



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 16. juuli 2021
(OR. en)

10917/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0207(COD)

CLIMA 201
ENV 538
AVIATION 211
MI 574
IND 205
ENER 337
CODEC 1111

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	15. juuli 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 552 final
Teema:	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

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 552 final.

Lisatud: COM(2021) 552 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.7.2021
COM(2021) 552 final

2021/0207 (COD)

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

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

- **Ettepaneku põhjused ja eesmärgid**

Käesoleva ettepanekuga muudetakse ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) käsitlevat õigusakti seoses selle kohaldamisega lennunduse suhtes, et tagada järgmine:

- (1) lennundus aitab saavutada heitkoguste vähendamise eesmärki, mis on 2030. aastaks seatud vastavalt Euroopa rohelisele kokkuleppele;
- (2) ELi HKS-i muudetakse asjakohaselt seoses Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemiga (CORSIA) ning
- (3) muudetakse lubatud heitkoguse ühikute eraldamist lennundusele, et suurendada enampakkumisel müümist.

Eesmärk on vastavalt suurendatud kliimaeesmärkidele kulutõhusalt ja sidusalt muuta ELi HKS-i seoses lennunduse heitkogustega, võttes samal ajal arvesse vajadust tagada õiglase üleminek ja kõigi sektorite panus ELi kliimaalastesse jõupingutustesse.

Komisjoni poolt 2019. aasta detsembris vastu võetud Euroopa rohelise kokkuleppega¹ ning kliimamääruse² ja kliimaeesmärgi kavaga³ suurendatakse liidu kliimaalaseid kohustusi vastavalt Pariisi kliimakokkuleppele ja kooskõlas eesmärgiga saavutada ELis 2050. aastaks kogu majandust hõlmav kliimaneutraalsus. EL seab eesmärgi vähendada 2030. aastaks kogu oma majanduses CO₂-heidet võrreldes 1990. aasta tasemega seni kavandatud 40 % asemel vähemalt 55 % võrra, kasutamata rahvusvahelisi ühikuid. Suurendatud kliimaeesmärgi saavutamiseks peavad kõik sektorid, sealhulgas lennundus, andma liidus heite vähendamiseks tehtavatesse vajalikesse jõupingutustesse piisava panuse.

Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärk on muuta EL õiglasemaks ja jõukamaks nüüdisaegse ressursitõhusa ja konkurentsivõimelise majandusega ühiskonnaks, kus 2050. aastaks ei ole enam kasvuhoonegaaside netoheidet ja kus majanduskasv on ressursikasutusest lahutatud. Kliimaneutraalsuse eesmärgi on heaks kiitnud Euroopa Ülemkogu ja Euroopa Parlament ning see on õiguslikult siduval viisil sätestatud poliitiliselt kokkulepitud Euroopa kliimamääruses. Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärk on ka kaitsta, säilitada ja suurendada ELi looduskapitali ning kaitsta kodanike tervist ja heaolu keskkonnaga seotud ohtude ja mõju eest. Samas peab see üleminek olema õiglase ja kaasav.

Lisaks ELi eesmärgile vähendada 2030. aastaks kogu ELi majanduses kasvuhoonegaaside heidet 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 55 %, rõhutatakse 2030. aasta kliimaeesmärgi kava teatises, et „*kooskõlas Pariisi kokkuleppe kohase rahvusvahelise kohustusega võtta kogu*

¹ COM(2019) 640 final.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

³ COM(2020) 562 final.

majandust hõlmavaid meetmeid [peaks EL] jätkuvalt reguleerima vähemalt ELi-sisese lennunduse heidet ELi HKSi raames“. Oma 2020. aasta detsembri järeldustes palus Euroopa Ülemkogu komisjonil „hinnata, kuidas saaksid kõik majandussektorid kõige paremini kaasa aidata 2030. aasta eesmärgi saavutamisele, ning esitada vajalikud ettepanekud koos põhjaliku analüüsiga liikmesriikide tasandil avalduva keskkonnamoju, majandusliku ja sotsiaalse mõju kohta“⁴.

Lennunduse heide moodustab ülemaailmsest CO₂-heidest 2–3 % ning on alates 1990. aastast märkimisväärselt kasvanud nii ELi kui ka ülemaailmsel tasandil. ELi tasandil moodustas lennunduse CO₂-heide 2018. aastal 3,7 % kogu majanduse CO₂-heidest ja 15,7 % transpordi CO₂-heidest⁴⁹. EL tekitas 2018. aastal 15 % ülemaailmsest lennunduse CO₂ heidest⁵. Peale selle on lennunduse kliimamõju, mis ei ole seotud CO₂ga, hinnanguliselt kokku vähemalt sama suur kui üksnes CO₂ mõju⁶.

Kuigi COVID-19 pandeemia tõttu on lennuliiklus viimasel ajal vähenenud, prognoositakse lennunduse kliimamõju edasist suurenemist, võttes arvesse sektori varasemat kasvu, mis ületab muude majandussektorite keskmist. Enne COVID-19 pandeemiat prognoosis Eurocontrol, et Euroopa lennunduse heide kasvab 2040. aastaks 2017. aasta tasemega võrreldes 53 %⁵³. ICAO prognoosis enne COVID-19 kriisi, et 2040. aastaks võib rahvusvahelise lennunduse heide kasvada 2020. aasta tasemega võrreldes kuni 150 %⁵⁴.

Üks peamisi vahendeid lennunduse CO₂-heite vähendamiseks Euroopas on ELi HKSi. Lennundusega seoses HKSi eeskirjade ajakohastamise teemal korraldatud avalikus konsultatsioonis nõustus 91 % vastanutest, et lennundussektor peaks kliimateetmetele rohkem kaasa aitama. 88 % vastanutest oli seisukohal, et turupõhised meetmed võivad anda häid tulemusi lennunduse heite vähendamisel kooskõlas kliimaeesmärkidega. Aastatel 2013–2020 saavutas lennundussektor ELi HKSi raames CO₂-heite netovähendamise hinnanguliselt 193,4 miljoni tonni võrra, peamiselt muudes sektorites heite vähendamise rahastamise kaudu³⁹. Sellega andis lennundus oma panuse ELi 2020. aasta kliimaeesmärgi saavutamisse ning see panustamine peaks jätkuma ka seoses 2030. aastaks seatud eesmärgiga.

Võttes arvesse praegust ja prognoositavat lennundusest tulenevat heidet ning pidades silmas ELi tõhustatud kliimaeesmärki 2030. aastaks, tuleb lennundussektori panust kliimaalastesse jõupingutustesse märkimisväärselt suurendada, muu hulgas selleks, et sektor aitaks vajalikul määral kaasa ELis 2050. aastaks kliimanetraalsuse saavutamisele. Seda vajadust on rõhutatud ka Euroopa lennunduse keskkonnamõju 2019. aasta aruandes.

Komisjon on koostanud mitu mõjuhindangut, mis toetavad peamiste asjakohaste õigusaktide kavandatud muutmist poliitikapaketi „Eesmärk 55“ („Fit for 55“) raames. ELi lennunduse HKSi eeskirjade läbivaatamist käsitlevas mõjuhindangus analüüsitakse erinevaid variante, kuidas tagada, et osana laiemast paketist aitaks see muutmine tõhusalt ja tulemuslikult kaasa ajakohastatud eesmärgi saavutamisele. Seetõttu tuleb lennundusega seotud eeskirjade läbivaatamist käsitleda koos ELi HKSi läbivaatamisega paiksete käitiste puhul ja selle laiendamisele muudele sektoritele. HKSi elemendid, mille puhul muudatuste omavaheline

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/media/47349/1011-12-20-euco-conclusions-et.pdf>

⁵ EMP-sisese lennunduse arvele langes 7,5 % ja kolmandatesse riikidesse väljuvate lendude arvele veel 7,5 %. Väljuvad lennud on hõlmatud ELi poolt Pariisi kliimakokkuleppe kohaselt seatud riiklikult kindlaksmääratud panusega ja lennunduse algatusega „Destination 2050“.

⁶ Teatises COM(2020) 777 kvantifitseeritakse see mõju ning teatises COM(2020)747 ja sellega seotud dokumentides analüüsitakse seda mõju üksikasjalikult.

seos on eriti oluline, on sätted, mis käsitlevad lennunduse lubatud heitkoguse ühikute (LHÜd) üldkogust ja selle suhtes lineaarse vähendamisteguri kohaldamist, samuti turustabiilsusreservi käsitlevad sätted. ELi HKSi kohaldamisala ja CORSIA rakendamise valikud mõjutavad selle HKSi kuuluva sektori heite vähendamise taset ja nõudlust LHÜde järele. Enampakkumisel müüdavate lennunduse LHÜde osakaaluga seotud valikud mõjutavad kliimamuutuste vastu võitlemiseks kättesaadava enampakkumistulu suurust ja jaotumisega seotud elemente.

Selleks et lennundussektor aitaks kaasa Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamisele, tuleks võtta ka ulatuslikumaid ülemaailmseid meetmeid. EL on toetanud ICAO rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (CORSIA) ning teeb koostööd teistega, et edendada piisavat osalust ja rakendamist. ELi lennunduse HKSi läbivaatamine peaks tagama CORSIA asjakohase rakendamise ELi HKSi kaudu ning CORSIA rakendamine peab tagama lennuettevõtjate võrdse kohtlemise. Samal ajal peab ELi HKSi direktiivi mis tahes muutmine olema kooskõlas ELi eesmärgiga saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus, liidu kohustusega vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet kogu majanduses ning eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnavalade terviklikkus ja tulemuslikkus.

Alates 2012. aastast on lennundussektorile eraldatud suur hulk LHÜsid tasuta. Teatistes Euroopa rohelise kokkuleppe kohta⁷⁰ teatati kavatsusest esitada ettepanek vähendada lennuettevõtjatele tasuta eraldatavate LHÜde kogust. Seda korrald teatistes Euroopa 2030. aasta kliimaeesmärgi suurendamise kohta. Kuna LHÜde tasuta eraldamine kujutab endast erandit põhimõttest „saastaja maksab“, on ELi HKSi standardmeetodiks enampakkumisel müümine. Ettepaneku aluseks oleva analüüsi kohaselt on kasvuhoonegaaside heite ülekandumise oht väike ja mõju tarbijahindadele väga väike, kui enampakkumisel müüdavate lennunduse LHÜde osakaalu suurendada.

Peamised õiguslikud muudatused on järgmised:

- (1) stabiliseeritakse lennunduse LHÜde üldkogus praegusel tasemel ja kohaldatakse lineaarset vähendamistegurit kooskõlas ELi HKSi direktiivi artikliga 9;
- (2) suurendatakse lennunduse LHÜde müüki enampakkumisel;
- (3) jätkatakse ELi HKSi kohaldamist Euroopas, kohaldades CORSIA-t asjakohaselt Euroopa-väliste lendude suhtes; ning
- (4) tagatakse samadel marsruutidel lendavate lennuettevõtjate võrdne kohtlemine seoses nende kohustustega, millel on majanduslik mõju.

Paralleelselt nende muudatustega ELi HKSi direktiivis tehakse eraldi ettepanek, mille kohaselt liikmesriigid peaksid ELis asuvatele lennuettevõtjatele teatama, et 2021. aasta heitkoguste puhul CORSIA raames kompenseerimist ei toimu. Selle eraldi ettepaneku aluseks on CORSIAga seotud aspektid, mis peaksid olema paigas enne 2022. aasta novembrit, et täiendava kompenseerimiskohustuse puudumisest saaks selleks ajaks teatada.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Pakett „Eesmärk 55“ on oluline osa liidu õigusaktide põhjalikust muutmisest, et viia need vastavusse ELi suuremate kliimaeesmärkidega. Kõik paketi sisalduvad algatused on omavahel tihedalt seotud ja igaüks neist sõltub teiste ülesehitusest.

Kuigi poliitiline mandaat ELi lennunduse HKSi tugevdamiseks on selge, käsitletakse seda koos teiste seonduvate ja asjakohaste algatustega, nagu energia maksustamise direktiivi ja taastuvenergia direktiivi läbivaatamine ning algatus „ReFuelEU Aviation“, mida hinnatakse eraldi, võttes nõuetekohaselt arvesse HKSi vastavat mõõdet ja mõju.

Nagu on märgitud Euroopa rohelises kokkuleppes, nõuab lennundusest tulenevate kliimamuutuste mõju leevendamine erinevaid poliitikavahendeid, kuna selle sektori CO₂-heite vähendamiseks ei ole ühtainsat lahendust. ELi lennunduse HKSi läbivaatamine on seega osa meetmekogumist, mis hõlmab turupõhiseid meetmeid nagu ELi HKS ja CORSIA, säästvate lennukikütuste tootmise ja kasutuselevõtu hoogustamist, õhusõidukite tehnoloogia täiustamist ja käitamisalaseid parendusi, näiteks ühtse Euroopa taeval algatuse kaudu.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Kõik ELi meetmed ja tegevuspõhimõtted peavad olema kooskõlas paketis „Eesmärk 55“ sisalduvate ettepanekutega ning aitama ELil saavutada 2030. aastaks seatud suurema eesmärgi ning jõuda 2050. aastaks edukalt ja õiglaselt kliimanetraalsuseni, mis on seatud sihiks komisjoni teatises Euroopa rohelise kokkuleppe kohta.

Seega on käesolev algatus seotud paljude muude poliitikavaldkondadega, sealhulgas liidu välispoliitikaga, näiteks seeläbi, et EL innustab partnerriike samuti CORSIAt rakendama ning toetab selle tagamist, et lennuettevõtjad tegutseksid võrdsetel alustel. Komisjon on teatanud kavatsusest parandada seda, mil viisil käsitletakse parema õigusloome suunistes ja toetavates vahendites kestlikkuse ja innovatsiooniga seotud küsimusi, selleks et kõigis ELi algatustes järgitaks rohevannet mitte tekitada kahju. Käesolev algatus on kooskõlas ka ELi teadus- ja innovatsioonipoliitikaga ning suurendab sünergiat ELi juurutamisprogrammide, eelkõige innovatsioonifondi ning ELi teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammide vahel, kuna ergutab vähese CO₂-heitega innovatiivsete lahenduste kasutuselevõttu ja juurutamist.

2030. aasta kliimaeesmärgi kava mõjuhindangus hinnati hoolikalt võimalust tugevdada ja laiendada heitkogustega kauplemist kui üht vahendit kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks ELi tasandil.

Kooskõla liidu muude tegevuspõhimõtetega tagatakse ka sidususega ELi HKSiiga seotud mõjuhindangute ning 2030. aasta kliima-, energia- ja transpordiraamistiku ülejäänud osade kohta koostatud mõjuhindangute vahel ning sidususega muude meetmetega, mis on esitatud osana meetmekogumist lennundusest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

ELi HKSi direktiivi 2003/87/EÜ ning seda muutvate õigusaktide ja kasvuhoonegaaside heidet reguleerivate muude õigusaktide õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikkel 192. See peaks jääma kõigi lennunduse kliimamõju käsitlevate uute õigusaktide õiguslikuks aluseks, kuna meetme peamine eesmärk on kaitsta keskkonda kasvuhoonegaaside heite vähendamise kaudu.

- **Subsidiaarsus**

ELi HKSi direktiiv on olemasolev ELi poliitikavahend. Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõtte kohaselt on selle vahendi muutmise ettepaneku eesmärgi võimalik saavutada ainult ELi tasandi õigusaktiga.

Selleks et liikmesriigid kohaldaksid CORSIA-t asjakohaselt lendude suhtes, mis on hõlmatud direktiivi 2003/87/EÜ I lisas sätestatud geograafilise kohaldamisalaga, s.t lendude suhtes, mis väljuvad EMP lennujaamadest ja saabuvad teistesse EMP lennujaamadesse või kolmandatesse riikidesse, ning lendude suhtes, mis saabuvad EMP lennujaamadesse kolmandatest riikidest, on vaja ELi õigusakti.

Kliimamuutuste piiriülese mõju ja lennunduse suuresti rahvusvahelise olemuse tõttu on ELi ja võimaluse korral ülemaailmsel tasandil tegutsemine tõhusam kui liikmesriikide tasandil tegutsemine. ELi tasandi meetmetega saavutatakse liidusisesed ja rahvusvahelised kliimaeesmärgid kõige tulemuslikumalt ning tagatakse CORSIA ühtne ja asjakohane rakendamine ELi suhtes.

- **Proportsionaalsus**

Käesolev ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas, sest see ei lähe aastatel 2021–2030 ELi kasvuhoonegaaside heite kulutõhusa vähendamise eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale, tagades samal ajal õigluse, keskkonnanäesmärkidele vastavuse, siseturu nõuetekohase toimimise ja CORSIA rakendamise.

Euroopa Ülemkogu on kiitnud heaks üldeesmärgi vähendada liidusiseselt kogu majanduses kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. Käesolev ettepanek hõlmab suurt osa kõnealustest kasvuhoonegaaside heitkogustest ning selle eesmärgi saavutamiseks muudetakse direktiivi.

- **Vahendi valik**

Käesoleva ettepaneku eesmärgi on kõige parem saavutada muutmisdirektiivi abil. See on kõige asjakohasem õigusakt kehtiva ELi HKSi direktiivi (direktiiv 2003/87/EÜ) muutmiseks. Direktiiviga nõutakse liikmesriikidelt eesmärkide saavutamist ja meetmete rakendamist nende enda materiaal- ja menetlusõiguse süsteemide raames. Liikmesriigid peaksid tagama, et riiklikud ülevõtmissätted ei pärsi innovatsiooni ja on tehnoloogianeutraalsed.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 28b lõike 2 kohaselt peab komisjon esitama nõukogule ja Euroopa Parlamendile CORSIA kohta aruande, milles analüüsitakse selle vahendi ambitsioonikust ja üldist keskkonnavalast terviklikkust, sealhulgas selle üldist ambitsioonikust seoses Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkidega, osalustaset, täidetavust, läbipaistvust, mittetäitmise korral kohaldatavaid karistusi, üldsuse kaasamise menetlusi, kompensatsioonihikute kvaliteeti, heitkoguste seiret, aruandlust ja tõendamist, registreid, aruandekohustust ja biokütuste kasutamise norme. Seda arvesse võttes tuleks teha ettepanek muuta CORSIA asjakohaseks rakendamiseks liidu õigust.

Lisaks on direktiivi 2003/87/EÜ artikli 28b lõikes 2 sätestatud, et komisjoni aruandes tuleks kaaluda artikli 28c lõike 2 kohaselt vastu võetud sätete muutmise vajadust. ELi HKSi direktiivi artikli 28b lõikega 3 on ette nähtud, et komisjon lisab aruandele „vastavalt vajadusele ettepanekud [...] artiklis 28a sätestatud erandite (mis piiravad ELi HKSi kohaldamisala aastatel 2017–2023 EMP-siseste lendudega) muutmiseks, kaotamiseks, pikendamiseks või asendamiseks kooskõlas liidu poolt 2030. aastaks võetud kohustusega vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid kõikides majandussektorites, et säilitada liidu kliimameetmete keskkonnavalade terviklikkus ja tulemuslikkus“.

Kõnealune aruanne on lisatud käesoleva ettepaneku mõjuhindangule ja tugineb uuringule, mille käigus hinnati ICAO ülemaailmset turupõhist meetet (CORSIA) vastavalt ELi HKSi direktiivi artiklile 28b ja kulude ülekandmist vastavalt artiklile 3d⁷.

ELi HKSi direktiivi artikli 3d lõike 2 kohaselt peab komisjon tegema „uuringu, mis käsitleb lennundussektori võimet kanda CO₂-kulud üle oma klientidele, pidades silmas ELi HKSi ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) välja töötatud ülemaailmset turupõhist meetet. Uuringus hinnatakse lennundussektori võimet kanda üle nõutud heitkoguse ühikute kulusid, võrreldes seda tööstuse ja energiasektoriga, et esitada ettepanek suurendada enampakkumiste osa vastavalt artikli 28b lõikes 2 osutatud läbivaatamise tulemustele“.

See uuring sisaldub ELi lennunduse HKSi muutmise mõjuhindangus ja tugineb aruandele, milles käsitletakse ICAO ülemaailmse turupõhise meetme (CORSIA) hindamist vastavalt ELi HKSi direktiivi artiklile 28b ja kulude ülekandmist vastavalt artiklile 3d.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Sidusrühmadega konsulteeriti esialgse mõjuhindangu osas ajavahemikul 3. juulist 2020 kuni 28. augustini 2020. Kokku esitasid tagasisidet 54 üksust. Vastajate seas toetasid ELi liikmesriigid ELi HKSi ja CORSIA koosseksisteerimist; ELi mittekuuluvad riigid väljendasid kartusi seoses ELi HKSi ja CORSIA kattumise, CORSIA osalise rakendamise, ELi-väliste lennuettevõtjate kohtlemise ja CORSIA ainuõiguslikkusega. CORSIA rakendamise variantide seas pooldas valdav enamus valitsusväliseid organisatsioone ELi HKSi täiemahulist kohaldamist või variante, mis säilitavad vähemalt praeguse kohaldamisala, või vahepealsed hübriidvariante. Samuti toetasid nad kohest üleminekut täies mahus enampakkumisel müümisele.

Enamik ettevõtjate ühendusi ja ettevõtjaid eelistas ainsa poliitikavariandina CORSIA-t (variant CORSIA ONLY). Enampakkumisel müümise osas eelistas enamik ettevõtjate ühendusi ja ettevõtjaid senise olukorra jätkumist või tasuta eraldamise aeglast vähendamist ning tulu kasutamist lennundussektori jaoks. Konsultatsioonis osalenud ELi kodanikud pooldasid sektori kliimaeesmärkide suurendamist.

Avalik konsulteerimine sidusrühmadega toimus 1. oktoobrist 2020 kuni 14. jaanuarini 2021 ja selle käigus saadi kokku 81 vastust. Avaliku konsultatsiooni käigus nõustus 91 % vastanutest, et lennundussektor peaks kliimameetmetele rohkem kaasa aitama. 88 % vastanutest oli seisukohal, et turupõhised meetmed võivad anda häid tulemusi lennunduse heite vähendamisel kooskõlas kliimaeesmärkidega. 82 % vastanutest nõustus turupõhiste meetmete kombineerimisega muude poliitikameetmetega, nagu innovatiivse lennundustehnoloogia

⁷ Komisjoni talituste töödokument [\[link lisatakse vastuvõtmise ajaks\]](#)

toetamine, käitamisalased parendused, maksustamine ning säästvate lennukikütuste tootmine ja kasutamine.

CORSIA rakendamise variantide osas läksid arvamused lahku nii sidusrühmade sees kui ka nende vahel. Ettevõtjate ühenduste seas olid kõige eelistatumad variandid CORSIA ONLY ja MIX (kummagi variandi puhul 33 % vastanutest). Kõige vähem eelistatud variandid olid ELi HKSi täiemahuline kohaldamine ja MIX BIS (kummagi variandi puhul 33 % vastanutest). 30 % avaliku sektori asutustest eelistas enim varianti CORSIA ONLY ja 40 % leidis, et CORSIA ONLY on kõige vähem eelistatav variant. Valitsusväliste organisatsioonide seas oli ELi HKSi täiemahuline kohaldamine kõige eelistatum variant (89 % vastanutest) ja CORSIA ONLY oli kõige vähem eelistatud variant (44 % vastanutest).

Enampakkumisel müüdavate lennunduse LHÜde osakaalu suurendamise osas eelistas enamik sidusrühmi koheselt algavat järkjärgulist tasuta eraldamise lõpetamist ja kõige vähem eelistatud variandiks peeti senise olukorra jätkumist. Enampakkumisel müümise suurendamise variantide osas läksid vastajate seisukohad selgelt lahku. 53 % ettevõtjate ühendustest eelistas senise olukorra jätkumist ja kõige vähem eelistatud variandiks peeti LHÜde tasuta eraldamise koheselt algavat järkjärgulist lõpetamist (74 %). 56 % valitsusvälistest organisatsioonidest eelistas tasuta eraldamise koheselt algavat järkjärgulist lõpetamist ja 63 % pidas kõige vähem eelistatavaks variandiks senise olukorra jätkumist. 60 % avaliku sektori asutustest eelistas tasuta eraldamise aeglast järkjärgulist lõpetamist.

Valdav enamus sidusrühmadest leidis, et enampakkumisel müümise suurendamine võib kasvatada lendamise kulukust, kuid enamik nõustus ka sellega, et see meede aitaks kaasa kliimamuutuste leevendamisele.

- **Mõjuhindang**

Mõju hindamisel analüüsiti erinevaid variante, kuidas tagada, et ELi lennunduse HKSi läbivaatamine laiemas poliitikapaketi „Eesmärk 55“ raames aitaks tõhusalt ja tulemuslikult kaasa ajakohastatud eesmärgi saavutamisele. Mõjuhindangus analüüsitakse ELi HKSi kaudu CORSIA rakendamise ning enampakkumisel müüdavate LHÜde osakaalu suurendamise erinevaid variante.

CORSIA rakendamise variandid erinevad ELi HKSi praeguse kohaldamisala säilitamise, vähendamise või laiendamise ulatuse poolest. Variantide võrdlus näitab, et kuigi HKSi hinnastiimulid on CORSIA kompensatsiooniühikutest suurusjärgude võrra mõjusamad, on üldine keskkonnamõju variantide lõikes ülemaailmsel tasandil väike, kuna ELi HKSi geograafiline kohaldamisala on piiratud. Samas on variandid märkimisväärselt erinevad ELi heite vähendamise eesmärgi saavutamisse antava panuse mõttes. Samuti erinevad märkimisväärselt erinevate variantide kombinatsioonidega kaasnevad tulud, kuna oma ülesehitusest tulenevalt ei tooda CORSIA lennuettevõtjatelt saadavat avaliku sektori tulu. Eelistatud poliitikavariant on säilitada ELi HKSi praegune kohaldamisala (EMP-sisesed lennud, sealhulgas Šveitsi ja Ühendkuningriiki suunduvad lennud) ning kehtestada asjakohased CORSIAga seotud sätted seoses lendudega, mis praegu ei ole ELi HKSi hõlmatud (lennud kolmandatesse riikidesse ja kolmandatest riikidest ning ELis asuvate lennuettevõtjate lennud kolmandate riikide vahel).

Lennunduse LHÜde eraldamisel enampakkumisele pandavate LHÜde osakaalu suurendamise variandid erinevad suurendamise tempo poolest. Analüüsitud variantide võrdlus näitab, et õigustatud on hakata alates muudetud õigusakti jõustumise kuupäevast minema üle täies mahus enampakkumisele. Kuigi tasuta LHÜsid on eraldatud eelkõige selleks, et leevendada

võimalikku negatiivset mõju konkurentsivõimele ja vähendada kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu, kujutavad need endast erandit põhimõttest „saastaja maksab“. Analüüs näitab, et enampakkumisel müüdavate LHÜde osakaalu suurendamisel on kasvuhoonegaaside heite ülekandumise oht väike. Täielikult enampakkumisele üleminek tähendab lennunduse LHÜde piirmäära stabiliseerimist praegusel tasemel, kuna enampakkumisel müüdav osa moodustab praegu kindla protsendi tasuta eraldatavatest LHÜdest. Seeläbi säiliks lennunduse LHÜde piirmäära senine vastavus keskkonnanäesmärkidele ning piirmäära suhtes kohaldataks lineaarset vähendamistegurit, nagu kaasseadusandjad juba nõudsid ja nagu seda tehakse ELi HKSi raames kõigi teiste käitajate puhul. ELi HKSi raames LHÜde tasuta eraldamise kaotamine tugevdaks HKSi vastavust keskkonnanäesmärkidele. Eelistatud poliitikavariant on enampakkumisel müümise suurendamine alates muudatuse jõustumisest.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid. Ettepanek aitab eelkõige kaasa eesmärgile tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse säästva arengu põhimõtte kohaselt, nagu on sätestatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklis 37.

4. MÕJU EELARVELE

Olemasoleva HKSi raames laekub suurem osa enampakkumistulust liikmesriikidele; seega tekib positiivne mõju riikide eelarvetele. Komisjon esitab tulevase omavahendite paketi raames ELi eelarveraamistikus tehtavad kohandused, sealhulgas ettepaneku mitmeaastase finantsraamistiku muutmiseks.

ELi HKSi senise kohaldamisala säilimisel puudub täiendav haldusmõju liikmesriikide ametiasutustele. CORSIA rakendamise mõju piiramiseks tuleks kasutada sama infrastruktuuri.

Infotehnoloogia arendamise ja hangetega seotud valikud peab eelnevalt heaks kiitma Euroopa Komisjoni infotehnoloogia ja küberturvalisuse nõukogu.

5. MUU TEAVE

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Muudetakse artikli 3c lõikeid 1–3, et stabiliseerida eraldatavate/enampakkumisel müüdavate lennunduse LHÜde üldkogus seoses Euroopa-siseste lendude ning EMP lennujaamadest Šveitsi ja Ühendkuningriiki suunduvate lendudega. 2024. aastaks eraldatav kogus põhineb 2023. aastal aktiivsetele õhusõiduki käitajatele eraldatud LHÜde üldkogusel, mida vähendatakse ELi HKSi direktiivis sätestatud lineaarse vähendamisteguri abil. Eraldatavate LHÜde kogust suurendatakse LHÜde võrra, mis eraldataks juhul, kui ELi HKS hõlmaks 2023. aastal äärepoolseimate piirkondade ja muude riikide kui äärepoolseima piirkonna asukohaks oleva liikmesriigi vahelisi marsruute. Ajutine erand ELi HKSi kohastest kohustustest kõnealuste marsruutide puhul kaotab kehtivuse 31. detsembril 2023. Suurendatud piirmäära vähendatakse ELi HKSi direktiivis sätestatud lineaarse vähendamisteguri abil.

Tehakse ettepanek rakendada ajaliselt piiratud erandit ELi HKSi liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis asuva muu lennuvälja vaheliste lendude heitkoguste suhtes.

Asendatakse artikli 3d lõige 1, et sätestada enampakkumisel müüdavate lennunduse LHÜde osakaalu suurenemine alates muudatuse jõustumisele järgnevast aastast. Muudatusettepaneku eesmärk on minna alates 2027. aastast üle täies mahus enampakkumisel müümisele.

Artikli 3d lõige 2 jäetakse välja, kuna see on aegunud.

Muudetakse artikli 3d lõike 3 esimest lauset, kajastamaks asjaolu, et direktiivi täiendamiseks vastu võetavad delegeeritud õigusaktid, mis käsitlevad liikmesriikide poolt lennunduse LHÜde enampakkumisel müümise üksikasjalikku korda, peaksid sisaldama osa enampakkumistulu liidu eelarvesse kandmise tingimusi.

Asendatakse artikli 3d lõige 4, et kajastada liikmesriikidele antavat tungivamat soovitusi kasutada HKSi raames saadud enampakkumistulu kliimamuutustega võitlemiseks ning asjaolu, et osa sellest tulust tuleb kanda liidu eelarvesse vastavalt otsusele (EL, Euratom) 2020/2053 omavahendite süsteemi kohta.

Artiklid 3e ja 3f jäetakse välja, kuna pärast täielikult enampakkumisele üleminekut ei ole õhusõiduki käitajatele LHÜde tasuta eraldamise eeskirju enam vaja.

Asendatakse artikli 11a lõiked 1–4, et võimaldada ELis asuvatel lennuettevõtjatel kasutada asjakohaseid rahvusvahelisi ühikuid vastavuse tagamiseks CORSIAt kohaldavatesse kolmandatesse riikidesse suunduvate või sealt saabuvate lendude puhul. Tagamaks, et CORSIA rakendamine ELi poolt toetab Pariisi kliimakokkuleppe eesmärke ja ergutab laialdast osalemist CORSIAs, peavad olema täidetud järgmised tingimused: vastavuse tagamise ühikud pärinevad riikidest, mis on Pariisi kliimakokkuleppe osalised ja rakendavad CORSIAt, ning välditakse arvestusühikute topeltarvestust.

Artiklile 11a lisatakse uus lõige 8, millega antakse komisjonile õigus võtta vastu rakendusakt, milles sätestatakse ICAO nõukogu poolt CORSIA raames vastavuse tagamiseks aktsepteeritavaks peetavad ühikud.

Artiklile 12 lisatakse uus lõige 6, mille alusel rakendatakse CORSIAt ELi ettevõtjate lendude puhul, mis suunduvad Euroopa Majanduspiirkonda, Šveitsi ja Ühendkuningriiki ja sealt välja ning mis toimuvad väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda, Šveitsi ja Ühendkuningriiki. Nende lendude puhul vähendatakse lennuettevõtjate tagastamiskohustusi heitkoguste kogusummalt lennuettevõtjate osakaaluni lennunduse kollektiivses heites, võttes aluseks CORSIA lähtetaseme.

Artiklile 25a lisatakse uued lõiked 3–9.

Komisjonil on õigus võtta vastu ja ajakohastada rakendusakti, milles loetletakse riigid (välja arvatud EMP, Šveits ja Ühendkuningriik), kes liidu õiguse tähenduses loetakse kohaldavat CORSIAt.

CORSIA vastavuskontroll väljaspool ELi asuvate lennuettevõtjate puhul peaks toimuma üksnes nende lennuettevõtjate asukohariigis. CORSIA rakendamine Euroopa-väliste lendude puhul tähendab seega väljaspool Euroopat asuvate lennuettevõtjate vabastamist ELi HKSi kohaste kohustuste täitmisest nende Euroopa ja CORSIAt rakendavate kolmandate riikide vaheliste lendude puhul.

Selleks et tagada samadel marsruutidel võrdne kohtlemine, vabastatakse CORSIAt mitterakendavatesse riikidesse suunduvad ja sealt tulevad lennud ELi HKSi ja CORSIA kohastest kohustustest.

CORSIAt mitterakendavatesse vähim arenenud riikidesse ja väikestesse arenevatesse saareriikidesse suunduvad ja sealt tulevad lennud vabastatakse tähtajatult ELi HKSi ja CORSIA kohastest kohustustest.

Komisjonile tuleks anda õigus võtta vastu rakendusakt, millega vabastatakse ELis asuvad lennuettevõtjad tagastamisnõuetest seoses lendudest tulenevate heitkogustega, kui CORSIA vähem range rakendamise või jõustamise tõttu kolmandas riigis tekib märkimisväärne konkurentsimooonutus, mis kahjustab ELis asuvaid lennuettevõtjaid. Konkurentsimooonutuse põhjuseks võib olla vähem range lähenemisviis aktsepteeritavatele kompensatsiooniühikutele või topeltarvestust käsitlevatele sätetele.

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

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ³ 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/EÜ⁴.
- (2) 2015. aasta detsembris ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni (UNFCCC) alusel vastu võetud Pariisi kokkulepe (edaspidi „Pariisi kokkulepe“)⁵ 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

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

³ 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).

⁴ 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).

⁵ Pariisi kokkulepe (ELT L 282, 19.10.2016, lk 4).

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 katseetapist ajavahemikul 2021–2023⁶.
- (4) Liikmesriigid teavitasid kooskõlas nõukogu otsusega (EL) 2018/2027⁷ 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, 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 2019⁸.
- (6) Oma ajakohastatud riiklikult kindlaksmääratud vähendamiskohustuses, mis esitati ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni sekretariaadile 17. detsembril 2020,⁹ 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 määruses (EL) 2021/1119¹⁰ eesmärgi saavutada 2050. aastaks kogu majandust hõlmav kliimanetraalsus. Kõnealuse määrusega kehtestatakse ka kogu liitu hõlmav siduv eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet (heide pärast sidumise mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (8) Direktiivi 2003/87/EÜ käesoleva muudatuse eesmärk on rakendada ka lennundussektori puhul liidu poolt Pariisi kokkuleppega võetud kohustusi ning

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ COM(2019) 640 (lõplik).

⁹

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

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

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 (edaspidi „LHÜd“) 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 saavad 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 reegliks, võttes arvesse sektori võimet CO₂-ga seotud suuremad kulud üle kanda.
- (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 nõuete täitmiseks CORSIA-s osalevate riikide hulka kuuluvatest kolmandatest riikidest väljuvate või sinna saabuvate lendude puhul rahvusvahelisi ühikuid. Tagamaks, et CORSIA rakendamine liidu poolt toetab Pariisi kokkuleppe eesmärke ja stimuleerib ulatuslikumat osalemist CORSIA-s, peaksid asjaomased ühikud pärinema Pariisi kokkuleppe osalisriikidest, kes osalevad ka CORSIA-s, vältides samas ühikute topeltarvestust.
- (15) Selleks et tagada rahvusvaheliste 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 182/2011¹¹.

- (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 rakendamisolitused kõnealuse korraga seotud üksikasjalike nõuete kehtestamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹².
- (17) CORSIA rakendamisel muude lendude suhtes kui lennud, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saavad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvalle lennuväljale, tuleks vähendada liidus asuvate ja selliseid lende käitavate õhusõidukikäitajate tagastamiskohustusi. Selliste lendude puhul tuleks õhusõidukikäitajate tagastamiskohustusi vähendada selliselt, et need hõlmaksid ajavahemiku 2021–2023 heitekoguste puhul üksnes kõnealuste käitajate heite osakaalu rahvusvahelise lennunduse tekitatud kollektiivses heites, mis ületab 2019. aasta kollektiivset heitetaset, ning CORSIA kohaldamise järgmistel aastatel nende heite osakaalu kollektiivses heites, mis ületab 2019.–2020. aasta kollektiivset heitetaset.
- (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 rakendamisolitused, 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 õhusõidukikäitajate puhul peaks kuuluma üksnes asjaomaste õhusõidukikäitajate asukohariigi pädevusse, tähendab CORSIA rakendamine muude lendude puhul kui lennud, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saavad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvalle lennuväljale seda, et väljaspool liitu asuvad õhusõidukikäitajad ei pea selliste lendude puhul ELi HKSi kohustusi täitma.
- (20) Selleks et tagada lennuliinide võrdne kohtlemine, tuleks CORSIAt mitterakendavatesse riikidesse suunduvad ja sealt väljuvad lennud vabastada ELi HKSi või CORSIA kohustuste täitmisest. Sellist vabastust tuleks kohalda vaid kuni 31. detsembrini 2026 tekitatud heitekoguste suhtes, et edendada CORSIA täielikku rakendamist alates 2027. aastast.

¹¹ 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 rakendamisolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

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 rakendamisolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (21) Lennud, mis suunduvad riikidesse, mida ÜRO määratluse kohaselt käsitatakse vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena ning mis CORSIAt ei rakenda (välja arvatud need riigid, mille SKP elaniku kohta on liidu keskmisega võrdne või sellest kõrgem), ning sellistest riikidest väljuvad lennud tuleks vabastada ELi HKSi või CORSIA kohustuste täitmisest 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 CORSIA sätete vähem rangest kohaldamisest või nõuete täitmise tagamisest kolmandas riigis. Konkurentsimoontonutuse põhjuseks võib olla vähem range lähenemisviisi kohaldamine nõuetele vastavate kompensatsiooniühikute 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.
- (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 kokkuleppes¹³ 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 ette näha erand ELi HKSist selliste lendude heitkoguste puhul, mida käitatakse liikmesriigi äärepoolseimas piirkonnas asuva lennuvälja ja samas liikmesriigis asuva lennuvälja vahel.

¹³ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (26) Euroopa rohelise 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 ülevõtmismeetmed 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.
- (27) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke 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 lõiked 5, 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 teguri võrra, ning avaldab selle koguse ja ka koguse, mis oleks 2024. aastal tasuta eraldatud juhul, kui tasuta eraldamise eeskirju ei oleks ajakohastatud.

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 HKSigas, suurendatakse õhusõiduki käitajatele eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute üldkogust sellise lubatud heitkoguste ühikute koguse (sealhulgas tasuta lubatud heitkoguse ühikud ja enampakkumisel müümiseks ette nähtud ühikud) võrra, mis oleks eraldatud siis, kui need lennud oleksid asjaomasel aastal olnud hõlmatud ELi HKSigas, vähendatuna artiklis 9 sätestatud lineaarse teguri võrra.

7. Erandina artikli 12 lõikest 2a, 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 väljaspool seda äärepoolseimat piirkonda asuva lennuvälja vahelistest lendudest.“

(2) Artiklit 3d muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. 2024. aastal müüakse enampakkumisel 25 % lubatud heitkoguse ühikute kogusest, mis varem oleks eraldatud tasuta ja mis avaldatakse vastavalt artiklile 3c.“;

(b) lisatakse alapunktid 1a, 1b, 1c ja 1d:

„1a. 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.

1b. 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.

1c. Alates 1. jaanuarist 2027 müüakse enampakkumisel kogu lubatud heitkoguse ühikute kogus, mis oleks asjaomasel aastal tasuta eraldatud.

1d. Õhusõiduki käitajatele eraldatakse tasuta lubatud heitkoguse ühikuid 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 2023.“;

(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, 1a, 1b, 1c ja 1d, sealhulgas üksikasjad sellisest enampakkumisel müümisest saadud tulu osalise ülekandmise kohta liidu üldeelarvesse.“;

(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 kasutavad lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisest saadud tulu kooskõlas artikli 10 lõikega 3.“

(3) Artiklid 3e ja 3f jäetakse välja.

(4) Artikli 6 lõike 2 punkt e asendatakse järgmisega:

„e) kohustus tagastada käitise iga kalendriaasta koguheitele, mis on tõendatud kooskõlas artikliga 15, vastaval hulgal lubatud heitkoguse ühikuid nelja kuu jooksul pärast kõnealuse aasta lõppu.“

(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 vastavalt artikli 25a lõikele 3 vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse suunduvate ja sealt väljuvate lendude heitkoguste puhul oma artikli 12 kohaste kohustuste täitmiseks järgmisi ühikuid:

- (b) ühikud, mille on heaks kiitnud Pariisi kokkuleppe artikli 6 lõike 4 alusel loodud mehhanismis osalevad osalised;
- (c) 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;
- (d) ühikud, mille on heaks kiitnud lõike 5 kohaselt sõlmitud lepingutes osalejad;
- (e) 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, aruandlust, mis käsitleb nende riiklikult kindlaksmääratud panustega hõlmatud inimtekkelistest allikates pärit kasvuhoonegaaside heidet ning nende neeldajates sidumist, kohandatakse õigeaegselt ning 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 vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidele jaoks ette nähtud paindlikkusmeetmeid. Kõnealused

rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

(c) lõige 4 jäetakse välja;

(d) lisatakse lõige 8:

„8. Komisjon võtab vastu rakendusakti, milles loetletakse ühikud, mida ICAO nõukogu peab nõuetele vastavaks ning mis vastavad lõigetes 2 ja 3 sätestatud tingimustele. Komisjon ajakohastab nimetatud loetelu vastavalt vajadusele. Kõnealune rakendusakt 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 delegeeritud õigusaktis sätestatud metoodikale igal aastal kooskõlas rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitlevate ICAO keskkonnakaitse valdkonna rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavadega välja eelmise kalendriaasta kompenseerimisinõuded, mis ei hõlma selliste lendudega seotud kompenseerimisinõudeid, mis väljuvad EMPs asuvalt lennuväljalt ja saabuvad EMPs, Šveitsis või Ühendkuningriigis asuvale lennuväljale, ning teavitavad iga aasta 30. novembriks asjaomaste nõuete suurusest kõiki õhusõiduki käitajaid, kes vastavad järgmistele tingimustele:

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

(c) 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 lõiked 7 ja 8:

„7. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 23 vastu käesolevat direktiivi täiendavaid delegeeritud õigusakte, millega kehtestatakse õhusõiduki käitajate kompenseerimiskohustuste arvutamise meetoodika.

8. Artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikidesse suunduvate, sealt väljuvate või nende riikide vahel toimuvate lendude puhul tunnistavad õhusõiduki käitajad, kellel on mõne liikmesriigi välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on registreeritud mõnes liikmesriigis, sealhulgas selle liikmesriigi äärepoolseimates piirkondades, sõltkondades ja territooriumidel, artiklis 11a osutatud ühikud kehtetuks üksnes asjaomase liikmesriigi poolt asjaomase kalendriaasta kohta teatatud koguse ulatuses. Kehtetuks tunnistamine toimub järgmiselt: 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, 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) Artikli 18a lõike 3 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) alates 2024. aastast ajakohastab seda nimekirja iga kahe aasta järel, lisades õhusõiduki käitajad, kes on edaspidi teostanud I lisas nimetatud lennutegevust.“

(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 12 lõike 7 kolmandas lõigus, 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 12 lõike 7 kolmandas lõigus, 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 12 lõike 6 kolmanda lõigu, 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 3–9:

„3. Komisjon võtab vastu rakendusakti, milles loetletakse riigid, mis ei ole EMP riigid, Šveits ega Ühendkuningriik ja mida käesoleva direktiivi tähenduses loetakse CORSIAt kohaldavaks, kasutades 2021.–2023. aastal lähtealusena 2019. aastat ja sellele järgnevatel aastatel 2019.–2020. aastat. Kõnealune 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, kellel on asjaomase riigi poolt välja antud lennuettevõtja sertifikaat või kes on selles riigis registreeritud, kohustatud kõnealuste heitkogustega seoses ühikuid kehtetuks tunnistama.

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 kõnealuste heitkogustega seoses ühikuid kehtetuks tunnistama.

6. ÜRO määratluse kohaselt vähim arenenud riikide ja väikeste arenevate saareriikidena käsitatavatesse riikidesse, mida ei ole loetletud lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis, suunduvate ja sealt väljuvate lendude heitkoguste puhul ei ole õhusõiduki käitajad kohustatud kõnealuste heitkogustega seoses ühikuid kehtetuks tunnistama.

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. Need 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, käitab lende kahe lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riigi vahel, sealhulgas lennud Šveitsi, Ühendkuningriigi ning lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis loetletud riikide vahel, ja need riigid lubavad õhusõiduki käitajatel kasutada muid ühikuid kui need, mis on kantud artikli 11a lõike 8 kohaselt vastu võetud loetellu, 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. Need rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

- (10) I lisa tabelisse lisatakse veeru „Tegevusalad“ kande „Lennundus“ esimese lõigu järele järgmine tekst:

„Kahes eri riigis, mis on loetletud artikli 25a lõike 3 kohaselt vastu võetud rakendusaktis, 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, kätades 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) humanitaarilennud; iii) lennud arstiabi osutamiseks; iv) sõjalised lennud; v) tuletõrjelennud.“

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 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 võetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

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

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*