



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 6. helmikuuta 2017
(OR. en)

5968/17

Toimielinten välinen asia:
2017/0017 (COD)

CLIMA 25
ENV 104
AVIATION 20
MI 102
IND 27
ENER 38
CODEC 162

EHDOTUS

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	3. helmikuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2017) 54 final
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2017) 54 final.

Liite: COM(2017) 54 final

Bryssel 3.2.2017
COM(2017) 54 final

2017/0017 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2017) 30 final}

{SWD(2017) 31 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

- **Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet**

Ilmailun kasvihuonekaasupäästöt kasvavat voimakkaasti. Jos lisätoimenpiteitä ei toteuteta, kansainvälisen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen arvioidaan lähes nelinkertaistuvan vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoteen 2010. Useat tutkimukset osoittavat, ettei ilmailun päästöjä voida hillitä pelkästään ilma-alusten hiilidioksidipäästöstandardien ja kestävien biopolttoaineiden käytön kaltaisilla teknisillä ja operatiivisilla toimenpiteillä. Siksi päästöjen kasvua on hillittävä markkinaperusteisilla toimenpiteillä. Ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen voimakas kasvu uhkaa heikentää EU:n ja muiden maiden pyrkimyksiä torjua ilmastonmuutosta.

EU oli jo vuonna 2008 suunnannäyttävä ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen hillinnän alalla: se sisällytti päästökauppajärjestelmäänsä lennot Euroopan talousalueella (ETA) sijaitsevien lentopaikkojen välillä (jäljempänä 'ETA:n sisäiset lennot') ja lennot ETA-maissa ja kolmansissa maissa sijaitsevien lentopaikkojen välillä ('ETA:n ja kolmansien maiden väliset lennot'). Tämä edisti olennaisesti yhteisymmärrykseen pääsemistä kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) prosessista, jonka myötä siirrytään käyttämään maailmanlaajuisia markkinaperusteista toimenpidettä kansainvälisen ilmailun alalla. Tämä prosessi käynnistyi vuonna 2013. Lisäksi ilmailuala pystyy tällä tavoin edistämään osaltaan EU:n ilmastotavoitetta, jonka mukaan päästöjä on vähennettävä 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoihin. Odotettaessa ICAOn päätöksiä ja kansainvälisen ilmailun päästöjä hallinnoivan maailmanlaajuisen toimenpiteen kehittämisen vauhdittamiseksi ICAOssa EU rajoitti tilapäisesti EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaa vuoteen 2016 saakka siten, että se koski pelkästään ETA:n sisäisiä lentoja. Se odotti ICAOn neuvottelutuloksia voidakseen tarkastella soveltamisalaa uudelleen ETA:n ja kolmansien maiden välisten lentojen osalta. Jos EU:n päästökauppajärjestelmää koskevaa direktiiviä ei tarkisteta, EU:n päästökauppajärjestelmää sovelletaan automaattisesti täysimääräisesti vuodesta 2017 alkaen.

Eurooppa-neuvosto hyväksyi lokakuussa 2014 vuoteen 2030 ulottuvat ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet. Keskeinen osa näitä puitteita on sitova tavoite, jonka mukaan EU:n kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärää vähennetään EU:ssa vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoon. Jotta tämä tavoite voidaan saavuttaa kustannustehokkaasti, päästöjä on vähennettävä vuoteen 2005 verrattuna 43 prosenttia EU:n päästökauppajärjestelmään kuuluvilla aloilla ja 30 prosenttia sen ulkopuolisilla aloilla. Tämä mahdollisti sen, että EU antoi Pariisin sopimuksen yhteydessä panoksensa koko talouden laajuisena sitoumuksena, joka kattaa ilmailun päästöt. EU on sitoutunut edistämään asianmukaisesti Pariisin sopimuksen ilmastotavoitetta, jonka mukaan maapallon lämpeneminen pyritään pitämään selvästi alle 2 celsiusasteessa verrattuna esiteollisen kauden tasoon ja lämpötilan nousu pyritään rajoittamaan 1,5 celsiusasteeseen. EU on sitoutunut edistämään asianmukaisesti myös ICAOn pyrkimystä vakiinnuttaa kansainvälisen ilmailun maailmanlaajuiset hiilidioksidin nettopäästöt vuoden 2020 tasolle (ns. hiilineutraali kasvu, CNG 2020).

ICAO antoi lokakuussa 2016 pitämässään 39. yleiskokouksessa päätöslauselman maailmanlaajuisesta markkinaperusteisesta toimenpiteestä, johon sisältyvällä

hyvitysjärjestelmällä (*offsetting system*) hillitään kansainvälisen ilmailun päästöjen kasvua maailmanlaajuisesti vuodesta 2021 alkaen. Pyrkimyksenä on vakiinnuttaa kansainvälisen ilmailun päästöt vuoden 2020 tasolle. Osallistuminen maailmanlaajuiseen markkinaperusteiseen toimenpiteeseen on sen ensimmäisessä vaiheessa (2021–2026) vapaaehtoista. Kaikkien suurten ilmailumaiden olisi kuitenkin sovellettava maailmanlaajuisia markkinaperusteista toimenpidettä sen toisen vaiheen alusta (vuodesta 2027) alkaen. EU ja sen jäsenvaltiot ovat ilmaisseet aikomuksensa soveltaa maailmanlaajuisia markkinaperusteista toimenpidettä jo sen vapaaehtoisesta vaiheesta alkaen. Maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen pyrkimyksellisestä tavoitteesta ja perusluonteesta hyvitysjärjestelmänä on päästy yhteisymmärrykseen, mutta ICAO:ssa on vielä keskusteltava ja päätettävä useista tärkeistä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen osatekijöistä, jotka ovat ratkaisevia kyseisen toimenpiteen vaikuttavuuden ja ympäristötavoitteiden loukkaamattomuuden kannalta, ennen kuin maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide voidaan panna täytäntöön vuodesta 2021 alkaen. Viivästyminen yhteisymmärrykseen pääsemisessä näistä osatekijöissä saattaisi myöhästyttää maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen käyttöönottoa. Se saattaisi myöhästyttää myös täytäntöönpanoa kansallisessa lainsäädännössä, mikä olisi kohtalokasta, sillä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen käytännön käyttöönotto perustuu kansallisen ja alueellisen tason toimiin.

Voimassa olevan lainsäädännön mukaan komissio arvioi ICAO:n 39. yleiskokouksen tuloksia ja tarkastelee niiden perusteella uudelleen EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamista ETA:n ja kolmansien maiden välisiin lentoihin. Jos voimassa olevaa lainsäädäntöä ei muuteta, palataan päästökauppajärjestelmän alkuperäiseen soveltamisalaan (eli lainsäädäntöä sovelletaan myös ETA:n ja kolmansien maiden välisiin lentoihin). Koska ICAO:ssa on päästy yhteisymmärrykseen maailmanlaajuisesta markkinaperusteisesta toimenpiteestä ja koska EU tukee kyseisen toimenpiteen loppuun saattamista ja pikaista käyttöönottoa ja aikoo panna kyseisen toimenpiteen täytäntöön vuonna 2021, on tarpeen tarkistaa EU:n päästökauppalainsäädäntöä.

Jotta voidaan vauhdittaa kansainvälisiä keskusteluita maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanon kannalta tarpeellisista säännöistä ja määräyksistä, tässä ehdotuksessa esitetään, että EU:n päästökauppajärjestelmän rajoitettua soveltamisalaa (joka kattaa pelkästään ETA:n sisäiset lennot asetuksen (EU) N:o 421/2014 mukaisesti) sovelletaan myös vuoden 2016 jälkeen. Heti kun saadaan lisää selvyyttä siitä, millaisia ICAOn hyväksymät oikeudelliset välineet, joilla maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide pannaan täytäntöön, ovat luonteeltaan ja sisällöltään ja mitkä ovat EU:n kansainvälisten kumppaneiden aikomukset kyseisen toimenpiteen täytäntöönpanon suhteen, EU:n päästökauppajärjestelmää arvioidaan ja tarkastellaan uudelleen vuoden 2020 jälkeistä aikaa silmällä pitäen. Tässä yhteydessä otetaan myös asianmukaisesti huomioon tarvittava johdonmukaisuus sen koko talouden laajuisen sitoumuksen kanssa, jonka EU on antanut Pariisin sopimuksen puitteissa, mukaan lukien sovittu tavoite, jonka mukaan EU vähentää kasvihuonekaasupäästöjään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 1990 tasoihin.

Jotta voidaan taata oikeusvarmuus päästökauppajärjestelmän noudattamisessa vuonna 2017, on tärkeää, että Euroopan parlamentti ja neuvosto pääsevät yhteisymmärrykseen tästä ehdotuksesta nopeasti, mieluiten vuoden 2017 loppuun mennessä.

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

Tällä ehdotuksella yleisesti ottaen jatketaan voimassa olevia säännöksiä, jotka koskevat päästökauppajärjestelmään kuuluvia aloja, joista säädetään EU:n päästökauppadirektiivissä. Ehdotuksessa otetaan myös asianmukaisesti huomioon uusi ja pidemmälle menevä kehitys ICAOssa, erityisesti maailmanlaajuisesta markkinaperusteisesta toimenpiteestä saavutettu yhteisymmärrys. Eurooppa-neuvosto on nimenomaisesti kehottanut säilyttämään EU:n päästökauppajärjestelmän nykyisen toimenpiderakenteen ja antanut ohjeistusta kautta 2021–2030 koskevista kysymyksistä. Tämän ohjeistuksen mukaisesti Euroopan komissio esitti heinäkuussa 2015 lainsäädäntöehdotuksen, jolla tarkistetaan EU:n päästökauppajärjestelmää kiinteiden laitosten osalta vuoden 2020 jälkeistä aikaa silmällä pitäen. Kyseisessä ehdotuksessa ei käsitelty kysymyksiä, jotka liittyvät ilmailun sisällyttämiseen EU:n päästökauppajärjestelmään, koska sitä ei pidetty tarkoituksenmukaisena ennen ICAO:n lokakuussa 2016 pidettävää 39. yleiskokousta. Eurooppa-neuvoston päätelmien mukaisesti tässä ehdotuksessa, joka koskee ilmailun päästöjä, jatketaan EU:n päästökauppajärjestelmässä noudatettua lähestymistapaa Euroopan sisäisten lentojen päästöihin. Tämä ehdotus täydentää päästökauppajärjestelmän kattavampaa tarkistamista, jota komissio ehdotti heinäkuussa 2015 ja joka on tällä hetkellä käsiteltävänä yhteispäätösmenettelyssä.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella pannaan täytäntöön osa vuoteen 2030 ulottuvista ilmasto- ja energiapolitiikan puitteista, jotka ovat joustavan energiaunionin ja tulevaisuuteen suuntautuvan ilmastopolitiikan keskeinen osatekijä. Täydentäviä lainsäädäntöehdotuksia on jo esitetty. Niillä pyritään toteuttamaan Eurooppa-neuvostossa sovitut eri tavoitteet. Niiden odotetaan myös helpottavan ilmastotavoitteiden saavuttamista päästökauppaan kuuluvilla ja sen ulkopuolisilla aloilla. Lisäksi sekä komission ilmailustrategiassa että vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa strategiassa tarkastellaan toimia liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi edelleen osana laajempia hiilidioksidipäästöjen vähentämispyrkimyksiä, joita EU toteuttaa ja joihin se on sitoutunut myös vuotta 2030 silmällä pitäen.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 191–193 artiklassa vahvistetaan ja täsmennetään EU:n toimivalta ilmastomuutoksen alalla. Tämän ehdotuksen oikeusperustana on SEUT-sopimuksen 192 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

EU:n päästökauppadirektiivi on voimassa oleva EU:n väline, jonka voimassaolo jatkuu vuoden 2020 jälkeen. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti kyseistä säädöstä muuttavan ehdotuksen tavoitteet voidaan saavuttaa ainoastaan komission tekemällä ehdotuksella EU:n tasolla.

On tehokkaampaa toimia EU:n tasolla – ja mahdollisuuksien mukaan kansainvälisellä tasolla – kuin jäsenvaltioiden tasolla, koska ilmastonmuutoksen vaikutukset ovat rajat ylittäviä ja koska ilmailu on luonteeltaan pääasiassa kansainvälistä. EU:n toimet ovat kaikkein tehokkain tapa saavuttaa EU:n omat ja kansainväliset ilmastotavoitteet ja varmistaa se, että maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide pannaan täytäntöön yhdenmukaisesti EU:ssa. Tällä tavoin voidaan taata, että ilmailuala antaa riittävän panoksen ilmastonmuutoksen vaikutusten vähentämiseen. Samalla säilytetään EU:n ilmailualan kansainvälinen kilpailukyky ja tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n sisämarkkinoilla.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotus on suhteellisuusperiaatteen mukainen, koska siinä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen, jotta voidaan saavuttaa EU:n kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteet vuoteen 2020 ja vuoteen 2030 mennessä kustannustehokkaalla tavalla. Samalla varmistetaan sisämarkkinoiden moitteeton toiminta ja helpotetaan maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa koskevien sääntöjen loppuun saattamista.

- **Toimintatavan valinta**

Tämä asetusehdotus liittyy asetukseen (EU) N:o 421/2014, joka annettiin ICAO:n vuoden 2013 yleiskokouksen jälkeen. On tärkeää, että Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät tämän ehdotuksen – kuten aikoinaan asetuksen (EU) N:o 421/2014 – nopeasti, jotta se on voimassa, kun on aika soveltaa seuraavia EU:n päästökauppajärjestelmän mukaisia noudattamisvelvoitteita maaliskuussa ja huhtikuussa 2018. Jos tarkistuksia ei tehdä, päästökauppajärjestelmässä palataan sen alkuperäiseen soveltamisalaan. Tämä ehdotus olisi siksi hyväksyttävä Euroopan parlamentissa ja neuvostossa siten, että se voi tulla voimaan viimeistään vuoden 2018 alussa. Näin voidaan taata oikeusvarmuus ja selkeys ilma-alusten käyttäjille, joiden olisi muutoin palautettava viimeistään 30. huhtikuuta 2018 päästöoikeudet, jotka vastaavat kolmansiin maihin suuntautuvien ja niistä saapuvien lentojen kokonaispäästöjä, kuten direktiivissä 2003/87/EY säädetään.

Koska aikaa on niukasti, tämän ehdotuksen tavoite voidaan saavuttaa parhaiten asetuksella. Asetus on suoraan sovellettavissa kaikissa jäsenvaltioissa ja kaikilta osiltaan sitova. Näin ollen se on paras keino panna tarkistukset täytäntöön ajoissa ja yhdenmukaisesti ennen vuotta 2017 koskevia velvoitteiden noudattamisen määräaikoja (maaliskuu ja huhtikuu 2018).

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

EU:n päästökauppajärjestelmän kautta 2021–2030 koskevan uudelleentarkastelun yhteydessä tehtiin arvio voimassa olevasta päästökauppadirektiivistä osana vaikutustenarviointia. Se otettiin myös huomioon eri toimintavaihtoehtojen arvioinnissa. EU:n päästökauppajärjestelmästä ei ole ilmailun osalta tehty jälkiarviointia eikä sille ole tehty toimivuustarkastusta, koska sitä ei ole koskaan sovellettu koko siinä laajuudessa, jollaiseksi se

alun perin suunniteltiin. EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisalaa ilmailun alalla muutettiin kattavien arviointien perusteella, jotta voitiin ottaa huomioon ongelmat ja vastalauseet, jotka liittyivät järjestelmään sellaisena kuin se alun perin suunniteltiin. Samalla voitiin säilyttää kaikkien ilma-alusten käyttäjien tasapuolinen kohtelu samojen reittien suhteen. Päästökauppajärjestelmän vaikuttavuutta ja toimivuutta ilmailun alalla arvioidaan vuoden 2013 vaikutustenarvioinnissa¹, joka liittyi asetusehdotukseen (EU) N:o 421/2014 oheisasiakirjana, sekä tähän ehdotukseen liittyvässä vaikutustenarvioinnissa, mukaan lukien komission laatimat hiilimarkkinakertomukset ja EU:n ICAO:lle toimittamat ICAO:ta koskevat toimintasuunnitelmat. Näiden asiakirjojen katsotaan olevan riittäviä edellä mainitun jälkiarvioinnin ja toimivuustarkastuksen kannalta.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Jotta EU:n päästökauppajärjestelmää voitiin ryhtyä tarkastelemaan uudelleen ICAO:n vuoden 2016 yleiskokouksen jälkeen, verkossa järjestettiin julkinen kuuleminen 12 viikon ajan 7. maaliskuuta ja 30. toukokuuta 2016 välisenä aikana. Useimmat sidosryhmät olivat yhtä mieltä siitä, että olisi sovittava kunnianhimoisista tavoitteista kansainvälisen ilmailun päästöjen vähentämiseksi ja että markkinaperusteiset mekanismit ovat asianmukaisia välineitä kansainvälisen ilmailun päästöjen hillitsemiseksi. Mielipiteet erosivat kuitenkin sen suhteen, mikä olisi toivottava tavoitetaso ja millaisilla mekanismeilla päästövähennykset olisi toteutettava. Eräät sidosryhmät katsoivat, että myös vuoden 2017 jälkeen olisi sovellettava EU:n päästökauppajärjestelmän nykyistä soveltamisalaa (eli että se kattaisi pelkästään ETA:n sisäiset lennot). Eräät muut sidosryhmät katsoivat, että olisi palattava täysimääräiseen soveltamiseen (eli että soveltamisala kattaisi myös ETA:n ja kolmansien maiden väliset lennot). Monien kyselyyn vastanneiden mielestä EU:n päästökauppajärjestelmää koskevissa vaihtoehdoissa vuoden 2020 jälkeiselle ajalle olisi otettava huomioon ICAO:n vuoden 2016 yleiskokouksessa saavutettu yhteisymmärrys, erityisesti sen tavoitetaso, luonne, soveltamisala, vaikuttavuus ja ympäristötavoitteiden loukkaamattomuus. Komissio pyrkii jatkossakin ylläpitämään rakentavia kahdenvälisiä ja monenvälisiä yhteyksiä sidosryhmien ja kolmansien maiden kanssa.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Tätä ehdotusta koskeva vaikutustenarviointi perustuu kattavien maailmanlaajuisten kasvihuonekaasujen päästöennusteiden osalta Yhdistyneiden kansakuntien ympäristöohjelman raporttiin (*Emission Gap Report 2015*) ja hallitustenvälisen ilmastonmuutospaneelin (IPCC) viidenteen arviointiraporttiin. Kattavien EU:n kasvihuonekaasujen päästöennusteiden osalta perustana käytettiin Euroopan ympäristökeskuksen raportteja. Vaikutustenarvioinnissa käytettiin erityisesti niitä ICAOn ympäristöraporttien tietoja, jotka koskevat kansainvälisen ilmailun päästöjä ja päästöennusteita sekä potentiaalia vähentää kansainvälisen ilmailun päästöjä teknisten ja operatiivisten toimenpiteiden avulla. Ehdotuksen taustalla olevaa ekonometristä mallinnusta ja analyysiä varten käytettiin ICAOn ympäristöraporttien tietoja, jotka koskevat ilmailualan ennustettua kasvua.

¹ SWD(2013) 430 final.

- **Vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarvioinnissa analysoidaan erilaisia vaihtoehtoja sekä vuotta 2020 edeltävälle että vuodesta 2021 alkavalle kaudelle. Vuotta 2020 edeltävää kautta koskevassa analyysissä arvioidaan sellaisen soveltamisalan jatkamista, joka kattaa pelkästään ETA:n sisäiset lennot, ja vaihtoehtoa, joka kattaa kaikki ETA-alueelta lähtevät lennot, ja vertaillaan niitä perusskenaarioon (täysimääräinen soveltaminen). Vuoden 2020 jälkeistä kautta koskevassa analyysissä kaikissa vaihtoehtoissa oletetaan, että maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide kattaa kolmansiin maihin suuntautuvat ja niistä saapuvat lennot. Yhdessä vaihtoehtoista oletetaan, että ETA:n sisäiset päästöt hyvitetään maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen kautta. Eräässä toisessa vaihtoehdossa taas EU:n päästökauppajärjestelmän velvoitteet koskevat edelleen ainoastaan ETA:n sisäisiä lentoja. Näiden välillä olevissa vaihtoehtoissa oletetaan, että EU:n päästökauppajärjestelmää muutetaan ETA:n sisäisten lentojen osalta, jotta voidaan joko mukauttaa toimia maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen mukaiseksi (jolloin päästökauppajärjestelmässä sovellettaisiin hyvityslähestymistapaa) tai yhdistää molemmat järjestelmät (jolloin päästökauppajärjestelmä kattaisi päästöt, jotka eivät kuulu maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen piiriin).

Vaikutustenarviointi osoittaa, että soveltuvin vaihtoehto kaudelle 2017–2020 olisi jatkaa EU:n päästökauppajärjestelmän nykyistä soveltamisalaa (eli järjestelmä kattaa pelkästään ETA:n sisäiset lennot). Tällä tavoin ilmailuala myös antaisi siltä odotetun panoksen vuoden 2020 ilmastotavoitteeseen. Tämä vaihtoehto saisi kannatusta myös kolmansissa maissa ja antaisi ICAO:lle lisäpontta saattaa päätökseen kaikki säännöt, joita tarvitaan maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöön panemiseksi. Tämä olisi toteutettavissa hyvin matalin hallintokustannuksin, koska järjestelmä on jo käytössä ja koska kaikki noudattavat sitä asianmukaisesti. Hillitsemistoimet voidaan maksimoida maailmanlaajuisella tasolla helpottamalla maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen tosiasiallista täytäntöönpanoa suunnitelmien mukaisesti vuodesta 2021 alkaen.

Vaikutustenarvioinnissa analysoitiin myös eri vaihtoehtoja vuoden 2020 jälkeiselle ajalle sen selvittämiseksi, edistävätkö ne EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteiden saavuttamista, ja jos edistävät, miten. Koska maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen käytännön täytäntöönpanoon liittyy edelleen epävarmuustekijöitä, tässä vaiheessa on ennenäikaista tehdä päätöksiä vuoden 2020 jälkeisen ajan järjestelmästä. Tilannetta tarkastellaan kuitenkin uudelleen hyvissä ajoin ennen kuin maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide on tarkoitus ottaa käyttöön.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Jotta voidaan keventää pienimpien ilma-alusten käyttäjien hallinnollista taakkaa, poikkeusta, joka koskee muita kuin kaupallisia ilma-alusten käyttäjiä, joiden vuotuiset päästöt ovat alle 1000 hiilidioksiditonnia, olisi jatkettava kymmenellä vuodella.

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet. Erityisesti sillä edistetään korkeatasoisen ympäristönsuojelun tavoitetta kestävän kehityksen periaatteen mukaisesti, siten kuin Euroopan unionin perusoikeuskirjan 37 artiklassa määrätään.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Tässä ehdotuksessa esitetään tarkistuksia EU:n päästökauppajärjestelmään kattamaan ilmailutoimintaan, jotta voidaan vastata ICAO:n 39. yleiskokouksessa saavutettuun edistykseen ja antaa lisäpontta maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen menestyksekkäälle täytäntöönpanolle kansainvälisen ilmailun päästöjen rajoittamiseksi vuodesta 2021 alkaen. Nykyistä – asetuksen (EY) N:o 421/2014 mukaista – lähestymistapaa EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamiseen olisi noudatettava myös vuoden 2016 jälkeen, kunnes saadaan riittävästi selvyyttä siitä, minkä tyyppisiä oikeudellisia välineitä ICAO hyväksyy maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöön panemiseksi ja millaisia ne ovat sisällöltään, jotta Euroopan komissio voi arvioida ja tarkastella EU:n päästökauppajärjestelmää uudelleen vuoden 2020 jälkeistä aikaa silmällä pitäen. Tämän lähestymistavan mukaisesti päästöoikeuksien jakaminen ilma-alusten käyttäjille tapahtuu vuodesta 2017 alkaen samoin kuin vuonna 2016. Näitä järjestelyitä on tarkoitus soveltaa päästöoikeuksien jakamiseen jo vuoden 2017 osalta. Tämä tarkoittaa sitä, että ennen kuin tarkistus tulee voimaan, EU:n päästökauppajärjestelmän täytäntöönpanon olisi kyseisenä vuonna oltava mahdollisimman pitkälle linjassa tarkistuksen ja yhteispäätösmenettelyn arvioidun lopputuloksen kanssa.

Tämän ehdotuksen tarkoituksena on säilyttää EU:n päästökauppajärjestelmän erittäin myönteiset ympäristövaikutukset: päästökauppajärjestelmällä aikaan saadut päästövähennykset ovat noin 17 miljoonaa hiilidioksiditonnia vuodessa. Tämä tarkoittaa sitä, että ilmailu antaa ETA:n sisällä panoksensa EU:n päästöjen vähentämiseen samoin kuin mikä tahansa muu toimiala. Ehdotuksella varmistetaan, että EU pyrkii edelleen ilmastotavoitteidensa mukaisesti vähentämään ilmailun päästöjä merkittävästi päästökauppajärjestelmänsä kautta, ja pidetään samalla yllä ICAOssa tehtävän työn dynamiikkaa maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen käyttöön ottamiseksi. Näin voidaan maksimoida päästöjen hillitseminen maailmanlaajuisella tasolla. Uudelleentarkastelulauseke antaa myönteisen signaalin siitä, että EU aikoo soveltaa maailmanlaajuisia markkinaperusteista toimenpidettä.

- **Direktiiviä 2003/87/EY muuttava 1 artikla**

Ehdotuksella muutetaan direktiivin 28 a artiklaa ja otetaan käyttöön kaksi uutta artiklaa (28 b ja 28 c artikla). Ehdotuksella muutetaan myös liitettä I.

Direktiivin 28 a artikla

Ehdotuksella muutetaan EU:n päästökauppadirektiivin 28 a artiklaa, joka koskee poikkeuksia, joita sovelletaan ennen yksittäisen maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen soveltamisesta tehtävän kansainvälisen sopimuksen täytäntöönpanoa. Sen saman periaatteen mukaisesti, jota noudatetaan asetuksessa (EU) N:o 421/2014 kauden 2013–2016 suhteen, EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisesta tehdään poikkeus niiden lentojen osalta, joiden lähtö- tai määräpaikka on syrjäisimmillä alueilla tai kolmansissa maissa, myös vuoden 2016 jälkeen. ETA-maissa sijaitsevien lentopaikkojen väliset lennot kuuluvat edelleen täysimääräisen soveltamisen piiriin. Koska soveltamisala ei muutu vuodesta 2016, ilma-alusten käyttäjille maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrä – suhteutettuna ETA:n sisäiseen toimintaan – pysyy samana kuin vuonna 2016. Lineaarista vähennyskerrointa, joka on sovellettavissa kaikkiin päästökauppadirektiivin kattamiin aloihin, sovelletaan, mutta vasta vuodesta 2021 alkaen. Erityisestä varannosta tehtävän päästöoikeuksien jakamisen olisi tapahduttava samoin ehdoin, mistä syystä sen soveltamista olisi mukautettava vastaamaan soveltamisalaa ETA:n sisäisten lentojen osalta. Huutokaupattavien päästöoikeuksien määrän olisi myös oltava sama kuin vuonna 2016. Järjestelmää sovelletaan lentoihin EU:n ja sellaisten maiden välillä, joiden kanssa on tehty kahdenvälinen sopimus päästökattoa ja -kauppaa koskevista järjestelmistä, kyseisessä sopimuksessa määrättyin edellytyksin.

Uusi 28 b artikla

Päästökauppadirektiivin uuden 28 b artiklan tarkoituksena on valmistella maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa, joka alkaa vuonna 2021. Kyseisen artiklan mukaan komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanon kannalta merkityksellisestä kansainvälisestä kehityksestä sekä kolmansien maiden toteuttamista toimista kyseisen toimenpiteen täytäntöön panemiseksi. Samassa yhteydessä komissio pohtii, miten asiaa koskevat ICAOn hyväksymät välineet voitaisiin panna täytäntöön unionin lainsäädännössä päästökauppadirektiivin tarkistamisen kautta. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotuksia.

Uusi 28 c artikla

Maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanon valmistelemiseksi komissiolle myös siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joissa vahvistetaan ilma-alusten käyttäjiin sovellettavat asianmukaiset päästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännökset, ICAOssa laadittavana olevan maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöön panemiseksi.

Direktiivin liite I

Direktiivin 2003/87/EY liitettä I muutetaan siten, että poikkeusta, joka koskee muita kuin kaupallisia ilma-alusten käyttäjiä, joiden päästöt ovat alle 1 000 hiilidioksiditonnia vuodessa, pidennetään vuodesta 2020 vuoteen 2030 saakka. Kyseinen poikkeus on osoittautunut tehokkaaksi keinoksi vähentää huomattavasti EU:n päästökauppajärjestelmän täytäntöönpanon edellyttämää hallinnollista työtä. Samalla päästökauppajärjestelmän avulla voidaan edelleen vähentää päästöjä merkittävästi. Poikkeuksen myötä niiden ilma-alusten käyttäjien lukumäärä, jotka kuuluvat jäsenvaltioiden sääntelyn piiriin, väheni noin 2 200:lla. Kyseisten käyttäjien osuus päästöistä on vain 0,2 prosenttia.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) osapuolten 21. konferenssissa, joka pidettiin Pariisissa 30 päivän marraskuuta ja 12 päivän joulukuuta 2015 välisenä aikana, hyväksyttiin kansainvälinen sopimus (Pariisin sopimus), jolla lujitetaan maailmanlaajuisia toimia ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Kyseisessä Pariisin sopimuksessa asetetaan muun muassa pitkän aikavälin tavoite, joka vastaa tavoitetta rajoittaa maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahteen celsiusasteeseen esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna sekä jatkaa toimia nousun pitämiseksi alle 1,5 celsiusasteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna. Pariisin sopimus hyväksyttiin unionin puolesta neuvoston päätöksellä (EU) 2016/1841. Se tuli voimaan 4 päivänä marraskuuta 2016. Pariisin sopimuksen tavoitteen saavuttamiseksi sen osapuolet valmistelevat, ilmoittavat ja pitävät voimassa kulloisetkin kansallisesti määritellyt panoksensa.

² EUVL C , , s. .

³ EUVL C , , s. .

- (2) Perussopimuksen (SEUT) 191 artiklan mukaan unionin ympäristöpolitiikan tavoitteina on ympäristön laadun säilyttäminen, suojelu ja parantaminen, ihmisten terveyden suojelu sekä sellaisten toimenpiteiden edistäminen kansainvälisellä tasolla, joilla puututaan alueellisiin tai maailmanlaajuisiin ympäristöongelmiin, ja erityisesti ilmastonmuutoksen torjuminen.
- (3) Eurooppa-neuvosto asetti 23 ja 24 päivänä lokakuuta 2014 pitämässään kokouksessa sitovaksi tavoitteeksi vähentää EU:n kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä vähintään 40 prosenttia verrattuna vuoden 1990 tasoihin. Neuvoston 6 päivänä maaliskuuta 2015 pitämässä kokouksessa hyväksyttiin virallisesti unionin ja sen jäsenvaltioiden panos niiden suunniteltuna kansallisesti määriteltynä panoksena Pariisiin sopimukseen. Eurooppa-neuvoston lokakuussa 2014 antamissa päätelmissä todetaan, että tavoite saavutetaan kustannustehokkaimmin unionin yhteistoimin siten, että päästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta EU:n päästökauppajärjestelmän kattamilla aloilla 43 prosentilla ja sen ulkopuolisilla aloilla 30 prosentilla. Kaikkien toimialojen olisi edistettävä näiden päästövähennysten saavuttamista.
- (4) Unioni ja sen jäsenvaltiot ovat vuodesta 1997 alkaen pyrkineet edistämään kansainvälistä yhteisymmärrystä ilmailun kasvihuonekaasuvaikutusten vähentämiseksi. Niillä on jo vuodesta 2008 alkaen ollut voimassa lainsäädäntöä, jolla rajoitetaan ilmailutoiminnasta aiheutuvia ilmastonmuutosvaikutuksia, vuodesta 2005 alkaen käytössä olleen EU:n päästökauppajärjestelmän (EU ETS) avulla. Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) tehtävän työn edistämiseksi unioni on kahteen kertaan hyväksynyt ajallisesti rajattuja poikkeuksia EU:n päästökauppajärjestelmään. Niiden tarkoituksena on rajoittaa noudattamisvelvoitteita siten, että ne kattavat ainoastaan Euroopan talousalueella (ETA) sijaitsevien lentopaikkojen välisten lentojen päästöt. Tässä yhteydessä ilma-alusten käyttäjiin sovelletaan yhtäläisen kohtelun periaatetta samoilla reiteillä niiden sijoittautumispaikasta riippumatta. Näistä EU:n päästökauppajärjestelmään tehdyistä poikkeuksista uusimmassa, josta säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa N:o 421/2014, noudattamisvelvoitteet rajataan koskemaan ainoastaan ETA:n sisäisiä lentoja vuosina 2013–2016. Lisäksi mainitussa asetuksessa säädetään, että järjestelmän soveltamisalaa saatetaan muuttaa 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen ETA:n ulkopuolella sijaitsevilta lentopaikoilta lähtevien ja niille saapuvien lentojen osalta sen jälkeen, kun mainitussa asetuksessa tarkoitettu uudelleentarkastelu on tehty.
- (5) Kun otetaan huomioon lokakuussa 2016 pidetyssä ICAO:n 39. yleiskokouksessa annettu päätöslauselma, joka koskee maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa vuodesta 2021 alkaen vuoden 2020 tasojen ylittävien kansainvälisen ilmailun päästöjen hyvittämiseksi, on aiheellista jatkaa voimassa olevaa poikkeusta, kunnes saavutetaan lisäedistystä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen osatekijöiden ja täytäntöönpanon suhteen. Vuonna 2018 ICAO aikoo hyväksyä standardeja ja suositeltuja menettelytapoja mainitun päätöslauselman täydentämiseksi ja maailmanlaajuisen järjestelmän täytäntöön panemiseksi. Kyseisen järjestelmän käytännön käyttöönotto edellyttää kuitenkin, että ICAOn osapuolet toteuttavat toimia kansallisella tasolla. Lisäksi ICAOn on kehitettävä hallinnointijärjestelyitä, joihin kuuluu myös rekisterijärjestelmä. Voimassa olevaa poikkeusta EU:n päästökauppajärjestelmässä asetetuista velvoitteista olisi siksi jatkettava kolmansiin maihin suuntautuvien ja niistä saapuvien lentojen osalta, kunnes ICAOn järjestelmän täytäntöönpanoa on tarkasteltu uudelleen. Näin voidaan antaa

lisäpontta ICAOssa tehtävälle työlle ja helpottaa ICAOn järjestelmän käyttöönottoa. Poikkeuksen pidentämisestä seuraa, että huutokaupattavien ja maksutta jaettavien päästöoikeuksien, myös erityisestä varannosta jaettavien päästöoikeuksien, määrien olisi oltava samat kuin vuonna 2016 ja oikeassa suhteessa palautusvelvollisuuden vähentämiseen.

- (6) Koska ICAOn maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen keskeisiä osatekijöitä ei ole vielä kehitetty ja koska täytäntöönpano riippuu valtioiden ja alueiden omasta lainsäädännöstä, on aiheellista, että uudelleentarkastelu tehdään heti, kun on saatu selvyyttä oikeudellisten välineiden luonteesta ja sisällöstä, kuitenkin ennen kuin kyseistä toimenpidettä ryhdytään toteuttamaan. Lisäksi on aiheellista toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle asiaa koskeva kertomus. Kertomuksessa olisi tarkasteltava ICAOn hyväksymiä standardeja tai muita välineitä, kolmansien maiden toteuttamia toimia, joilla pannaan täytäntöön päästöihin sovellettava maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide vuodesta 2021 alkaen, ja muuta merkityksellistä kansainvälistä kehitystä (esimerkiksi UNFCCC:n ja Pariisin sopimuksen säännöt hiilimarkkinoista ja hiilikirjanpidosta). Kertomuksessa olisi pohdittava myös sitä, miten EU:n päästökauppajärjestelmää olisi tarkistettava, jotta nämä välineet voidaan panna täytäntöön unionin lainsäädännössä. Lisäksi siinä olisi tarpeen mukaan tarkasteltava sääntöjä, joita sovelletaan ETA:n sisäisiin lentoihin. Kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä sellainen ehdotus Euroopan parlamentille ja neuvostolle, joka vastaa pyrkimystä taata ilmailualan panos unionin sitoumukseen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä.
- (7) Jotta voidaan antaa muita kuin lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäviä soveltamisalaltaan yleisiä säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksytyn säädöksen tiettyjä muita kuin sen keskeisiä osia, komissiolle olisi siirrettävä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta hyväksyä päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevia toimenpiteitä, joita sovelletaan ilma-alusten käyttäjiin, ICAOssa laadittavana olevaa maailmanlaajuista markkinaperusteista toimenpidettä silmällä pitäen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että kyseiset kuulemiset toteutetaan niiden periaatteiden mukaan, jotka on vahvistettu 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä parempaa lainsäädäntöä koskevassa toimielinten sopimuksessa. Jotta voitaisiin varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja niiden asiantuntijat pääsevät systemaattisesti komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (8) Yksinkertaistamissyistä ja pienimpien ilma-alusten käyttäjien hallinnollisen taakan keventämiseksi muiden kuin kaupallisten ilma-alusten käyttäjien, joiden päästöt ovat alle 1000 hiilidioksiditonnia vuodessa, olisi katsottava täyttävän direktiivissä 2003/87/EY asetetut vaatimukset uudella kymmenvuotiskaudella. Kyseisten kymmenen vuoden aikana olisi kehitettävä asiaa koskevia toimenpiteitä, jotta tulevaisuudessa kaikki ilma-alusten käyttäjät antavat panoksensa päästöjen vähentämiseksi.
- (9) Kun otetaan huomioon direktiivissä 2003/87/EY vahvistettu päästöoikeuksien palauttamisen määräaika, joka on 30 päivänä huhtikuuta 2018, on olennaisen tärkeää taata oikeusvarmuus ilma-alusten käyttäjille ja kansallisille viranomaisille. Näin ollen

tämän asetuksen olisi tultava voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

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

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 28 a artikla seuraavasti:

a) Muutetaan 1 kohta seuraavasti:

i. Korvataan a ja b alakohta seuraavasti:

- a) ”kaikki Euroopan talousalueen ulkopuolisissa maissa sijaitseviin lentopaikkoihin saapuvien tai niistä lähtevien lentojen päästöt kunakin kalenterivuonna 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen, jollei jäljempänä 28 b artiklassa tarkoitetusta uudelleentarkastelusta muuta johdu,
- b) kaikki jollakin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa tarkoitetulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevan lentopaikan ja muulla Euroopan talousalueen alueella sijaitsevan lentopaikan välisten lentojen päästöt kunakin kalenterivuonna 1 päivästä tammikuuta 2013 alkaen, jollei 28 b artiklassa tarkoitetusta uudelleentarkastelusta muuta johdu.”

ii. Poistetaan c alakohta.

b) Muutetaan 2 kohta seuraavasti:

i. Korvataan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

”Poiketen siitä, mitä 3 d – 3 f artiklassa säädetään, ja kunnes 28 b artiklassa tarkoitetun uudelleentarkastelun johdosta tehdyt muutokset ovat tulleet voimaan, ilma-alusten käyttäjille on 1 päivästä tammikuuta 2017 alkaen myönnettävä vuosittain päästöoikeuksia määrä, joka vastaa vuoden 2016 määrää. Vuodesta 2021 alkaen kyseiseen päästöoikeuksien määrään sovelletaan 9 artiklan mukaista lineaarista kerrointa.”

ii. Poistetaan kolmas alakohta.

c) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Poiketen siitä, mitä 3 d artiklan 3 kohdassa säädetään, kunkin jäsenvaltion 1 päivänä tammikuuta 2013 alkavalla kaudella huutokauppaamien päästöoikeuksien määrää vähennetään siten, että se vastaa kyseisen

jäsenvaltion osuutta ilmailun päästöistä niiden lentojen osalta, joihin ei sovelleta tämän artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa säädettyä poikkeusta.”

d) Korvataan 7 kohta seuraavasti:

”Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan maihin, joiden kanssa on tehty sopimus 25 tai 25 a artiklan nojalla, noudattaen kuitenkin tällaisen sopimuksen ehtoja.”.

2) Lisätään 28 b ja 28 c artikla seuraavasti:

”28 b artikla

Komission kertomus ICAOn maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanosta

1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen asiaa koskevista ICAOn standardeista tai muista oikeudellisista välineistä sekä kolmansien maiden toteuttamista kansallisista toimenpiteistä, joilla pannaan täytäntöön maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide, jota sovelletaan päästöihin vuodesta 2021 alkaen, sekä muusta asiaan liittyvästä kansainvälisestä kehityksestä.
2. Kertomuksessa olisi pohdittava, miten asiaa koskevat ICAOn hyväksymät välineet voitaisiin panna täytäntöön unionin lainsäädännössä tämän direktiivin tarkistamisen kautta. Kertomuksessa olisi tarpeen mukaan tarkasteltava myös sääntöjä, joita sovelletaan Euroopan talousalueen (ETA) sisäisiin lentoihin.
3. Kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä ehdotuksia Euroopan parlamentille ja neuvostolle 28 a artiklassa säädettyjen poikkeusten muuttamiseksi, poistamiseksi, laajentamiseksi tai korvaamiseksi noudattaen unionin sitoumusta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä.

28 c artikla

Tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevat säännökset maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen soveltamiseksi

1. Komissio hyväksyy säännöksiä, jotka koskevat asianmukaista päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista, jotta aikanaan voidaan panna täytäntöön ICAOssa laadittavana oleva maailmanlaajuinen markkinaperusteinen toimenpide. Kyseiset säännökset perustuvat samoihin periaatteisiin kuin 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu asetus, ja niillä varmistetaan, että toimitettavat päästöselvitykset todennetaan 15 artiklan mukaisesti.
2. Siirretään komissiolle valta hyväksyä delegoitu säädös [23] artiklan mukaisesti.”.
- 3) Korvataan liitteessä I olevassa k kohdassa oleva ilmaisu ’2020’ ilmaisulla ’2030’.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja