



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 30. kesäkuuta 2022
(OR. fr, en)

10798/22

Toimielinten välinen asia:
2021/0207(COD)

CLIMA 339
ENV 695
AVIATION 151
MI 524
IND 269
ENER 348
CODEC 1050

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Valtuuskunnat
Ed. asiak. nro:	10509/22 ADD 2
Kom:n asiak. nro:	10917/21 - COM (2021) 552 final
Asia:	55-valmiuspaketti Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämiseksi ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta – Yleisnäkemyks

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena tiedoksi edellä mainittua ehdotusta koskeva teksti, josta neuvosto (ympäristö) muodosti yleisnäkemyksen 3887. istunnossaan 28.–29. kesäkuuta 2022.

Neuvostossa käytyjen keskustelujen perusteella tekstin edelliseen versioon (asiak. 10509/22 ADD 2) tehdyt muutokset on lihavoitu ja alleviivattu. Komission ehdotukseen tehdyt aiemmat muutokset on alleviivattu. Poistot on merkitty hakasulkein [...].

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämässä ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta

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 lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä,

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY³ vahvistettiin kasvihuonekaasujen päästökauppaa unionissa koskeva järjestelmä, jonka tavoitteena on edistää kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämistä kustannustehokkaalla ja taloudellisesti tuloksellisella tavalla. Ilmailutoiminta sisällytettiin EU:n päästökauppajärjestelmään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/101/EY⁴.
- (2) Pariisin sopimus, joka hyväksyttiin ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) nojalla joulukuussa 2015, tuli voimaan marraskuussa 2016 (jäljempänä 'Pariisin sopimus')⁵. Pariisin sopimuksen osapuolet ovat sopineet, että maapallon keskilämpötilan nousu pidetään selvästi alle kahdessa celsiusasteessa esiteollisella kaudella vallinneeseen tasoon verrattuna ja että jatketaan toimia, joilla lämpötilan nousu pyritään rajoittamaan 1,5 celsiusasteeseen esiteollisen kauden tasosta. Jotta Pariisin sopimuksen tavoitteet saavutettaisiin, talouden kaikkien alojen, myös kansainvälisen ilmailun, on osallistuttava päästövähennysten toteuttamiseen.
- (3) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) neuvosto hyväksyi 214. istuntonsa 10. kokouksessa 27 päivänä kesäkuuta 2018 Chicagon yleissopimuksen liitteessä 16 olevan niteen IV ensimmäisen painoksen: Ympäristönsuojelua koskevat kansainväliset standardit ja suositellut menettelytavat – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA). Unioni ja sen jäsenvaltiot jatkavat CORSIA-järjestelmän tukemista ja ovat sitoutuneet toteuttamaan sitä vuodet 2021–2023 kestävä kokeiluvaiheen alusta alkaen⁶.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/101/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään (EUVL L 8, 13.1.2009, s. 3).

⁵ Pariisin sopimus (EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4).

⁶ Neuvoston päätös (EU) 2020/954, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2020, kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta, joka koskee ilmoitusta vapaaehtoisesta osallistumisesta kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmään (CORSIA) 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen sekä vaihtoehtoa, joka on valittu lentotoiminnan harjoittajien päästöhyvitysvaatimusten laskemiseen vuosina 2021–2023 (EUVL L 212, 3.7.2020, s. 14).

- (4) Neuvoston päätöksen (EU) 2018/2027⁷ mukaisesti jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet ICAOn sihteeristölle CORSIA-järjestelmän ja EU:n päästökauppajärjestelmän välisistä eroavuuksista. Tavoitteena oli noudattaa unionin säännöstöä ja säilyttää poliittinen liikkumavara sekä unionin ilmastotavoitteiden taso sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston yksinomainen rooli unionin lainsäädännön sisällöstä päätettäessä. Kun tämä direktiivin 2003/87/EY muutos hyväksytään, ICAOn sihteeristölle tehtävää ilmoitusta CORSIA-järjestelmän ja EU:n päästökauppajärjestelmän välisistä eroavuuksista olisi päivitettävä toisella unionin lainsäädännön mukaisella eroavuuksia koskevalla ilmoituksella, jotta se vastaisi unionin lainsäädäntöön tehtyjä tarkistuksia.
- (5) Tärkeimpiä aiheita Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa koskevassa tiedonannossa, jonka komissio antoi 11 päivänä joulukuuta 2019⁸, ovat ilmastonmuutoksen torjunta, ympäristöön liittyvät haasteet ja Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttaminen.
- (6) Unionin ja sen jäsenvaltioiden päivitetystä kansallisesti määritetyssä vähennyssitoumuksessa, joka toimitettiin UNFCCC:n sihteeristölle 17 päivänä joulukuuta 2020⁹, unioni otti tavoitteekseen vähentää kasviuonekaasujen nettopäästöjä koko talouden laajuudelta vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä.
- (7) Unioni on määrittänyt koko talouden laajuisen ilmastoneutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevan tavoitteen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119¹⁰. Asetuksessa vahvistetaan myös sitova unionin sitoumus eli kasviuonekaasujen nettopäästöjen (päästöt poistumien vähentämisen jälkeen) vähentäminen unionissa vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

⁷ Neuvoston päätös (EU) 2018/2027, annettu 29 päivänä marraskuuta 2018, kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ensimmäiseen painokseen ympäristönsuojelua koskevista kansainvälisistä standardeista ja suositelluista menettelytavoista – kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä (CORSIA) (EUVL L 325, 20.12.2018, s. 25).

⁸ COM(2019) 640 final.

⁹ https://www4.unfccc.int/sites/ndcstaging/PublishedDocuments/European%20Union%20First/EU_NDC_Submission_December%202020.pdf

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (8) Tämän direktiiviin 2003/87/EY tehtävän muutoksen tavoitteena on toteuttaa unionin Pariisin sopimuksen mukainen osuus ilmailualalla ja sääntelykehys, jonka tavoitteena on saavuttaa sitova unionin ilmastotavoite eli kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentäminen unionissa vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä asetuksessa (EU) 2021/ ... säädetyin mukaisesti.
- (9) Ilmailualan olisi osallistuttava päästövähennystoimiin, jotka ovat tarpeen unionin vuoden 2030 ilmastotavoitteen saavuttamiseksi. Tämän vuoksi olisi vahvistettava ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä, ja siihen olisi sovellettava lineaarista vähennyskerrointa.
- (10) Tiukennetun ilmastotavoitteen saavuttaminen edellyttää sitä, että ilmastosiirtymään ohjataan mahdollisimman paljon resursseja. Sitä varten kaikki päästöoikeuksien huutokaupasta saatavat tulot, joita ei osoiteta unionin talousarvioon, olisi käytettävä ilmastotavoitteiden tukemiseen.
- (11) Unionin on direktiivin 2003/87/EY 28 b artiklan 3 kohdan mukaisesti arvioitava ICAOn CORSIA-järjestelmää ja toteutettava sitä asianmukaisesti tavalla, joka noudattaa unionin sitoumusta vähentää päästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä.
- (12) Ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä olisi vahvistettava Euroopan talousalueella sijaitsevasta lentopaikasta lähteviä ja Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevaan lentopaikkaan saapuvia lentoja koskevan päästöoikeuksien määrän tasolla. Vuoden 2024 päästöoikeuksien jakamisen perusteena olisi oltava aktiivisille ilma-alusten käyttäjille vuonna 2023 jaettujen oikeuksien kokonaismäärä, jota on pienennetty lineaarisella vähennyskertoimella direktiivin 2003/87/EY 9 artiklassa täsmennetyin mukaisesti. Päästöoikeuksien määrää olisi lisättävä, jotta voidaan ottaa huomioon reitit, jotka eivät kuulu EU:n päästökauppajärjestelmään vuonna 2023 mutta jotka kuuluvat siihen vuodesta 2024 alkaen.
- (13) Päästöoikeuksien jakamisen ilmailualalla olisi perustuttava huutokauppaamisen lisäämiseen tämän direktiiviin 2003/87/EY tehtävän muutoksen voimaantuloa seuraavasta vuodesta alkaen, kun otetaan huomioon, että ilmailualalla lisääntyneet hiilidioksidikustannukset voidaan siirtää hintoihin. Maksuttomien päästöoikeuksien jakaminen olisi lakkautettava asteittain vuodesta 2024 vuoteen 2026 ja täysimittaiseen huutokauppaan olisi siirryttävä vuonna 2027.

(13 a) Siirtyminen fossiilisten polttoaineiden käytöstä kestävien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseen edistäisi lentoliikenteen hiilestä irtautumista. Ottaen kuitenkin huomioon ilma-alusten käyttäjien välinen kova kilpailu, kestävien lentopolttoaineiden kehittyvät EU:n markkinat sekä merkittävä hintaero fossiilisen lentopetrolin ja kestävien polttoaineiden välillä, siirtymää olisi tuettava politiikkojen yhdistelmällä tarjontapuolella kuten [RefuelEU Aviation -asetuksella] ja kysyntäpuolella kannustamalla varhaisen vaiheen toimijoita asianmukaisella siirtymäkauden tuella kyseisten hintaerojen kuromiseksi umpeen. Näin ollen päästöoikeudet olisi jaettava 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2030 välisellä kaudella hinnanosopimusten kaltaisella tavalla kattamalla osa jäljellä olevasta hintaerosta fossiilisen lentopetrolin ja [RefuelEU Aviation -asetuksen] 4 artiklan 1 kohdassa määritettyjen polttoaineiden välillä. Näissä päästöoikeuksissa olisi otettava huomioon hiilen hinta lisäämällä kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä suhteessa komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 nojalla raportoituun käytettyjen polttoaineiden määrään. Tätä varten 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2030 väliselle ajalle olisi varattava enintään 20 miljoonaa päästöoikeutta. Ne olisi myönnettävä ilmailun käytettävissä olevien päästöoikeuksien kokonaismäärästä, ja niitä olisi käytettävä ainoastaan EU:n päästökauppajärjestelmään kuuluviin lentoihin syrjimättömällä tavalla.

(13 b) EU:n päästökauppajärjestelmää on sovellettu lentoihin jo vuodesta 2012 lähtien, mutta 55-valmiuspakettiin sisältyy lisätoimenpiteitä, joilla saattaa yhdessä EU:n päästökauppajärjestelmän kanssa olla kumulatiivinen vaikutus alaan. Saarialueiden tai pienien lentoasemien lentoyhteyksien turvaamiseksi tämän direktiivin mekanismilla, jolla katetaan jäljellä oleva hintaero perinteisen lentopolttoaineen ja sen vaihtoehtojen välillä, olisi rajoitettava lentoyhteyksiin kohdistuvia haitallisia vaikutuksia ja pienennettävä hiilivuodon riskiä. Komission olisi vuoteen 2028 mennessä raportoitava mahdollisista vaikutuksista yhteyksiin.

- (14) Direktiivissä 2003/87/EY olisi muutettava myös vaatimusten noudattamisen osalta hyväksyttäviä yksiköitä, jotta voitaisiin ottaa huomioon yksiköiden hyväksyttävyyttä koskevat kriteerit, jotka ICAOn neuvosto hyväksyi 216. istunnossaan maaliskuussa 2019 olennaisena osana CORSIA-järjestelmää. Unioniin sijoittautuneiden lentoyhtiöiden olisi voitava käyttää [...] yksiköitä vaatimusten noudattamiseksi niihin kolmansiin maihin tai niistä kolmansista maista lennettävillä lennoilla, joiden katsotaan osallistuvan CORSIA-järjestelmään. Sen varmistamiseksi, että CORSIA-järjestelmän toteuttaminen unionissa tukee Pariisin sopimuksen tavoitteita ja kannustaa laaja-alaiseen osallistumiseen CORSIA-järjestelmään, [...] yksiköiden olisi oltava peräisin valtioista, jotka ovat Pariisin sopimuksen osapuolia ja jotka osallistuvat CORSIA-järjestelmään, ja [...] yksiköiden kaksinkertaista laskemista olisi vältettävä.
- (15) Jotta voidaan taata, että [...] yksiköitä käytetään yhtenäisin ehdoin direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta laatia luettelo [...] yksiköistä, jotka ICAOn neuvosto on hyväksynyt käytettäväksi CORSIA-järjestelmän mukaisten velvoitteiden noudattamiseksi ja jotka täyttävät edellä esitetyt hyväksyttävyyysvaatimukset. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹¹ mukaisesti.
- (16) Jotta voidaan varmistaa, että käytössä on tarvittavat järjestelyt osallistuvien osapuolten hyväksyntää varten, että ihmisen toiminnan aiheuttamia kasvihuonekaasujen lähteistä syntyviä päästöjä ja nielujen aikaansaamia poistumia, jotka sisältyvät osallistuvien osapuolten kansallisesti määritettyihin osuuksiin, koskevaan raportointiin tehdään oikea-aikaisesti muutoksia ja että kaksinkertainen laskenta ja koko maailman nettopäästöjen lisääntyminen vältetään, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta säätää tällaisia järjestelyjä koskevista yksityiskohtaisista vaatimuksista. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹² mukaisesti.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (17) [...] Unioniin sijoittautuneiden [...] ilma-alusten käyttäjien CORSIA-järjestelmän mukaiset päästöhyvitysvaatimukset olisi laskettava ICAOn kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän (CORSIA) ympäristönsuojelua koskevissa kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa tarkoitetulla tavalla ottaen huomioon, että selkeän erottamisen periaatteen mukaisesti CORSIA-järjestelmää ei sovelleta [...] Euroopan talousalueella sijaitsevasta lentopaikasta lähteviin ja Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevaan lentopaikkaan saapuviin lentoihin. Komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta hyväksyä menetelmä laskemista varten ottaen huomioon kyseisten kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen ja direktiivin 2003/87/EY väliset erot. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (18) Jotta voidaan taata niiden maiden luetteloa koskevat yhtenäiset ehdot, joiden katsotaan toteuttavan CORSIA-järjestelmää direktiivin 2003/87/EY 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta laatia ja pitää voimassa luettelo niistä muista valtioista kuin Euroopan talousalueen maat, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan osallistuvan CORSIA-järjestelmän toteuttamiseen unionin lainsäädännön mukaisesti. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (19) Koska CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanon ja sen valvonnan katsotaan unionin ulkopuolelle sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien osalta olevan yksinomaan näiden ilma-alusten käyttäjien kotimaan tehtävä [...], unionin ulkopuolelle sijoittautuneita ilma-alusten käyttäjiä ei pitäisi vaatia mitätöimään yksiköitä CORSIA-järjestelmän mukaisten vaatimusten täyttämiseksi tämän direktiivin mukaisesti [...].

- (19 a) Koska CORSIA-järjestelmän täytäntöönpanon ja sen valvonnan katsotaan unionin ulkopuolelle sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien osalta olevan yksinomaan näiden ilma-alusten käyttäjien kotimaan tehtävä, [...] maa, johon kyseinen ilma-aluksen käyttäjä on sijoittautunut, voi myös ilmoittaa eroavuuksista CORSIA-järjestelmän soveltamisessa Euroopan sisäisten lentojen osalta, kun unionin ulkopuolelle sijoittautuneen ilma-aluksen käyttäjän Euroopan talousalueen sisäisistä lennoista tai Euroopan talousalueella sijaitsevasta lentopaikasta Sveitsiin tai Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lähtevistä lennoista aiheutuu merkittäviä päästöjä. Direktiiviä 2003/87/EY olisi tarkasteltava uudelleen tältä osin tapahtuvan kehityksen valossa.
- (19 b) Jotta kannustetaan CORSIA-järjestelmään osallistumista ja vältetään CORSIA-järjestelmän ja EU:n päästökauppajärjestelmän välineiden päällekkäisyys samojen lentojen osalta, ilma-alusten käyttäjiltä ei pitäisi edellyttää, että ne palauttavat päästöoikeuksia sellaisten lentojen osalta, jotka lennetään sellaisiin muihin maihin tai sellaisista muista maista kuin Euroopan talousalueen maat, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan osallistuvan CORSIA-järjestelmän toteuttamiseen unionin lainsäädännön mukaisesti.
- (20) Jotta varmistetaan tasavertainen kohtelu reiteillä, lennot niihin maihin ja niistä maista, jotka eivät toteuta CORSIA-järjestelmää unionin lainsäädännön mukaisesti, lukuun ottamatta lentoja, jotka lähtevät Euroopan talousalueella sijaitsevasta lentopaikasta ja saapuvat Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevaan lentopaikkaan, olisi vapautettava [...] päästöoikeuksien palauttamista tai yksiköiden mitätöimistä koskevista velvoitteista. Päästöoikeuksien palauttamista koskevaa poikkeusta tulisi soveltaa päästöihin vain 31 päivään joulukuuta 2026 asti, jotta edistetään CORSIA-järjestelmän täysimittaista käyttöönottoa vuodesta 2027 alkaen.
- (21) Lennot niistä vähiten kehittyneistä maista ja pienistä kehittyvistä saarivaltioista, siten kuin Yhdistyneet Kansakunnat on ne määritellyt, jotka eivät toteuta CORSIA-järjestelmää unionin lainsäädännön mukaisesti ja jotka ovat muita kuin niitä valtioita, joiden BKT asukasta kohti on sama tai suurempi kuin unionin keskiarvo, sekä näihin maihin ja saarivaltioihin suuntautuvat lennot olisi vapautettava [...] päästöoikeuksien palauttamista tai yksiköiden mitätöimistä koskevista velvoitteista, eikä tälle poikkeukselle tulisi määrätä päättymispäivää.

- (22) Jotta varmistetaan, että ilma-alusten käyttäjät vapautetaan yhtenäisin ehdoin [...] päästöhyvitysvaatimuksista, joista on säädetty direktiivin 2003/87/EY 12 artiklan 8 kohdassa niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista maihin ja maista, jotka toteuttavat CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti oman lainsäädäntönsä nojalla tai jotka eivät pysty panemaan CORSIA-järjestelmää koskevia säännöksiä täytäntöön yhtäläisesti kaikkien ilma-alusten käyttäjien osalta mainitun direktiivin 25 a artiklan 7 kohdan mukaisesti, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vapauttaa unioniin sijoittautuneita lentoyhtiöitä [...] päästöhyvitysvaatimuksista niiden päästöjen osalta, jotka aiheutuvat lennoista, joilla kilpailu vääristyy huomattavasti EU:hun sijoittautuneiden lentoyhtiöiden vahingoksi, koska kolmas maa soveltaa tai toteuttaa CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti. Kilpailun vääristyminen voi johtua vähemmän tiukasta lähestymistavasta oikeutettuihin [...] yksiköihin tai kaksinkertaista laskemista koskevista säännöksistä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (23) Jotta varmistetaan, että kahden eri maan, jotka toteuttavat CORSIA-järjestelmää, välisillä reiteillä on tasaveroiset toimintaedellytykset, kun nämä maat antavat ilma-alusten käyttäjien käyttää muita yksiköitä kuin ne, jotka ovat direktiivin 2003/87/EY 11 a artiklan 8 kohdan mukaisesti hyväksytyssä luettelossa saman direktiivin 25 a artiklan 8 kohdan mukaisesti, komissiolle olisi annettava täytäntöönpanovalta antaa jäsenvaltioon sijoittautuneiden ilma-alusten käyttäjien käyttää muitakin kuin 11 a artiklan 8 kohdan mukaisesti hyväksytyssä luettelossa olevia yksikkötyyppejä tai määrätä, että 11 a artiklan 2 ja 3 kohdassa olevat ehdot eivät sido niitä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti.
- (23 a) EU:n päästökauppajärjestelmän mukainen lentopetrolin (Jet A1 tai Jet A) päästökerroin olisi yhdenmukaistettava 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitetun Kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen (Chicagon yleissopimuksen) liitteen 16 niteessä IV kyseiselle polttoaineelle vahvistetun päästökertoimen kanssa. Päästöoikeustasoja ei muuteta lentopetrolin päästökertoimen nousun vuoksi, koska ilmailun maksuttomien päästöoikeuksien jakaminen lopetetaan ja siirrytään huutokauppaan suurempien päästövähennysten saamiseksi.

- (24) Jotta varmistetaan, että kahden sellaisen kolmannen maan välillä, jotka toteuttavat CORSIA-järjestelmää, välisillä reiteillä on tasaveroiset toimintaedellytykset, komissiolle olisi siirrettävä SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukainen valta antaa säädöksiä siitä, että näillä reiteillä voidaan hyväksyä muita [...] yksiköitä. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹³ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegeoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegeoituja säädöksiä.
- (25) Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä unionin syrjäisimpien alueiden kulkuyhteyksien edistämiseen. Sen vuoksi olisi säädettävä, että jäsenvaltion syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa kyseisen syrjäisimpiin alueisiin kuuluvan alueen ulkopuolella sijaitsevan toisen lentopaikan välisistä lennoista aiheutuvat päästöt vapautetaan EU:n päästökauppajärjestelmän vaatimuksista tilapäisesti vuoteen 2030 saakka, jotta voidaan ottaa huomioon asukkaiden tärkeimmät tarpeet työllisyyden, koulutuksen ja muiden mahdollisuuksien suhteen. Tällaisen vapautuksen olisi samoista syistä katettava lennot sellaisten lentopaikkojen välillä, joista molemmat sijaitsevat samalla syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla alueella tai eri syrjäisimpiin alueisiin kuuluvilla alueilla samassa jäsenvaltiossa.
- (26) Vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisen ja Euroopan teollisuuden kilpailukyyn kannalta on tärkeää, että innovoinnissa sovelletaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa. Sitäkin tärkeämpää se on niillä aloilla, joilla hiilestä irtautuminen on vaikeaa, kuten ilmailussa ja merenkulussa, ja siksi näillä aloilla on hyödynnettävä toiminnallisten parannusten, vaihtoehtoisten ilmastoneutraalien polttoaineiden ja teknologisten ratkaisujen yhdistelmää. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi varmistettava, etteivät kansalliset täytäntöönpanosäännökset vaikeuta innovointia ja että ne ovat teknologianeutraaleja. EU:n tasolla tarvittavia tutkimus- ja kehitystoimia tuetaan muun muassa Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta, joka sisältää merkittävää rahoitusta ja uusia välineitä päästökauppajärjestelmään kuuluville talouden aloille.

¹³ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

(26 a) Direktiivin 2003/87/EY, sellaisena kuin se on muutettuna päätöksellä [XXX] [2021/0204(COD)], 12 artiklan 8 kohdan mukaisesti kyseisen direktiivin 12 artiklan 6 ja 7 kohtaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2024 tai tämän direktiivin kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräajan loppuun sen mukaan, kumpi näistä ajankohdista on aikaisempi. Tämän direktiivin kansalliseksi lainsäädännöksi saattamisen määräaika on 31 päivä joulukuuta 2023, ja direktiivin 2003/87/EY 12 artiklan 6–8 kohtaa sovelletaan näin ollen tällä direktiivillä käyttöön otettuja muutoksia edeltävässä muodossa kyseiseen päivämäärään saakka.

(27) Koska jäsenvaltiot eivät voi saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita riittävän hyvin ja koska ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

(28) Näin ollen direktiiviä 2003/87/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2003/87/EY seuraavasti:

- 1) Muutetaan 3 c artikla seuraavasti:
 - a) Kumotaan 2 kohta.

b) Lisätään 5, 5 a, 5 b, 6 ja 7 kohta seuraavasti:

"5. Komissio määrittää päästöoikeuksien kokonaismäärän, joka jaetaan ilma-alusten käyttäjille vuodelle 2024 niille ilma-aluksen käyttäjille jaettujen päästöoikeuksien kokonaismäärän perusteella, jotka harjoittivat liitteen I mukaista lentotoimintaa vuonna 2023, vähennettynä 9 artiklassa tarkoitettulla lineaarisella vähennyskertoimella, ja julkaisee tämän määrän sekä maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrän, jota olisi noudatettu vuonna 2024 [...] ennen [tällä muutospäätöksellä] käyttöön otettuja muutoksia voimassa olleiden maksutta tapahtuvaa jakoa koskevien sääntöjen nojalla.

5 a. Enintään 20 miljoonaa päästöoikeutta 5 kohdassa tarkoitettua päästöoikeuksien kokonaismäärästä varataan 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2030 välisellä ajanjaksolla ilma-alusten käyttäjille syrjimättömällä tavalla [RefuelEU Aviation -asetuksen] 4 artiklan 1 kohdassa määritettyjen polttoaineiden lisäämiseksi lennoilla, joihin sovelletaan 12 artiklan 3 kohdan mukaisia päästöoikeuksien palauttamista koskevia vaatimuksia. Nämä päästöoikeudet on jaettava hinnanerosopimusten kaltaisella tavalla kattamaan osa hintaerosta fossiilisen lentopetrolin, ottaen huomioon hiilen hinta, ja asiaankuuluvien polttoaineiden hinnan välillä. Niiden on katettava 70 prosenttia jäljellä olevasta hintaerosta fossiilisen lentopetrolin ja asiaankuuluvien polttoaineiden välillä **ja 100 prosenttia jäljellä olevasta hintaerosta, kun tällaisia polttoaineita otetaan käyttöön lentoasemilla, jotka sijaitsevat kooltaan alle 10 000 km²:n saarilla, lentoasemilla, jotka eivät ole riittävän suuria, jotta ne voitaisiin määrittellä ReFuelEU Aviation -asetuksen 3 artiklan mukaisiksi unionin lentoasemiksi, tai syrjäisimmillä alueilla sijaitsevilla lentoasemilla.** Jos jonakin vuonna päästöoikeuksien kysyntä tällaisten polttoaineiden lisäämiseksi on suurempi kuin päästöoikeuksien saatavuus, niitä on vähennettävä yhdenvertaisella tavalla kaikkien asiaankuuluvien ilma-alusten käyttäjien osalta.

5 b. Kukin ilma-aluksen käyttäjä voi hakea vuosittain päästöoikeuksien jakamista 1 päivän tammikuuta 2024 ja 31 päivän joulukuuta 2030 välisellä ajanjaksolla lennoille, joiden osalta päästöoikeuksia on luovutettava perustuen raportoituun polttoaineiden lisäämiseen näillä lennoilla komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 nojalla raportoidun polttoaineiden käytön mukaisesti. Jäsenvaltioiden on jaettava päästöoikeudet ilma-alusten käyttäjille päästöoikeuksien saatavuuden mukaan ja kolmannessa alakohdassa tarkoitetun täytäntöönpanosäädöksen mukaisesti.

Komissio julkaisee vuosittain virallisessa lehdessä yksityiskohtaiset tiedot fossiilisen lentopetrolin ja asiaankuuluvien polttoaineiden välisestä kustannuserosta.

Komissio vahvistaa delegoiduilla säädöksillä yksityiskohtaiset järjestelyt kustannuseron vuotuisiksi laskemiseksi ja päästöoikeuksien jakamiseksi [RefuelEU Aviation -asetuksen] 4 artiklan 1 kohdassa määritettyjen polttoaineiden lisäämistä varten ja vahvistaa yksityiskohtaiset järjestelyt komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/2066 nojalla raportoidun polttoaineiden käytön mukaisesti vähennettyjen kasvihuonekaasupäästöjen laskemiseksi ja järjestelyt hiilen hinnan huomioon ottamiseksi jakamisessa.

Komissio toteuttaa 1 päivään tammikuuta 2028 mennessä arvioinnin tämän kohdan soveltamisesta ja toimittaa sen tulokset oikea-aikaisesti kertomuksessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus, jonka tarkoituksena on kannustaa lisäämään [RefuelEU Aviation -asetuksen] 4 artiklan 1 kohdassa määritettyjä polttoaineita muilla välineillä kuin maksuttomien päästöoikeuksien jakamisella ottaen huomioon [RefuelEU Aviation -asetuksen] 14 artiklan nojalla toteutettava uudelleentarkastelu.

6. Niiden lentojen osalta, jotka lähtevät Euroopan talousalueella sijaitsevalta lentopaikalta ja saapuvat Euroopan talousalueella, Sveitsissä tai Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevalle lentopaikalle ja jotka eivät kuuluneet EU:n päästökauppajärjestelmään vuonna 2023, ilma-alusten käyttäjille jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärää suurennetaan sillä päästöoikeuksien määrällä, johon sisältyvät sekä maksutta jaettavat että huutokaupattavat päästöoikeudet, jota olisi noudatettu, jos nämä lennot olisivat kuuluneet EU:n päästökauppajärjestelmään mainittuna vuotena, vähennettynä 9 artiklassa tarkoitettulla lineaarisella vähennyskertoimella.

7. Poiketen siitä, mitä 12 artiklan 3 kohdassa, 14 artiklan 3 kohdassa ja 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltioiden on katsottava, että näissä säännöksissä esitetyt vaatimukset täyttyvät, eikä niiden tule ryhtyä toimiin ilma-aluksen käyttäjiä vastaan niiden vuoteen 2030 mennessä syntyvien päästöjen osalta, jotka aiheutuvat jäsenvaltion syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla alueella sijaitsevan lentopaikan ja samassa jäsenvaltiossa sijaitsevan lentopaikan välisistä lennoista, [...] mukaan lukien muut lentopaikat jollakin saman jäsenvaltion syrjäisimpiin alueisiin kuuluvalla alueella."

2) Muutetaan 3 d artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Vuosina 2024–2026 huutokaupataan 15 prosenttia 3 c artiklan 5 ja 6 kohdassa tarkoitetuista päästöoikeuksista sekä päästöoikeuksien jäljellä olevasta 85 prosentista osuus, joka olisi jaettu maksutta. Jäljellä olevat kyseisten vuosien päästöoikeudet jaetaan maksutta. Päästöoikeuksien osuus, joka olisi jaettu maksutta ja joka huutokaupataan, lisääntyy kyseessä olevien vuosien osalta seuraavasti.

Vuonna 2024 on huutokaupattava 25 prosenttia siitä 3 c artiklan mukaisesti julkaistusta päästöoikeuksien määrästä, joka olisi jaettu maksutta.

[...]

[...] Vuonna 2025 on huutokaupattava 50 prosenttia siitä 3 c artiklan mukaisesti julkaistun määrän perusteella lasketusta päästöoikeuksien määrästä, joka olisi jaettu maksutta kyseisenä vuonna.

[...] Vuonna 2026 on huutokaupattava 75 prosenttia siitä 3 c artiklan mukaisesti julkaistun määrän perusteella lasketusta päästöoikeuksien määrästä, joka olisi jaettu maksutta kyseisenä vuonna.

[...] Alkaen 1 päivästä tammikuuta 2027 on huutokaupattava koko se päästöoikeuksien määrä, joka olisi jaettu maksutta kyseisenä vuonna, lukuun ottamatta 3 c artiklan 5 a kohdassa tarkoitettua päästöoikeuksien määrää.

b) lisätään 1 a [...] kohta seuraavasti:

[...] 1 a. Maksutta jaettavat päästöoikeudet on jaettava ilma-aluksen käyttäjille suhteessa niiden osuuteen vuonna 2023 ilmoitetuista lentotoiminnan todennetuista päästöistä. Tämän laskennassa on otettava huomioon myös ne lentotoiminnan todennetut päästöt, jotka on ilmoitettu niistä lennoista, jotka kuuluvat EU:n päästökauppajärjestelmään vasta 1 päivästä tammikuuta 2024 alkaen. Toimivaltaiset viranomaiset myöntävät asiaankuuluvan vuoden 30 päivään kesäkuuta mennessä päästöoikeudet, jotka jaetaan maksutta kyseisenä vuonna."

c) Kumotaan 2 kohta.

d) Korvataan 3 kohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

"Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 23 artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi yksityiskohtaisin järjestelyin, jotka koskevat tämän artiklan 1 ja 1 a [...] kohdan mukaisesti jäsenvaltioissa järjestettäviä ilmailun päästöoikeuksien huutokauppoja sekä huutokauppaa koskevia sääntöjä, joita tarvitaan [...] tietyn osuuden tällaisista huutokaupoista saatavista tuloista siirtämiseksi unionin yleiseen talousarvioon omina varoina SEUT 311 artiklan kolmannen kohdan mukaisesti."

d a) Korvataan 3 kohdan kolmannessa virkkeessä ilmaisu "Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettun kauden viitevuosi on 2010, ja kunkin sitä seuraavan 3 c artiklassa tarkoitettun kauden" ilmaisulla "Kunkin 13 artiklassa tarkoitettun kauden."

e) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten tässä luvussa tarkoitettuja päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja käytetään, lukuun ottamatta tuloja, jotka määritetään omiksi varoiksi SEUT-sopimuksen 311 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja jotka siirretään unionin yleiseen talousarvioon. Jäsenvaltioiden [...] olisi käytettävä päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja 10 artiklan 3 kohdan mukaisesti."

3) Kumotaan 3 e ja 3 f artikla.

[...] ¹⁴

5) Muutetaan 11 a artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1–3 kohta seuraavasti:

"1. Tämän artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti ilma-alusten käyttäjät, joilla on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien sen syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, voivat käyttää seuraavia yksiköitä noudattaakseen 12 artiklan 8 kohdassa säädettyjä velvoitteitaan [...] mitätöidä yksiköitä ilmoitetun määrän suhteen:

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

b) ICAOn neuvoston hyväksymät päästöhyvitysohjelmiin osallistuvien osapuolten hyväksymät hyvitykset, jotka on määritetty 8 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä;

¹⁴ Sama ehdotus on tehty myös yleisen muutospöytäkirjan 1 artiklan 8 kohdassa ja se on perusteltu kyseisen ehdotuksen johdanto-osan 25 kappaleessa. Koska näitä kahta asiaa käsitellään samanaikaisesti, muutos ehdotetaan tehtäväksi vain toisessa ehdotuksessa, jossa se perustellaan johdanto-osassa.

c) jäljempänä 5 kohdan nojalla tehtyjen sopimusten osapuolten hyväksymät hyvitykset;

d) unionin tason hankkeille 24 a artiklan nojalla myönnetyt hyvitykset.

2. Edellä 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja yksiköitä voidaan käyttää, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) ne ovat peräisin maasta, joka on käyttöhetkellä Pariisin sopimuksen osapuoli;

b) ne ovat peräisin maasta, joka on lueteltu 25 a artiklan 3 kohdan nojalla annetussa täytäntöönpanosäädöksessä kansainvälisen lentoliikenteen päästöhvytysjärjestelmään (CORSIA) osallistuvana maana. Tätä ehtoa ei sovelleta vuotta 2027 edeltäviin päästöihin, eikä sitä sovelleta myöskään vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin, siten kuin Yhdistyneet Kansakunnat on ne määritellyt, lukuun ottamatta niitä maita, joiden BKT asukasta kohti on sama tai suurempi kuin unionin keskiarvo.

3. Edellä 1 kohdan a, b ja c alakohdassa tarkoitettuja yksiköitä voidaan käyttää, jos käytössä on tarvittavat järjestelyt osallistuvien osapuolten hyväksyntää varten, jos osallistuvien osapuolten kansallisesti määritettyihin osuuksiin kuuluvia ihmisen toiminnan aiheuttamia kasvihuonekaasujen lähteistä syntyviä päästöjä ja nielujen aikaansaamia poistumia koskevaan raportointiin voidaan tehdä oikea-aikaisesti muutoksia ja jos kaksinkertainen laskenta ja koko maailman nettopäästöjen lisääntyminen vältetään.

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa säädetään yksityiskohtaisemmista vaatimuksista, jotka koskevat ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja järjestelyjä ja joihin voi sisältyä myös raportointiin ja rekistereihin liittyviä vaatimuksia, ja jotka koskevat näitä järjestelyjä soveltavien valtioiden tai ohjelmien luettelointia. Järjestelyissä on otettava huomioon vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin 2 kohdan mukaisesti sovellettavat joustomahdollisuudet. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen."

- c) Kumotaan 4 kohta.
- d) Lisätään 8 kohta seuraavasti:

"8. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa luetellaan ICAOn neuvoston hyväksymät sekä 2 ja 3 kohdassa esitetyt vaatimukset täyttävät [...] yksiköt. Komissio muuttaa luetteloa tarvittaessa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen."

- 6) Muutetaan 12 artikla seuraavasti:
 - a) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Jäsenvaltioiden on laskettava hyvitys joka vuosi 7 kohdassa tarkoitettussa [...] täytäntöönpanosäädöksessä säädetyn menetelmän mukaisesti edeltävältä kalenterivuodelta niiden lentojen osalta, jotka lennetään 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuihin maihin, näistä maista ja niiden välillä, ja niiden lentojen osalta, jotka lennetään Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan ja 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen maiden välillä, [...] ja ilmoitettava hyvitystaso ilma-aluksen käyttäjille kunakin vuonna viimeistään 30 päivänä marraskuuta.

Jäsenvaltioiden on laskettava 7 kohdassa tarkoitettussa täytäntöönpanosäädöksessä säädetyin menetelmän mukaisesti myös tietyn CORSIA-järjestelmän velvoitekauden lopulliset kokonaiset päästöhyvitysvaatimukset ja ilmoitettava niistä ilma-alusten käyttäjille viimeistään CORSIA-järjestelmän asiaankuuluvan velvoitekauden viimeistä vuotta seuraavan vuoden marraskuun 30 päivänä.

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

- a) ilma-aluksen käyttäjällä on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai se on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet;
- b) niiden tuottamat vuotuiset hiilidioksidipäästöt ovat yli 10 000 tonnia ja päästöt ovat peräisin sellaisten ilma-alusten käytöstä, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg ja joilla lennetään liitteen I mukaisia lentoja, kun kyse on muista kuin samasta jäsenvaltiosta lähtevistä ja samaan jäsenvaltioon saapuvista lennoista (mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisimmät alueet), tammikuun 1 päivästä 2019 alkaen.

Ensimmäisen alakohdan b kohtaa sovellettaessa seuraavantyyppisten lentojen hiilidioksidipäästöjä ei oteta huomioon:

- i) valtion tarkoituksiin suoritettut lennot;
- ii) humanitaariset avustuslennot;
- iii) lääkintälennot;
- iv) sotilaslennot;
- v) palonsammutuslennot."

b) Lisätään 7 ja 8 kohta seuraavasti:

"7. [...] Edellä 6 kohdassa tarkoitettu päästöhyvitysvelvoitteiden [...] laskeminen ICAOn kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmää varten on tehtävä niiden lentojen osalta, jotka lennetään 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuihin maihin, näistä maista ja niiden välillä, ja niiden lentojen osalta, jotka lennetään Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan ja 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen maiden välillä. [...]

Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa täsmennetään yksityiskohtaisesti ilma-alusten käyttäjien päästöhyvitysvaatimusten laskentamenetelmä. Nämä täytäntöönpanosäädökset perustuvat edellisessä alakohdassa tarkoitetuissa kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän ympäristönsuojelua koskevissa kansainvälisissä standardeissa ja suositelluissa menettelytavoissa [...] tarkoitettuun menetelmään. Niiden olisi kuitenkin sisällettävä mukautukset, jotka menetelmään on tehtävä tämän direktiivin säännösten noudattamisen varmistamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Ensimmäinen tällainen täytäntöönpanosäädös hyväksytään [1 päivään toukokuuta 2024] mennessä. Komissio varmistaa, että mihinkään tämän artiklan 6 kohdan soveltamisalaan kuuluvaan ilma-aluksen käyttäjään ei sovelleta päästöhyvitysvaatimuksia, jotka tulisivat tämän direktiivin mukaisesti niihin sovellettavien päästöoikeuksien palauttamisvelvollisuuden lisäksi ja olisivat näiden kanssa päällekkäisiä samojen lentojen osalta CORSIA-järjestelmän velvoitekauden 2021–2023 aikana. "

8. Ilma-alusten käyttäjien, joilla on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, on mitätöitävä 11 a artiklassa tarkoitettuja yksiköitä vain sen määrän verran, jonka kyseinen jäsenvaltio on ilmoittanut [...] 6 kohdan mukaisesti asiaankuuluvalta CORSIA-järjestelmän velvoitekaudelta. Kauden 2021–2023 päästöjen osalta mitätöinti on tehtävä viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2025, kauden 2024–2026 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2028, kauden 2027–2029 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2031, [...] kauden 2030–2032 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2034, ja kauden 2033–2035 päästöjen osalta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2037."

7) Muutetaan 18 a [...] artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 kohdan ensimmäisessä virkkeessä ilmaisu "3 c artiklassa tarkoitettun kauden" ilmaisulla "13 artiklassa tarkoitettun kauden"

b) Korvataan 3 kohdan b alakohta seuraavasti:

"b) päivittää luettelon vuodesta 2024 alkaen vähintään kahden vuoden välein lisäten siihen sellaiset ilma-alusten käyttäjät, jotka ovat ryhtyneet harjoittamaan liitteessä I tarkoitettua ilmailutoimintaa. Jos ilma-aluksen käyttäjä ei ole harjoittanut liitteessä I lueteltua ilmailutoimintaa luettelon päivittämistä edeltävien neljän peräkkäisen kalenterivuoden aikana, kyseistä ilma-aluksen käyttäjää ei sisällytetä päivitettyyn luetteloon."

8) Muutetaan 23 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

"2. Siirretään komissiolle 8 päivästä huhtikuuta 2018 määräämättömäksi ajaksi 3 d artiklan 3 kohdassa, 10 artiklan 4 kohdassa, 10 a artiklan 1 ja 8 kohdassa, 10 b artiklan 5 kohdassa, [...], 19 artiklan 3 kohdassa, 22 artiklassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 24 a artiklan 1 kohdassa, 25 a artiklan 1 kohdassa ja 28 c artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 3 d artiklan 3 kohdassa, 10 artiklan 4 kohdassa, 10 a artiklan 1 ja 8 kohdassa, 10 b artiklan 5 kohdassa, [...] 19 artiklan 3 kohdassa, 22 artiklassa, 24 artiklan 3 kohdassa, 24 a artiklan 1 kohdassa, 25 a artiklan 1 kohdassa ja 28 c artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron.

Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto.

Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN."

b) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Edellä olevan 3 d artiklan 3 kohdan, 10 artiklan 4 kohdan, 10 a artiklan 1 ja 8 kohdan, 10 b artiklan 5 kohdan, [...], 19 artiklan 3 kohdan, 22 artiklan, 24 artiklan 3 kohdan, 24 a artiklan 1 kohdan, 25 a artiklan 1 kohdan ja 28 c artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella."

9) Lisätään 25 a artiklaan 3–8 kohta seuraavasti:

"3. Komissio antaa täytäntöönpanosäädöksen, jossa luetellaan muut maat kuin Euroopan talousalueen maat, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta, joiden katsotaan toteuttavan CORSIA-järjestelmää tässä direktiivissä tarkoitetulla tavalla [...]. Tämä täytäntöönpanosäädös hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

4. Sellaisista lennoista aiheutuvien päästöjen osalta, jotka lennetään 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltuihin maihin tai luetelluista maista, ilma-alusten käyttäjien [...] ei tarvitse palauttaa päästöoikeuksia 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti [...] näiden päästöjen osalta.

5. Ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse palauttaa päästöoikeuksia 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti sellaisten päästöjen osalta, jotka aiheutuvat 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä lennoista, jotka lennetään Euroopan talousalueen ja muiden kuin 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen maiden välillä, lukuun ottamatta Sveitsiin ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan lennettäviä lentoja [...].

6. Ilma-alusten käyttäjien ei tarvitse palauttaa päästöoikeuksia 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti vähiten kehittyneisiin maihin ja pieniin kehittyviin saarivaltioihin, siten kuin Yhdistyneet Kansakunnat on ne määritellyt, ja kun kyse on muista kuin 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä luetelluista maista ja valtioista, joiden BKT asukasta kohti on sama tai suurempi kuin unionin keskiarvo, ja niistä lennettävien lentojen aiheuttamien päästöjen osalta[...].

7. Jos komissio tulee siihen tulokseen, että kilpailu on vääristynyt merkittävästi ja että siitä on haittaa ilma-alusten käyttäjille, joilla on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai jotka on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, komissiolle siirretään valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla nämä ilma-alusten käyttäjät vapautetaan 12 artiklan 8 kohdan mukaisista päästöoikeuksien palauttamista koskevista velvoitteista näihin maihin suuntautuvien ja näistä maista saapuvien lentojen aiheuttamien päästöjen osalta. Kilpailun vääristymistä voi aiheuttaa kolmas maa, joka toteuttaa CORSIA-järjestelmää väljempien vaatimusten mukaisesti oman lainsäädäntönsä nojalla tai joka ei pysty panemaan CORSIA-järjestelmää koskevia säännöksiä täytäntöön yhtäläisesti kaikkien ilma-alusten käyttäjien osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

8. Jos ilma-aluksen käyttäjillä on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai ne on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet, siirretään komissiolle valta antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joiden nojalla nämä ilma-alusten käyttäjät saavat käyttää muitakin yksikkötyyppejä kuin kyseisessä luettelossa mainitut tai joiden nojalla 11 a artiklan 2 ja 3 kohdan ehdot eivät sido niitä näiden lentojen aiheuttamien päästöjen osalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 a) Korvataan 28 a artiklan 6 kohdassa ilmaisu "Poiketen siitä, mitä 3 g, 12, 15 ja 18 a artiklassa säädetään" ilmaisulla "Poiketen siitä, mitä 12, 15 ja 18 a artiklassa säädetään".

9 b) Lisätään 30 artiklaan kohta seuraavasti:

6. Komissio laatii vuoteen 2028 mennessä arvioinnin ja raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin vaikutuksista saarten ja syrjäisten alueiden yhteyksiin, kilpailukykyyn ja hiilivuodon riskiin.

10) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) Korvataan taulukossa sarakkeen "Toiminnot"¹⁵ otsikon "Ilmailu" toinen kohta seuraavasti:

"Kahdessa eri maassa, jotka on lueteltu 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä, sijaitsevien lentopaikkojen väliset lennot ja Sveitsin tai Yhdistyneen kuningaskunnan ja 25 a artiklan 3 kohdan mukaisesti annetussa täytäntöönpanosäädöksessä lueteltujen maiden väliset lennot ja 12 artiklan 6 kohtaa, 12 artiklan 7 kohtaa ja 28 c artiklaa sovellettaessa kahdessa eri kolmannessa maassa sijaitsevien lentopaikkojen väliset lennot, kun ilma-alusten käyttäjät täyttävät kaikki seuraavat ehdot:

a) ilma-aluksen käyttäjällä on jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa tai se on rekisteröity jäsenvaltiossa, mukaan lukien kyseisen jäsenvaltion syrjäisimmät alueet ja sille kuuluvat merentakaiset alueet;

¹⁵ Esitetty ilmoittamista koskevassa päätöksessä sen Coreperin asiakirjassa 9366/22 hyväksymässä sanamuodossa – on riippuvainen asiaa 2021/0204(COD) koskevien neuvottelujen lopputuloksesta.

b) niiden tuottamat vuotuiset hiilidioksidipäästöt ovat yli 10 000 tonnia ja päästöt ovat peräisin sellaisten ilma-alusten käytöstä, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on yli 5 700 kg ja joilla lennetään liitteen I mukaisia lentoja, kun kyse on muista kuin samasta jäsenvaltiosta lähtevistä ja samaan jäsenvaltioon saapuvista lennoista (mukaan lukien saman jäsenvaltion syrjäisimmät alueet), tammikuun 1 päivästä 2019 alkaen. Tätä kohtaa sovellettaessa seuraavantyyppisten lentojen päästöjä ei oteta huomioon: i) valtion tarkoituksiin suoritettavat lennot; ii) humanitaariset avustulennot; iii) lääkintälennot; iv) sotilaslennot; v) palonsammutuslennot."

b) Korvataan taulukossa sarakkeen "Toiminnat" otsikon "Ilmailu" i alakohdassa ilmaisu "30 000" ilmaisulla "50 000".

10 a) Kumotaan liite I a¹⁶.

11) Lisätään liitteessä IV olevan B osan viidennen kohdan loppuun virke seuraavasti:

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

2 artikla

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

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

¹⁶ Esitetty ilmoittamista koskevassa päätöksessä sen Coreperin asiakirjassa 9366/22 hyväksymässä sanamuodossa.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja
