, mis oleks asjaomasel aastal tasuta eraldatud, välja arvatud artikli 3c lõikes 5a osutatud lubatud heitkoguse ühikute kogus.

b) lisatakse järgmine punkt 1a [...]:

[...] 1a. _____ Õhusõiduki käitajatele eraldatakse tasuta lubatud heitkoguse ühikud proportsionaalselt nende osaga lennutegevuse tõendatud heitkogustest, millest teatati 2023. aastal. Selle koguse arvutamisel võetakse arvesse ka selliseid lennutegevuse tõendatud heitkoguseid, millest on teatatud seoses lendudega, mille suhtes ELi HKSi kohaldatakse alles alates 1. jaanuarist 2024. Pädevad asutused väljastavad asjaomase aasta 30. juuniks kõnealuseks aastaks tasuta eraldatavad lubatud heitkoguse ühikud.“;

c) lõige 2 jäetakse välja;

d) lõike 3 esimene lause asendatakse järgmisega:

„Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu käesolevat direktiivi täiendavaid delegeeritud õigusakte, milles sätestatakse üksikasjalik kord lennunduse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel müümiseks liikmesriikide poolt vastavalt käesoleva artikli lõigetele 1 [...] ja 1a, sealhulgas enampakkumise korra osas, mis on vajalik [...] osa sellisest enampakkumisest saadud tulu liidu eelarvesse omavahenditena ülekandmiseks kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 311 lõikega 3.“;

da) lõike 3 kolmandas lauses asendatakse sõnad „Artikli 3c lõikes 1 osutatud ajavahemiku võrdlusaasta on 2010 ning iga järgneva artiklis 3c osutatud“ sõnadega „Iga artiklis 13 osutatud“;

e) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„4. Liikmesriigid otsustavad selle üle, kuidas kasutada käesoleva peatükiga hõlmatud lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisest saadud tulu, välja arvatud tulu, mis on ELi toimimise lepingu artikli 311 kolmanda lõigu kohaselt kindlaks määratud omavahenditena ja kantud liidu üldeelarvesse. Liikmesriigid [...] peaksid kasutama lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisest saadud tulu kooskõlas artikli 10 lõikega 3.“

(3) Artiklid 3e ja 3f jäetakse välja.

[...] ¹⁵

(5) Artiklit 11a muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1–3 asendatakse järgmisega:

„1. Kui käesoleva artikli lõigetest 2 ja 3 ei tulene teisiti, võivad õhusõiduki käitajad, kellel on liikmesriigi väljaantud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud liikmesriigis, sealhulgas selle äärepoolseimates piirkondades, sõltkondades või territooriumidel, kasutada järgmisi ühikuid, et täita oma artikli 12 lõike 8 [...] kohaseid kohustusi ühikute kehtetuks tunnistamiseks seoses teatatud kogusega:

- a) ühikud, mille on heaks kiitnud Pariisi kokkuleppe artikli 6 lõike 4 alusel loodud mehhanismis osalevad osalised;
- b) ühikud, mille on heaks kiitnud kompenseerimisühikuid välja andvates programmides osalevad osalised ja mille ICAO nõukogu on tunnistanud nõuetele vastavaks ning mis on loetletud käesoleva artikli lõike 8 kohaselt vastu võetud rakendusaktis;

¹⁵ Sama ettepanek on tehtud ka üldise muutmisdirektiivi artikli 1 lõikes 8 ja seda on põhjendatud kõnealuse ettepaneku põhjenduses 25. Kuna mõlemat ettepanekut menetletakse paralleelselt, soovitatakse muuta üksnes teist ettepanekut, kus see on põhjendustes põhjendatud.

- c) ühikud, mille on heaks kiitnud lõike 5 kohaselt sõlmitud lepingutes osalejad;
- d) ühikud, mis on välja antud liidu tasandi projektidele vastavalt artiklile 24a.

2. Lõike 1 punktides a ja b osutatud ühikuid võib kasutada juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) ühikud on pärit riigist, mis on ühikute kasutamise ajal Pariisi kokkuleppe osaline;
- b) ühikud on pärit riigist, mis on artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud kui rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) osalev riik. Seda tingimust ei kohaldata enne 2027. aastat tekitatud heitkoguste suhtes, samuti ei kohaldata seda riikide suhtes, mida ÜRO määratluse kohaselt käsitatakse vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena, välja arvatud need riigid, mille SKP elaniku kohta on võrdne liidu keskmisega või sellest kõrgem.

3. Lõike 1 punktides a, b ja c osutatud ühikuid võib kasutada juhul, kui osalevate osaliste heakskiidu saamiseks on kehtestatud asjakohane kord, kui aruandlust, mis käsitleb nende riiklikult kindlaksmääratud panustega hõlmatud inimtekkelistest allikates pärit kasvuhoonegaaside heidet ning nende neeldajates sidumist, kohandatakse õigeaegselt ning kui välditakse topeltarvestust ja üleilmse heite netokasvu.

Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse üksikasjalikumad nõuded esimeses lõigus osutatud korra suhtes, mis võib hõlmata aruandlus- ja registrinõudeid, ning kõnealust korda kohaldavate riikide või programmide loetelu kohandamise suhtes. Korra kehtestamisel võetakse arvesse lõike 2 kohaselt vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidele jaoks ette nähtud paindlikkusmeetmeid. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

c) lõige 4 jäetakse välja;

d) lisatakse järgmine lõige 8:

„8. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles loetletakse [...] ühikud, mida ICAO nõukogu peab nõuetele vastavaks ning mis vastavad lõigetes 2 ja 3 sätestatud tingimustele. Komisjon ajakohastab nimetatud loetelu vastavalt vajadusele. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

(6) Artiklit 12 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Liikmesriigid arvutavad vastavalt lõikes 7 osutatud [...] rakendusaktis sätestatud metoodikale igal aastal välja eelmise kalendriaasta kompenseerimisinõuded artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse suunduvate, sealt väljuvate või nende riikide vahel toimuvate lendude puhul ning Šveitsi või Ühendkuningriigi ja artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vaheliste lendude puhul [...] ning teavitavad iga aasta 30. novembriks õhusõiduki käitajaid.

Liikmesriigid arvutavad vastavalt lõikes 7 osutatud rakendusaktis sätestatud metoodikale samuti välja CORSIA nõuete täitmise perioodi lõplike kompenseerimisnõuete kogusumma ja teavitavad õhusõiduki käitajaid asjaomase CORSIA nõuete täitmise perioodi viimasele aastale järgneva aasta 30. novembriks.

Liikmesriigid teavitavad kompenseerimisnõuete suuruselt neid õhusõiduki käitajaid, kes vastavad kõikidele järgmistele tingimustele:

- a) õhusõiduki käitajal on mõne liikmesriigi poolt välja antud lennuettevõtja sertifikaat või ta on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid;
- b) nad tekitavad alates 1. jaanuarist 2019 üle 10 000 tonni CO₂ heitkoguseid aastas, käitades õhusõidukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg ja mis teostavad I lisaga hõlmatud lende, välja arvatud sellised lennud, mille lähte- ja sihtkoht on ühes ja samas liikmesriigis (kaasa arvatud sama liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad).

Esimese lõigu punkti b kohaldamisel ei võeta arvesse järgmist liiki lendude CO₂ heitkoguseid:

- i) riiklikud lennud;
- ii) humanitaarabilennud;
- iii) lennud arstiabi osutamiseks;
- iv) sõjalised lennud;
- v) tuletõrjelennud.“;

b) lisatakse järgmised lõiked 7 ja 8:

„7. [...] Lõikes 6 osutatud kompenseerimiskohustused ICAO rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite heite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi kohaldamiseks arvutatakse artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse suunduvate, sealt väljuvate või nende riikide vahel toimuvate lendude puhul ning Šveitsi või Ühendkuningriigi ja artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vaheliste lendude puhul [...] [...]

Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles kirjeldatakse üksikasjalikumalt õhusõiduki käitajate puhul kohaldatavate kompenseerimisnõuete arvutamise metoodikat. Kõnealused rakendusaktid põhinevad metoodikal, millele on osutatud eelmises lõigus osutatud rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitlevates rahvusvahelistes standardites ja soovituslikes tavades [...]. Need peaksid siiski sisaldama metoodika vajalikke kohandusi, et tagada käesoleva direktiivi sätete järgimine. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Esimene selline rakendusakt võetakse vastu [1. maiks 2024]. Komisjon tagab, et ühegi käesoleva artikli lõikega 6 hõlmatud õhusõiduki käitaja suhtes ei kohaldata kompenseerimiskohustusi, mis lisanduvad samade lendudega seotud käesoleva direktiivi kohasele lubatud heitkoguse ühikute tagastamise kohustusele CORSIA nõuete täitmise perioodil 2021–2023 või kattuvad sellega.”

8. [...] Õhusõiduki käitajad, kellel on mõne liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud mõnes liikmesriigis, sealhulgas selle liikmesriigi äärepoolseimates piirkondades, sõltkondades ja territooriumidel, tunnistavad artiklis 11a osutatud ühikud kehtetuks üksnes asjaomase liikmesriigi poolt lõike 6 kohaselt asjaomase CORSIA nõuete täitmise perioodi kohta teatatud koguse ulatuses [...]. 2021.–2023. aasta heitkoguste puhul hiljemalt 31. jaanuariks 2025, 2024.–2026. aasta heitkoguste puhul hiljemalt 31. jaanuariks 2028, 2027.–2029. aasta heitkoguste puhul hiljemalt 31. jaanuariks 2031, [...] 2030.–2032. aasta heitkoguste puhul hiljemalt 31. jaanuariks 2034 ja 2033.–2035. aasta heitkoguste puhul hiljemalt 31. jaanuariks 2037.“

(7) Artiklit 18a [...] muudetakse järgmiselt:

a) lõike 2 esimeses lauses asendatakse sõnad „artiklis 3c osutatud mis tahes ajavahemiku“ sõnadega „artiklis 13 osutatud mis tahes ajavahemiku“;

b) lõike 3 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) ajakohastab seda nimekirja alates 2024. aastast iga kahe aasta järel, lisades õhusõiduki käitajad, kes on edaspidi sooritanud I lisas nimetatud lennutegevust. Kui õhusõiduki käitaja ei ole nimekirja ajakohastamisele eelnenud nelja järjestikuse kalendriaasta jooksul sooritanud I lisas loetletud lennutegevusi, ei kanta kõnealust õhusõiduki käitajat ajakohastatud nimekirja.“

(8) Artiklit 23 muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„2. Artikli 3d lõikes 3, artikli 10 lõikes 4, artikli 10a lõigetes 1 ja 8, artikli 10b lõikes 5, [...] artikli 19 lõikes 3, artiklis 22, artikli 24 lõikes 3, artikli 24a lõikes 1, artikli 25a lõikes 1 ja artiklis 28c osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates 8. aprillist 2018.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 3d lõikes 3, artikli 10 lõikes 4, artikli 10a lõigetes 1 ja 8, artikli 10b lõikes 5, [...] artikli 19 lõikes 3, artiklis 22, artikli 24 lõikes 3, artikli 24a lõikes 1, artikli 25a lõikes 1 ja artiklis 28c osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.“;

b) lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Artikli 3d lõike 3, artikli 10 lõike 4, artikli 10a lõigete 1 ja 8, artikli 10b lõike 5, [...] artikli 19 lõike 3, artikli 22, artikli 24 lõike 3, artikli 24a lõike 1, artikli 25a lõike 1 ja artikli 28c alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

(9) Artiklile 25a lisatakse lõiked 3 [...] –8:

„3. Komisjon võtab vastu rakendusakti, milles loetletakse riigid, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik ja mida käesoleva direktiivi tähenduses loetakse CORSIAt kohaldavaks [...]. Nimetatud rakendusakt võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

4. Lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse suunduvate või sealt väljuvate lendude heitkoguste puhul ei ole õhusõiduki käitajad [...] kohustatud vastavalt artikli 12 lõikele 3 [...] nende heitkoguste eest lubatud heitkoguste ühikuid tagastama.

5. Heitkoguste puhul, mis tekivad kuni 31. detsembrini 2026 EMP ja lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetlemata riikide vahel toimuvatest lendudest, välja arvatud Šveitsi ja Ühendkuningriiki suunduvad lennud, ei ole õhusõiduki käitajad kohustatud vastavalt artikli 12 lõikele 3 nende heitkoguste eest lubatud heitkoguste ühikuid tagastama [...].
6. ÜRO määratluse kohaselt vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena käsitatavatesse riikidesse, mida ei ole loetletud lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis, ning neisse riikidesse, mille SKP elaniku kohta on liidu keskmisega võrdne või sellest kõrgem, suunduvate ja sealt väljuvate lendude heitkoguste puhul ei ole õhusõiduki käitajad kohustatud vastavalt artikli 12 lõikele 3 nende heitkoguste eest lubatud heitkoguste ühikuid tagastama [...].
7. Kui komisjon teeb kindlaks olulised konkurentsimoonutused, mis kahjustavad õhusõiduki käitajaid, kellel on mõne liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, on komisjonil õigus võtta vastu rakendusakte, et vabastada kõnealused õhusõiduki käitajad artikli 12 lõikes 8 sätestatud tagastamisnõuetest sellistesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lendude heitkoguste puhul. Konkurentsimoonutuse võib põhjustada see, kui kolmas riik kohaldab CORSIAt oma siseriiklikus õiguses vähem rangel viisil või ei taga CORSIA sätete täitmist kõigi õhusõiduki käitajate jaoks võrdsel viisil. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.
8. Kui õhusõiduki käitaja, kellel on mõne liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid, on komisjonil õigus võtta vastu õigusakte, millega lubatakse asjaomastel õhusõiduki käitajatel selliste lendude heitkoguste puhul kasutada ühikuid, mis ei ole sellesse loetellu kantud, või mitte täita artikli 11a lõigetes 2 ja 3 nimetatud tingimusi. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

(9a) Artikli 28a lõikes 6 asendatakse sõnad „erandina artiklitest 3g, 12, 15 ja 18a“ sõnadega „erandina artiklitest 12, 15 ja 18a“.

(10) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) tabelis asendatakse veeru „Tegevusalad“ kande „Lennundus“ teine lõik¹⁶ järgmisega:

„Kahes eri riigis, mis on loetletud artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis, asuvate lennuväljade vahel toimuvad lennud ning Šveitsi või Ühendkuningriigi ja artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vahelised lennud ja artikli 12 lõike 6, artikli 12 lõike 7 ja artikli 28c kohaldamisel mis tahes muus kahes erinevas kolmandas riigis asuvate lennuväljade vahel toimuvad lennud, mida sooritavad õhusõiduki käitajad, kes vastavad kõigile järgmistele tingimustele:

a) õhusõiduki käitajal on mõne liikmesriigi poolt välja antud lennuettevõtja sertifikaat või ta on registreeritud mõnes liikmesriigis, kaasa arvatud asjaomase liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad, sõltkonnad ja territooriumid;

b) nad tekitavad alates 1. jaanuarist 2019 üle 10 000 tonni CO₂ heitkoguseid aastas, kasutades õhusõidukeid, mille maksimaalne sertifitseeritud stardimass on suurem kui 5 700 kg ja mis teostavad I lisaga hõlmatud lende, välja arvatud sellised lennud, mille lähte- ja sihtkoht on ühes ja samas liikmesriigis (kaasa arvatud sama liikmesriigi äärepoolseimad piirkonnad). Käesoleva punkti kohaldamisel ei võeta arvesse järgmist liiki lendude heitkoguseid: i) riiklikud lennud; ii) humanitaarabilennud; iii) lennud arstiabi osutamiseks; iv) sõjalised lennud; v) tuletõrjelennud.“;

b) tabeli veerus „Tegevusalad“ asendatakse kande „Lennundus“ punktis i arv „30 000“ arvuga „50 000“.

¹⁶ Kehtestatud teatamist käsitleva otsusega, mille sõnastuse COREPER kiitis heaks dokumendis 9366/22 – sõltub dokumendi 2021/0204(COD) üle peetavate läbirääkimiste lõpptulemusest.

(10a) Ia lisa¹⁷ jäetakse välja.

(11) IV lisa B osa viienda lõigu lõppu lisatakse järgmine lause:

„Lennukipetrooli (Jet A1 või Jet A) heitekoefitsient on 3,16 (t CO₂/t kütust).“.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembril 2023. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

¹⁷ Kehtestatud teatamist käsitleva otsusega, mille sõnastuse COREPER kiitis heaks dokumendis 9366/22.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja
