



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

---

*Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon*

---

**2013/0344(COD)**

28.11.2013

**\*\*\*I**

## **RAPORTI PROJEKT**

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, seoses sellise rahvusvahelise kokkuleppe rakendamisega 2020. aastaks, mille alusel kohaldatakse rahvusvahelise lennunduse heitkoguste suhtes ühtset üleilmset turupõhist meetet  
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

Raportöör: Peter Liese

### ***Kasutatud tähised***

- \* nõuandemenetlus
- \*\*\* nõusolekumenetlus
- \*\*\*I seadusandlik tavamenetlus (esimene lugemine)
- \*\*\*II seadusandlik tavamenetlus (teine lugemine)
- \*\*\*III seadusandlik tavamenetlus (kolmas lugemine)

(Märgitud menetlus põhineb õigusakti eelnõus esitatud õiguslikul alusel.)

### ***Õigusakti eelnõu muudatusettepanekud***

#### **Kahes veerus esitatud Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud**

Välja jäetav tekst on märgistatud vasakpoolses veerus ***paksus kaldkirjas***. Asendatav tekst on märgistatud mõlemas veerus ***paksus kaldkirjas***. Uus tekst on märgistatud parempoolses veerus ***paksus kaldkirjas***.

Iga muudatusettepaneku päise esimene ja teine rida näitavad ära läbivaadatava õigusakti eelnõu asjaomase tekstiosa. Kui muudatusettepanek puudutab kehtivat õigusakti, mida õigusakti eelnõus soovitakse muuta, märgitakse päises lisaks kolmandale reale viide kehtivale õigusaktile ja neljandale reale viide muudetavale sättele.

#### **Konsolideeritud tekstina esitatud Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud**

Uued tekstiosad on märgistatud ***paksus kaldkirjas***. Välja jäetud tekstiosad on tähistatud sümboliga ■ või läbi kriipsutatud. Teksti asendamise puhul on uus tekst märgistatud ***paksus kaldkirjas*** ja asendatav tekst kustutatud või läbi kriipsutatud.

Erandina ei tähistata teenistuste tehtud puhtalt tehnilist laadi muudatusi lõpliku teksti vormistamiseks.

## SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT .....	5
SELETUSKIRI .....	21



## EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, seoses sellise rahvusvahelise kokkuleppe rakendamisega 2020. aastaks, mille alusel kohaldatakse rahvusvahelise lennunduse heitkoguste suhtes ühtset üleilmset turupõhist meetet (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2013)0722),
  - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit artikli 192 lõiget 1, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C7-0374/2013),
  - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
  - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>1</sup>,
  - võttes arvesse Regioonide Komitee ... aasta arvamust<sup>2</sup>,
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
  - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni raportit ning tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning transpordi- ja turismikomisjoni arvamusi (A7-0000/2013),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
  2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatseb seda oluliselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
  3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

---

<sup>1</sup> ELT C ... Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata.

<sup>2</sup> ELT C ... Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata.

## Muudatusettepanek 1

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 2

#### *Komisjoni ettepanek*

(2) Sellest tulenevalt on soovitatav ajutiselt lugeda Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/87/EÜ<sup>4</sup> esitatud nõuded täidetuks, kui kolmandate riikide lennuväljadelt väljuvate ja sinna suunduvate lendudega seotud heite teatavate protsendimääradega seotud kohustused on täidetud. Niimoodi rõhutab liit asjaolu, et nõudeid võib kohaldada Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) riikide lennuväljadelt väljuvate ja sinna suunduvate lendudega seotud heite teatavate protsendimäärade suhtes samamoodi, nagu on võimalik hõlmata õigusnõuetega rohkem kõnealustelt lennuväljadelt väljuvatest ja sinna suunduvatest lendudest tulenevaid heitkoguseid.

---

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/87/EÜ, 13. oktoober 2003, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

#### *Muudatusettepanek*

(2) Sellest tulenevalt on **ICAO 2013. aasta assambleel saavutatud hoo säilitamiseks ja eelseisval ICAO 2016. aasta assambleel edusammude tegemise hõlbustamiseks** soovitatav ajutiselt lugeda Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/87/EÜ<sup>4</sup> esitatud nõuded **2016. aastani** täidetuks, kui kolmandate riikide lennuväljadelt väljuvate ja sinna suunduvate lendudega seotud heite teatavate protsendimääradega seotud kohustused on täidetud. Niimoodi rõhutab liit asjaolu, et nõudeid võib kohaldada Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) riikide lennuväljadelt väljuvate ja sinna suunduvate lendudega seotud heite teatavate protsendimäärade suhtes samamoodi, nagu on võimalik hõlmata õigusnõuetega rohkem kõnealustelt lennuväljadelt väljuvatest ja sinna suunduvatest lendudest tulenevaid heitkoguseid.

---

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/87/EÜ, 13. oktoober 2003, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

Or. en

#### *Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta*

heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.

## Muudatusettepanek 2

### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 2 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(2 a) Et luua rahvusvahelisel tasandil usaldust ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) vastu, tuleks saastekvootide enampakkumisest saadud tulu või sellega võrdne summa, kui seda nõuavad liikmesriikide olulised eelarvepõhimõtted, nagu ühtsus ja universaalsus, kasutada kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kliimamuutuste mõjuga kohanemiseks liidus ja kolmandates riikides, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks ning ELi HKS-i haldamisega seotud kulude katmiseks. Saastekvootide enampakkumisest saadud tulusid tuleks kasutada ka vähesaastava transpordi jaoks. Enampakkumise tuludega tuleks rahastada eelkõige annetusi ülemaailmsele energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ja ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelisele Kliimafondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks ja arengumaade kohanemise hõlbustamiseks. Osana kokkuleppest, mis puudutab tulemuslikku lennumarsruudil põhinevat üleilmset turupõhist meedet, millel on suur potentsiaal lennunduse kliimamõju vähendamiseks, peaks liit võtma ka kohustuse suunata sellise meetme rakendamise tulemusena tekkiv tulu ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelisse Kliimafondi eesmärgiga kajastada ühiste, kuid eristatud kohustuste ja vastavate võimaluste põhimõtet, samuti***

*rahvusvahelistesse jõupingutustesse teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks eesmärgiga vähendada lennundusest tulenevate kasvuhoonegaaside heitkoguseid.*

Or. en

### *Selgitus*

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

### **Muudatusettepanek 3**

#### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3**

##### *Komisjoni ettepanek*

(3) Arvestades, et direktiivi 2003/87/EÜ kohaldatakse jätkuvalt selliste lendude suhtes, mis saavad liidu lennuväljadele või väljuvad sealt, ning eesmärgiga tagada lihtne ja töökindel vahend, millega piirata piirkondlike turupõhiste meetmete kohaldamist **seitsmele** aastale seni, kuni **üleilmne turupõhine meede hakkab toimima**, on Eurocontrol suhtelise osa arvutamisel lähtunud EMP riikide ja kolmandate riikide põhiliste lennujaamade vahelise sellise suuringjoone suhtelisest osast, mis ei ole kaugemal kui 12 meremiili EMP rannajoone kõige kaugemast punktist. Kuna ELi arvates ei peaks üleilmne turupõhine meede põhinema tegelikel õhuruumiga seotud kaalutlustel, võrrelduna lennuväljadele saabuvate ja sealt väljuvate lendudega, kohaldatakse protsendimäärasid

##### *Muudatusettepanek*

(3) Arvestades, et direktiivi 2003/87/EÜ kohaldatakse jätkuvalt selliste lendude suhtes, mis saavad liidu lennuväljadele või väljuvad sealt, ning eesmärgiga tagada lihtne ja töökindel vahend, millega piirata piirkondlike turupõhiste meetmete kohaldamist **kolmele** aastale seni, kuni **2016. aastal lepitakse ICAO 39. assambleel kokku ratifitseeritavas üleilmses turupõhises meetmes, mida kohaldatakse suurema osa rahvusvahelise lennunduse heitkoguste suhtes**, on Eurocontrol suhtelise osa arvutamisel lähtunud EMP riikide ja kolmandate riikide põhiliste lennujaamade vahelise sellise suuringjoone suhtelisest osast, mis ei ole kaugemal kui 12 meremiili EMP rannajoone kõige kaugemast punktist. Kuna ELi arvates ei peaks üleilmne turupõhine meede põhinema tegelikel



üksnes kuni aastani **2020**.

õhuruumiga seotud kaalutlustel, võrrelduna lennuväljadele saabuvate ja sealt väljuvate lendudega, kohaldatakse protsendimäärasid üksnes kuni aastani **2016**.

Or. en

### *Selgitus*

*Muudatusettepanekuga rõhutatakse asjaolu, et mitte igasugune turupõhine meede ei oleks vastuvõetav, vaid see peab olema õiguslikult siduv ja hõlmama suuremat osa heitkogustest.*

## **Muudatusettepanek 4**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4**

#### *Komisjoni ettepanek*

(4) Käesoleva direktiiviga ette nähtud erandite puhul võetakse arvesse kolmandate riikidega sõlmitud kahe- ja mitmepoolsete suhete tulemusi, mida komisjon püüab ka edaspidi liidu nimel saavutada.

#### *Muudatusettepanek*

(4) Käesoleva direktiiviga ette nähtud erandite puhul võetakse arvesse kolmandate riikidega sõlmitud kahe- ja mitmepoolsete suhete tulemusi, mida komisjon püüab ka edaspidi liidu nimel saavutada. ***Need erandid on seotud üksnes lennunduse heitkogustega kuni 2016. aastani ja nähtud liidu poolt ette selleks, et hõlbustada ICAO 39. assambleel ratifitseeritava üleilmse turupõhise meetme vastuvõtmist käsitleva kokkuleppe saavutamist. Täiendav seadusandlik tegevus peaks olema asjakohane üksnes juhul, kui niisugune meede võetakse vastu 2016. aastal. Selleks peaks komisjon pärast 2016. aastal toimuvat ICAO assambleed esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule täieliku aruande ning tegema vajaduse korral kiiresti ettepanekud tulemustest lähtuvate meetmete kohta.***

Or. en

## Selgitus

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

### Muudatusettepanek 5

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 9

##### *Komisjoni ettepanek*

(9) Kui kohaldatakse kolmandate riikide lennuväljadele suunduvate või sealt saabuvate lendude tõendatud heitkoguste protsendimäära või kui lennuettevõtjad kasutavad mõnd muud lähenemisviisi, tuleks lähtuda **pärast 2014. aastat** tekkivatest heitkogustest, et anda ettevõtjatele lennutegevuse kavandamisel aega nende lähenemisviiside mõistmiseks.

##### *Muudatusettepanek*

(9) Kui kohaldatakse kolmandate riikide lennuväljadele suunduvate või sealt saabuvate lendude tõendatud heitkoguste protsendimäära või kui lennuettevõtjad kasutavad mõnd muud lähenemisviisi, tuleks lähtuda **ajavahemikus 2014–2016** tekkivatest heitkogustest, et anda ettevõtjatele lennutegevuse kavandamisel aega nende lähenemisviiside mõistmiseks.

Or. en

## Selgitus

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

### Muudatusettepanek 6

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 10

##### *Komisjoni ettepanek*

(10) Ilma et see piiraks üleilmse turupõhise meetme kohaldamist alates 2020. aastast,

##### *Muudatusettepanek*

(10) Ilma et see piiraks üleilmse turupõhise meetme kohaldamist alates 2020. aastast,

tuleks ajavahemikus 2014–**2020** jätta reguleerimisalast välja heitkogused, mis on seotud sellistesse arenguriikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lendudega, kelle osakaal rahvusvahelises tsiviillennunduses tonnkilomeetrites mõõdetuna on alla 1 %. Käesolevas ettepanekus tuleks käsitada arenguriigina riike, kes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 978/2012 pääsevad käesoleva ettepaneku vastuvõtmise ajal liidu turule soodustingimustel, st riike, kes Maailmapanga 2013. aastal liigituse kohaselt ei ole kõrge ega üle keskmise sissetulekuga riigid.

tuleks ajavahemikus 2014–**2016** jätta reguleerimisalast välja heitkogused, mis on seotud sellistesse arenguriikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lendudega, kelle osakaal rahvusvahelises tsiviillennunduses tonnkilomeetrites mõõdetuna on alla 1 %. Käesolevas ettepanekus tuleks käsitada arenguriigina riike, kes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 978/2012 pääsevad käesoleva ettepaneku vastuvõtmise ajal liidu turule soodustingimustel, st riike, kes Maailmapanga 2013. aastal liigituse kohaselt ei ole kõrge ega üle keskmise sissetulekuga riigid.

Or. en

### *Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

## **Muudatusettepanek 7**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 11 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(11 a) Keskkonnatõhusust, mis on seotud lennunduse lisamisega HKS-i, on vähendatud geograafilise ulatuse vähendamise tulenevalt. Seetõttu ja kooskõlas kõikide muude sektorite vähendamispoliitikaga peaks alates 2015. aastast olema enampakkumise määraks 40 %, nagu see on muude sektorite enampakkumiste puhul. Kooskõlas muude sektoritega tuleks kohaldada lineaarset vähendamistegurit.***

*Selgitus*

*Piiratud ulatusega on HKSi keskkonnamõju väga palju vähendatud, nii et enampakkumise osakaalu suurendamine ja piirmäära alandamine võib seda osaliselt kompenseerida.*

**Muudatusettepanek 8**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Põhjendus 12**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(12) Pärast 2016. aastal toimuvat ICAO assambleed peaks komisjon andma aru Euroopa Parlamendile ja nõukogule selle tagamiseks, et oleks võimalik arvesse võtta rahvusvahelisi arengutendentse ja käsitleda kõiki erandite tegemise küsimusi.***

***välja jäetud***

*Selgitus*

*Seotud muudatusettepanekuga, mis on esitatud põhjenduse 4 kohta.*

**Muudatusettepanek 9**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv  
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1  
Direktiiv 2003/87/EÜ  
Artikkel 28a – lõige 1 – punkt b**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(b) väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda (EMP) asuvatest riikidest väljuvate lendude ning sinna suunduvate lendude heitkogused igal kalendriaastal ajavahemikus 2014–2020, kui selliseid lende käitanud ettevõtja on tagastanud saastekvoote vastavalt sellistest lendudest pärit tõendatud heitkoguste***

***(b) väljaspool Euroopa Majanduspiirkonda (EMP) asuvatest riikidest väljuvate lendude ning sinna suunduvate lendude heitkogused igal kalendriaastal ajavahemikus 2014–2016, kui selliseid lende käitanud ettevõtja on tagastanud saastekvoote vastavalt sellistest lendudest pärit tõendatud heitkoguste***

protsendimääradele, mis on loetletud IIc lisa kohaselt või arvutatud punkti 6 kohaselt;

protsendimääradele, mis on loetletud IIc lisa kohaselt või arvutatud punkti 6 kohaselt;

Or. en

### *Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

## **Muudatusettepanek 10**

### **Ettepanek võtta vastu direktiiv**

#### **Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1**

Direktiiv 2003/87/EÜ

Artikkel 28a – lõige 1 – punkt c

#### *Komisjoni ettepanek*

(c) muid kui kommertslende käitava õhusõidukikäitaja lendude heide igal kalendriaastal kuni aastani **2020**, kui õhusõidukikäitaja lendudega seotud heitkogus kalendriaastas on alla 1 000 tonni,

#### *Muudatusettepanek*

(c) muid kui kommertslende käitava õhusõidukikäitaja lendude heide igal kalendriaastal kuni aastani **2016**, kui õhusõidukikäitaja lendudega seotud heitkogus kalendriaastas on alla 1 000 tonni,

Or. en

### *Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

## Muudatusettepanek 11

### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1

Direktiiv 2003/87/EÜ

Artikkel 28a – lõige 2 – lõik 2

*Komisjoni ettepanek*

Liikmesriigid avaldavad aastatel 2013–  
**2020 lennutegevusele** eraldatud tasuta  
saastekvootide arvu hiljemalt **[OP: insert a  
date 4 months after the entry into force of  
this Directive]**.

*Muudatusettepanek*

Liikmesriigid avaldavad aastatel 2013–  
**2016 lennutegevustele** eraldatud tasuta  
saastekvootide arvu hiljemalt...\*.

---

**\* [Väljaannete talitus: palun sisestada  
kuupäev: neli kuud pärast käesoleva  
direktiivi jõustumist].**

Or. en

*Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

## Muudatusettepanek 12

### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1

Direktiiv 2003/87/EÜ

Artikkel 28a – lõige 3 – lõik 1 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**Artiklis 3f sätestatud erireservi  
vähendatakse nii, et see jääb püsima 3  
protsendile. Mis tahes ülejäägid  
tühistatakse.**

Or. en

## *Selgitus*

*Erireservi suuruseks peaks jääma 3 % ringluses olevate saastekvootide arvust, sest direktiivi kohaldamisala vähendatakse. Selleks et tuua keskkonnakasu algsele HKSile lähemale, tuleks kõik saastekvoodid, mis on jäetud erireservi pärast uutele osalejatele jaotamise toimumist, tühistada, selle asemel et liikmesriigid müüksid neid enampakkumisel ja et tekitataks rohkem heitkoguseid.*

### **Muudatusettepanek 13**

#### **Ettepanek võtta vastu direktiiv**

#### **Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1**

Direktiiv 2003/87/EÜ

Artikkel 28a – lõige 4

#### *Komisjoni ettepanek*

Erandina artikli 3d lõikest 3 vähendatakse liikmesriikide poolt aastatel 2013–**2020** enampakkumisel müüdavate saastekvootide arvu nii, et see oleks kooskõlas igale liikmesriigile **artikli 28** punktide a–c kohaldamisel omistatud lennunduse heitkoguste osakaaluga.

#### *Muudatusettepanek*

Erandina artikli 3d lõikest 3 vähendatakse liikmesriikide poolt aastatel 2013–**2016** enampakkumisel müüdavate saastekvootide arvu nii, et see oleks kooskõlas igale liikmesriigile **lõike 1** punktide a–c kohaldamisel omistatud lennunduse heitkoguste osakaaluga.

Or. en

## *Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

### **Muudatusettepanek 14**

#### **Ettepanek võtta vastu direktiiv**

#### **Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1**

Direktiiv 2003/87/EÜ

Artikkel 28a – lõige 7

#### *Komisjoni ettepanek*

7. Pärast 2016. aastal toimuvat ICAO

PR\1008958ET.doc

#### *Muudatusettepanek*

7. Pärast 2016. aastal toimuvat ICAO

15/27

PE522.946v01-00

assambleed esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, *milles käsitleb meetmeid, millega heitkoguste suhtes rakendatakse alates 2020. aastast üleilmset turupõhist meetet, ja lisab vajaduse korral ettepanekud.*

Kui üleilmset turupõhist meetet ei hakata kohaldama alates 2020. aastast, vaadeldakse aruandes sobivaid võimalusi hõlmata pärast 2020. aastat väljaspool EMPd asuvatesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lendudega seotud heitkogused, kui sellist üleilmset meetet pikemat aega ei rakendata. Komisjon käsitleb aruandes ka lahendusi muudele küsimustele, mis võivad tekkida lõigete 1–4 rakendamisel, säilitades samal ajal kõikide ühel ja samal lennuliinil tegutsevate ettevõtjate võrdse kohtlemise.”

assambleed esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande *saavutatud tulemuste kohta. Ratifitseeritavas üleilmses turupõhises meetmes kokkuleppimise korral hõlmab kõnealune aruanne vajaduse korral kõnealustest arengusuundumustest lähtuvaid ettepanekuid.*

Kui üleilmset turupõhist meetet ei hakata kohaldama alates 2020. aastast, vaadeldakse aruandes sobivaid võimalusi hõlmata pärast 2016. aastat väljaspool EMPd asuvatesse riikidesse suunduvate ja sealt saabuvate lendudega seotud heitkogused, kui sellist üleilmset meetet pikemat aega ei rakendata. Komisjon käsitleb aruandes ka lahendusi muudele küsimustele, mis võivad tekkida lõigete 1–4 rakendamisel, säilitades samal ajal kõikide ühel ja samal lennuliinil tegutsevate ettevõtjate võrdse kohtlemise.”

Or. en

### *Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

### **Muudatusettepanek 15**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 a (uus)**  
Direktiiv 2003/87/EÜ  
Artikkel 3c – lõige 2

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*Artikli 3c lõige 2 asendatakse järgmisega:*  
*„2. Alates 1. jaanuarist 2013 moodustab kaheaastasel ajavahemikul õhusõiduki*



*käitajatele eraldatavate saastekvootide üldkogus 95 % varasematest lennunduse heitkogustest korrutatuna kõnealusesse ajavahemikku jäävate aastate arvuga.*

*Alates 1. jaanuarist 2015 vähendatakse kõnealuseid saastekvoote lineaarse teguri 1,74 % võrra igal kalendriaastal. Protsendimäär võib läbi vaadata käesoleva direktiivi üldise läbivaatamise käigus.”*

Or. en

### *Selgitus*

*Samal ajal kui muud HKSiiga hõlmatud sektorid peavad vähendama oma heitkoguseid 2020. aastaks 21 %, on lennundussektori vähendamise määraks vaid 5 %. See oli vastuolus Euroopa Parlamendi seisukohaga 2008. aasta läbirääkimistel. Parlament on alati palunud kõikide sektorite võrdset kohtlemist. Lennunduse HKSi keskkonnatõhusust on piiratud ulatuse tõttu oluliselt vähendatud. HKSi parema keskkonnavalase terviklikkuse saavutamiseks kohaldatakse igal aastal lineaarset tegurit 1,74 %, et saavutada HKSi kõikide sektorite võrdne kohtlemine.*

## **Muudatusettepanek 16**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**  
**Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 b (uus)**  
Direktiiv 2003/87/EÜ  
Artikkel 3d – lõige 2

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*Artikli 3d lõige 2 asendatakse järgmisega:*

*„2. Alates 1. jaanuarist 2013 pannakse kaheaastasel ajavahemikul enampakkumisele 15 % saastekvootidest. Alates 1. jaanuarist 2015 pannakse enampakkumisele 40 % saastekvootidest. Seda protsenti võib käesoleva direktiivi üldise läbivaatamise käigus suurendada.”*

Or. en

## Selgitus

Samas kui muudes sektorites on keskmine enampakkumise määr 40 % (süsinikdioksiidi lekke sektori puhul on reeglits ja võrdlusnäitajaks 100 %), on lennundussektori enampakkumise määr vaid 15 %. Seda on kaua kritiseeritud. Kuna Euroopa õhuruumi kõikide lendude suhtes kohaldatakse HKSi, ei saa lennundust käsitleda klassikalise süsinikdioksiidi lekke sektorina. Piiratud ulatusega on HKSi keskkonnamõju väga palju vähendatud, nii et enampakkumise osakaalu suurendamine võib seda osaliselt kompenseerida.

### Muudatusettepanek 17

#### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 1 c (uus)

Direktiiv 2003/87/EÜ

Artikkel 3d – lõige 4

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*Artikli 3d lõige 4 asendatakse järgmisega:*

*„4. „Liikmesriigid kasutavad saastekvootide enampakkumisest saadud tulu niisuguste jõupingutuste toetamiseks, mida tehakse selleks, et võidelda kliimamuutustega, eelkõige rahvusvahelisel tasandil, et vähendada kasvuhooonegaaside heitkoguseid ning et kohaneda kliimamuutuste mõjuga arengumaades, samuti et rahastada leevendamise- ja kohanemisprotsessidega seotud teadus- ja arendustegevust, eriti aeronautika ja õhustranspordi valdkonnas. Saastekvootide enampakkumisest saadud tulusid kasutatakse ka vähesaastava transpordi jaoks. Enampakkumise tuludega rahastatakse ka annetusi ülemaailmsele energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ja ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelisele Kliimafondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt esimese lõigu kohaselt võetud meetmetest.”*

Or. en

*Selgitus*

*During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.*

**Muudatusettepanek 18**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**

**Lisa**

Direktiiv 2003/87/EÜ

IIc lisa – tabeli rida 37

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

HIINA, k.a HONGKONG, MACAU **ja**  
**TAIWAN**

HIINA, k.a HONGKONG, **ja** MACAU

Or. en

*Selgitus*

*Taiwan tuleks lisada eraldi sihtkoha kandena ja mitte Hiina kohta tehtud sihtkoha kande osana.*

**Muudatusettepanek 19**

**Ettepanek võtta vastu direktiiv**

**Lisa**

Direktiiv 2003/87/EÜ

IIc lisa – tabeli rida 147 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**TW TAIWAN**

Or. en

*Selgitus*

*Taiwan tuleks lisada eraldi sihtkoha kandena ja mitte Hiina kohta tehtud sihtkoha kande*

osana.

## Muudatusettepanek 20

### Ettepanek võtta vastu direktiiv

#### Lisa

Direktiiv 2003/87/EÜ

IIc lisa – lõik 6

#### *Komisjoni ettepanek*

Ilma et see piiraks üleilmse turupõhise meetme kohaldamist alates 2020. aastast, kohaldatakse EMP liikmesriikide ja selliste arenguriikide vaheliste lendude suhtes, kelle osakaal rahvusvahelises tsiviillennunduses on tonnkilomeetrites mõõdetuna alla 1 %, ajavahemikus 2014–2020 protsendimäära null. Käesolevas ettepanekus tuleks käsitada arenguriigina riike, kes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 978/2012 pääsevad käesoleva ettepaneku vastuvõtmise ajal liidu turule soodustingimustel, st riike, kes Maailmapanga 2013. aastal liigituse kohaselt ei ole kõrge ega üle keskmise sissetulekuga riigid.

#### *Muudatusettepanek*

Ilma et see piiraks üleilmse turupõhise meetme kohaldamist alates 2020. aastast, kohaldatakse EMP liikmesriikide ja selliste arenguriikide vaheliste lendude suhtes, kelle osakaal rahvusvahelises tsiviillennunduses on tonnkilomeetrites mõõdetuna alla 1 %, ajavahemikus 2014–2016 protsendimäära null. Käesolevas ettepanekus tuleks käsitada arenguriigina riike, kes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 978/2012 pääsevad käesoleva ettepaneku vastuvõtmise ajal liidu turule soodustingimustel, st riike, kes Maailmapanga 2013. aastal liigituse kohaselt ei ole kõrge ega üle keskmise sissetulekuga riigid.

Or. en

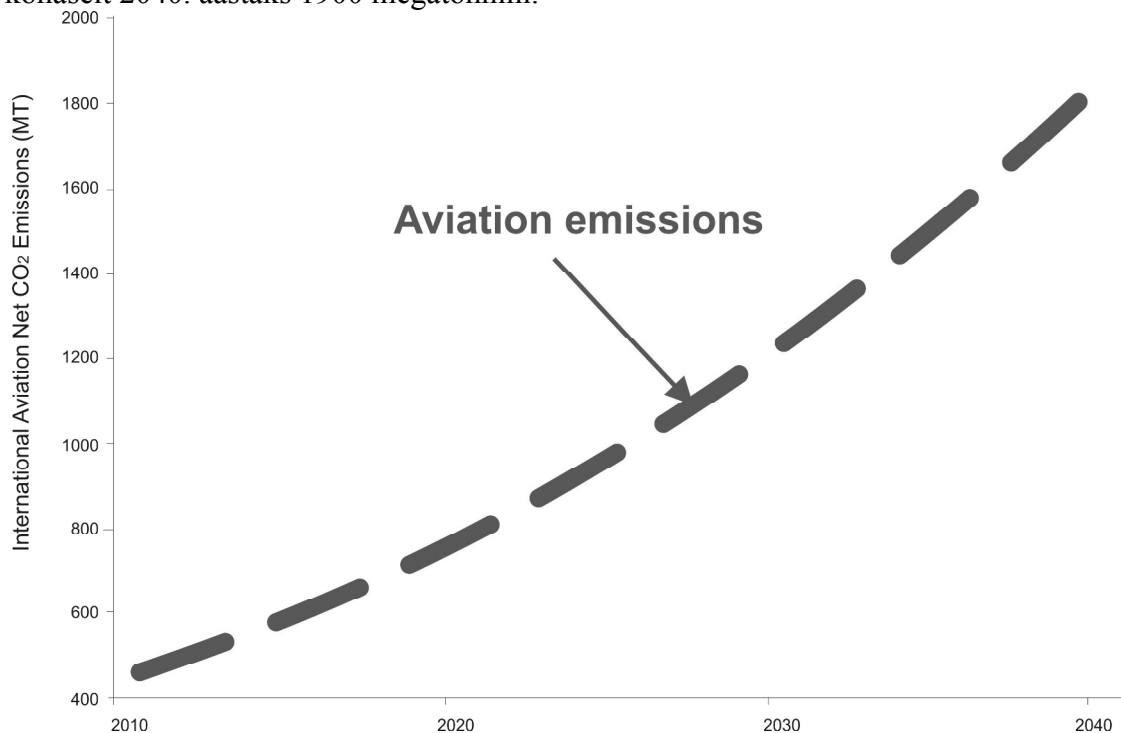
#### *Selgitus*

*Kehtivat erandit tuleks kohaldada ainult 2016. aastani ja järgmise ICAO assambleeni. 2016. aasta ICAO järelduste ja saavutatud tulemuste alusel võiks liit kaaluda, kas ja milliseid täiendavaid meetmeid tuleb võtta rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemuste kajastamiseks. Arvestades, et kehtiv erand aegub 2016. aasta lõpus, on seadusandjatel piisavalt aega, et viia lõpule mis tahes täiendav kaasotsustamismenetlus, mis võib olla vajalik, sest 2017. aasta heitkoguste tagastamise tähtajaks on 2018. aasta aprill.*

## SELETUSKIRI

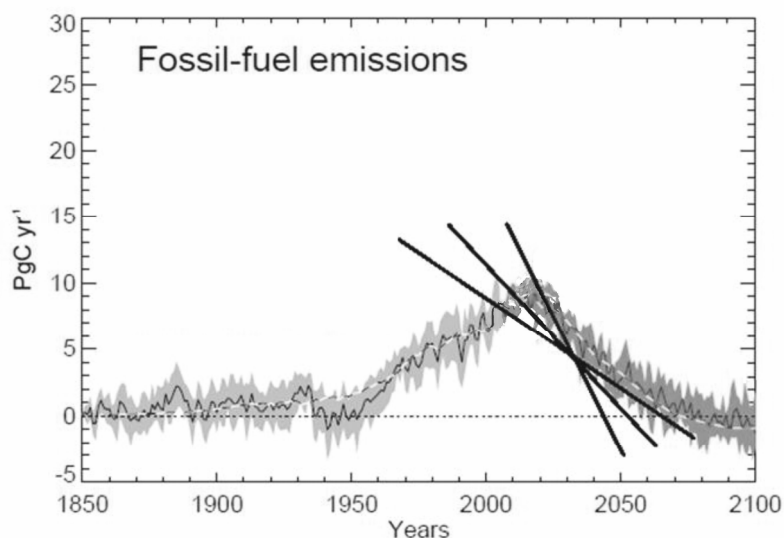
### Miks on vajalik piirata lennunduse kasvuhoonegaaside heitkoguseid?

Lennunduse kasvuhoonegaaside heitkogused suurenevad kiiresti. Meetmete võtmata jätmise korral kasvavad need Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) prognooside kohaselt 2040. aastaks 1900 megatonnini.



Allikas: ICAO

Muudes hinnangutes prognoositakse 2050. aastaks 3500–4500 megatonni. 3,5 gigatonni on 20 % kogusest, milleni üleilmseid heitkoguseid tuleb IPCC kohaselt 2050. aastaks vähendada, et kliimamuutus jääks 2 kraadi piiresse.



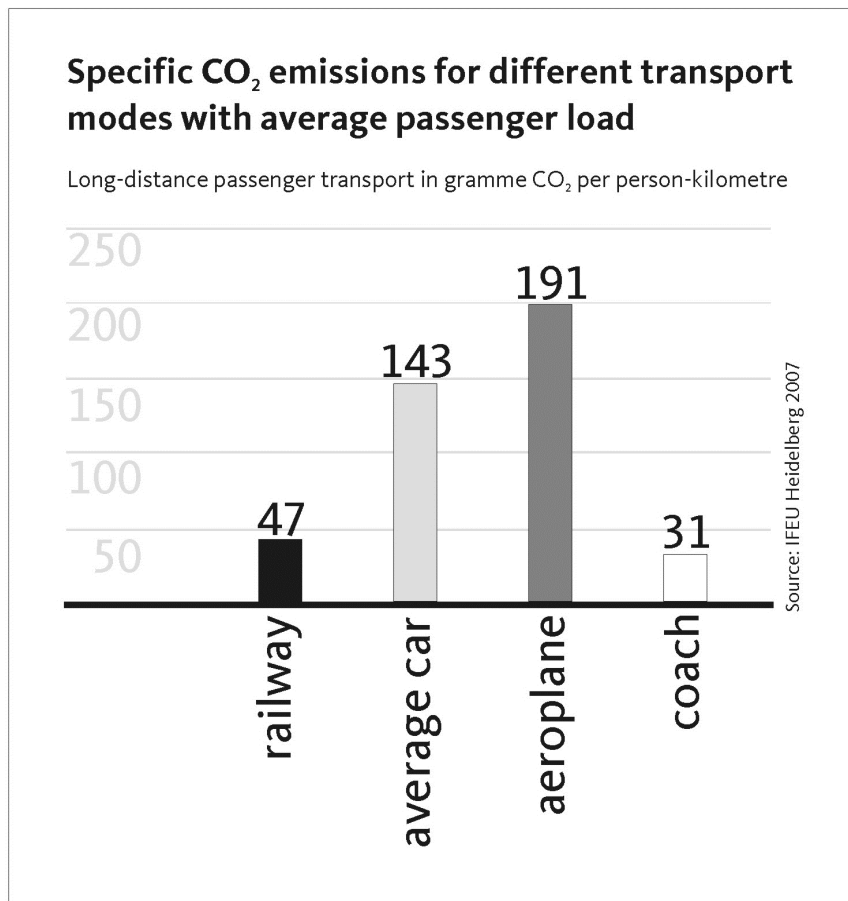
Viienda IPCC (2013) kohaselt tuleb üleilmseid heitkoguseid 2050. aastaks oluliselt vähendada, kui soovime 2/3 tõenäosust pidada sellel aastal kinni 2 kraadi eesmärgist.

Allikas: IPCC

Lennunduse heitkoguste

reguleerimise ülesande andis rahvusvaheline üldsus ICAO-le 1997. aastal Kyoto protokolliga. Samal ajal kui Kyoto protokoll ei ole andnud soovitud tulemusi kliimamuutuste probleemi käsitlemisel, ei saa eirata seda, et vähemalt Euroopa Liit on järginud oma kohustust ja piiranud heitkoguseid. Teisalt ei ole võetud märkimisväärsed meetmeid lennunduse heitkoguste piiramiseks.

Muude transpordiliikide suhtes õigluse tagamiseks peab ka lennundussektor osalema kliimamuutuste piiramise alastes jõupingutustes. Kahjuks on lennundus kõige vähem kliimasõbralik transpordiliik ning samal ajal kui muud transpordiliigid on ülimalt reguleeritud ning nende suhtes kohaldatakse paljusid makse ja tasusid, ei ole lennundust Euroopa tasandil käsitletud:



## 2008. aasta õigusakt, kolmandate riikide kriitika ja selle kriitika legitiimsus

Õigusakt, millega lisati lennundus HKSi, kiideti heaks pärast rohkem kui kaks aastat kestnud arutelu ja kõikide sidusrühmade kaasamist ühehäälselt nõukogu poolt ja Euroopa Parlamendis suurema kui 90 % enamusega. Õigusakti nurgakiviks oli asjaolu, et kaasatakse kõik Euroopast väljuvad ja Euroopasse saabuvad lennud. Seda on kritiseerinud kolmandad riigid. Pärast American airlines'i poolt esitatud hagi otsustas aga Euroopa Kohus, et see vastab täielikult rahvusvahelisele õigusele. Kulud on väga mõõdukad, hoolimata kolmandate riikide esitatud väidetest, kes vahel räägivad üüratust koormast nende vastava sektori jaoks. Kõige uuemate arvnäitajate kohaselt on Ryanairi kuludeks olnud 0,03 eurot ja Easyjeti kuludeks 0,11 eurot (muude mitte nii tõhusa õhutranspordilaevastikuga lennuettevõtjate kulud võivad olla

natukene suuremad). ELi liikmesriikide või kolmandate riikide kehtestatavate maksude ja tasude kulud on palju suuremad.

Riik	Õiguslik käsitlus	Kulud lennu kohta
Saksamaa	Luftverkehrssteuer (lennuliiklusmaks)	Sihtkohast sõltuvalt kuni 42,18 eurot
Ühendkuningriik	Air Passenger Duty APD (lennureisijamaks)	Kuni 184 naela 6000 miili kohta
USA	International Transportation Tax (rahvusvahelise transpordi maks)	16,30 USA dollarit reisija kohta
EL	HKS	0,03 eurot (Ryanair) Kuni 2 eurot kontinentidevahelise lennu kohta (komisjoni hinnang)
India	Väljumistasu + 10,3 % teenustasu (lennujaama arendamise maks Delhis)	7,40 eurot, 10 USA dollarit +19 eurot, 25 USA dollarit (ainult Delhis)
Austria	Flugabgabegesetz (lennumaksuseadus)	Vahemaast sõltuvalt kuni 35 eurot

Üks

oluline

kolmandate riikide argument oli see, et Euroopa Liidu õigusakt on eksterritoriaalsuse tõttu ebaseaduslik. See argument ei ole Euroopa Kohtu kohaselt põhjendatud, sest hõlmatud on vaid lennud, mis väljuvad Euroopast ja saabuvad Euroopasse. Saastekvootide tagastamise kohustus on aga pikema lennu korral muidugi suurem. See ei ole aga ELi õigusakti eripära. Ka riiklike maksude ja tasude puhul kohaldatakse sama põhimõtet, näiteks Suurbritannia tasu on märkimisväärselt suurem Mehhikosse suunduva lennu puhul kui Kanadasse suunduva lennu puhul, kuigi Kanada ja Mehhiko vahemaa puhul on peamiselt tegemist Ameerika Ühendriikide territooriumiga, vt järgmist kaarti:



Torontosse (Kanada) suunduva lennu puhul kohaldatakse lennureisijamaksu (APD) suuruses 130 naela (156 eurot).



Londonist México linna suunduva äriklassi (umbes 5000 miili pikkuse) lennu puhul

PE522.946v01-00

ET

kohaldatakse lennureisijamaksu suuruses 162 naela (195 eurot).

## **ICAO protsess ja aja seismapaneku õigusakt**

Kuigi kriitika ei ole legitiimne, reageeris Euroopa Liit kolmandate riikide argumentidele. On väidetud, et Euroopa õigusakt takistab rahvusvahelise kokkuleppe sõlmimist. See ei ole kunagi nii olnud, kuid hea tahte märgina tegi komisjon ettepaneku piirata süsteemi Euroopasiseste lendudega üheks aastaks, et aidata jõuda paremale kokkuleppele ICAO peaassambleel 2013. aasta septembris ja oktoobris.

Õigusaktis on tehtud selgeks, et

*„Käesolevas otsuses sätestatud erand puudutab ainult 2012. aasta lennunduse heitkoguseid”.*

*(10) (...) Euroopa Liit näeb ette kõnealuse erandi, et hõlbustada ICAO assamblee 38. istungjärgul kokkuleppe saavutamist ICAO assamblee 38. istungjärgust kaugemale ulatuva üleilmse turupõhise meetme väljatöötamise realistliku ajakava kohta ning – kuni ülemaailmse turupõhise meetme kohaldamiseni – sellise raamistikuga kohta, millega hõlbustatakse riiklike ja piirkondlike turupõhiste meetmete ulatuslikku kohaldamist rahvusvahelises lennunduses.*

2013. aasta septembris ja oktoobris toimunud ICAO assambleel võeti vastu resolutsioon, mis hõlmas kohustust „töötada välja üleilmne turupõhine meede rahvusvahelise lennunduse jaoks, võttes arvesse punktis 19 nõutud tööd”. See on oluline samm, kuid kahjuks hõlmab kõnealune resolutsioon ka rohkelt tingimusi ja eeltingimusi. Seetõttu ei ole sugugi kindel, et 2016. aastal toimival ICAO assambleel suudetakse tõepoolest võtta vastu selged turupõhise meetme eeskirjad. Arvesse tuleb võtta asjaolu, et 2001. aastal toimunud ICAO assambleel juba kiideti heaks heitkogustega kauplemine, kuid kahjuks tegelikke edusamme tehtud ei ole:

### **2001. aasta ICAO assamblee:**

c) heitkogustega kauplemine;  
c) kiidab heaks avatud heitkogustega kauplemise süsteemi väljatöötamise rahvusvahelise lennunduse jaoks;

### **2013. aasta ICAO assamblee:**

18. otsustab töötada välja üleilmse turupõhise meetme süsteemi rahvusvahelise lennunduse jaoks, võttes arvesse punktis 19 nõutud tööd;

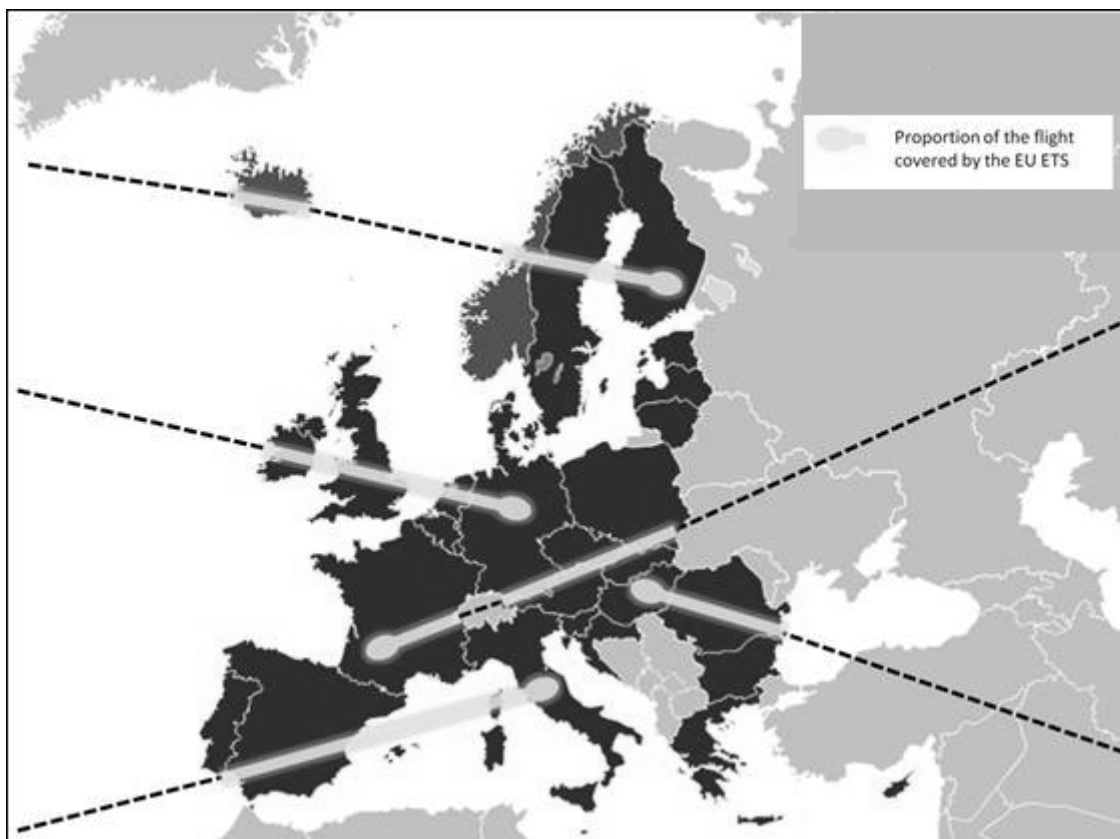
Väga erinevate ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni edusammudega võrreldes tuleb öelda, et isegi Varssavis toimunud osaliste 19. konverentsil saavutati konkreetsemaid ja positiivsemaid tulemusi kui ICAO assambleel. Euroopa Liidu väga oluline tingimus oma õigusakti täiendavaks muutmiseks oli see, et vastu tuleks võtta raamistik riiklike ja piirkondlike süsteemide jaoks, näiteks ELi süsteemi jaoks. Kahjuks seda tehtud ei ole. Lennundussektor, mida esindab peamiselt IATA, on kahjuks töötanud ICAO protsessis suuresti Euroopa Liidule vastu, kuid teisalt tuleb võtta arvesse IATA antud panust üleilmsesse protsessi. Sektori kohustus vähendada 2050. aastaks heitkoguseid 50 % võrra on ICAO tekstist palju ulatuslikum.



## Tagajärjed ELi jaoks pärast ICAO assambleed

Paljud sidusrühmad, näiteks Euroopa Odavlennufirmade Liit ELFAA, mis esindab peaaegu 50 % Euroopa-sisestest lendudest, paljud valitsusvälised organisatsioonid ja paljud Euroopa Parlamendi liikmed on palunud kehtivat õigusakti mitte muuta. See tähendaks, et kogu HKS, mis hõlmab kontinentidevahelisi lende, mis väljuvad Euroopast ja saabuavad Euroopasse, peaks nende kogu vahemaa suhtes jõustuma järgmise aasta 1. maist. Teised (paljud sidusrühmad esindavad seda seisukohta kulisside taga) argumenteerivad praeguse nn aja seismapaneku pikendamise kasuks kuni 2016. aastani või isegi 2020. aastani, mis tähendaks, et hõlmatud oleksid paljudeks aastateks üksnes Euroopa-sisesed lennud, isegi kui need lendavad üle Euroopa õhuruumi.

Komisjoni ettepanek koos õhuruumipõhise lähenemisviisiga kujutab endast kõnealuse kahe äärmuse vahelist kompromissi.



Allikas: Euroopa Komisjon

See tähendab, et kõik lennud, mis väljuvad Euroopast ja/või saabuavad Euroopasse on hõlmatud selles osas, mis kuulub Euroopa õhuruumi. Näiteks lend Pariisist või Londonist Istanbuli lennujaama (see on väga oluline, sest Istanbulis avatakse maailma suurim lennujaam) oleks hõlmatud kuni Kreeka piirini, seega peaaegu 100 % ulatuses. Nn aja seismapaneku õigusakti kohaselt ei ole see üldse hõlmatud. Mõnda Araabia Ühendemiraatide sõjlennujaama suunduv lend oleks õhuruumipõhise lähenemisviisi alusel hõlmatud peaaegu 50 % ulatuses selle heitkogustest.

## Raportööri ettepanek

Raportöör toetab põhimõtteliselt Euroopa Komisjoni ettepanekut. Olles jätkuvalt veendunud, et kolmandate riikide surve ei ole kandev, tuleb võtta arvesse, et rahvusvaheline protsess võib kannatada süsteemi täieliku rakendamise tõttu. Õhuruumipõhisel lähenemisviisil on nn aja seismapaneku lähenemisviisi suhtes palju eeliseid:

1. Keskkonna- ja kliimakaitse  
Komisjoni ettepanekuga hõlmatakse algse korraldusega võrreldes umbes 40 % heitkogustest, nn aja seismapanekuga oli hõlmatud vaid umbes 20 %.
2. Tagajärjed rahvusvahelistele läbirääkimistele  
Nn aja seismapaneku lihtsat pikendamist võiks pidada Euroopa Liidu tingimusteta allaandmiseks. Kui tehakse edusamme rahvusvahelisel tasandil, tuleneb see peamiselt Euroopa Liidu survest. Paljude ettepanekutega, mida ICAO raames kaalutakse, ei vähendataks tegelikkuses lennunduse heitkoguseid, vaid arvesse võetakse vaid CO<sub>2</sub>-neutraalse majanduskasvu saavutamist alates 2020. aastast. ICAO peamise strateegia aluseks on tasaarvestused (mis peamiselt tähendab puhta arengu mehhanismi) ja biokütused. Kajastades kriitilist arutelu kõnealuse kahe instrumendi üle Euroopa Liidus, on oluline esitada alternatiivne lahendus. Meie süsteemiga tõepoolest sunnitakse heitkoguseid vähendama, isegi kui üksnes 5 % võrra.
3. Konkurentsiolukord Euroopa lennujaamades ja lennundussektoris  
Nn aja seismapaneku ettepanekuga sekkutakse Euroopa lennuettevõtjate ja lennujaamade konkurentsiolukorda. Euroopa Liidu läheduses asuvad suured sõmlennujaamad (st Istanbul) saavad kasu selle pikendamisest. Lennuettevõtjad, kes teevad peamiselt Euroopa-siseseid lende, on ebasoodsas konkurentsiolukorras võrreldes lennuettevõtjatega, kellel on võimalus lende Euroopa Liidus ristsubsideerida.
4. Õiguslik olukord  
Võttes aluseks Euroopa Kohtu otsuse ja Chicago konventsiooni, on ilmselge, et õhuruumipõhine lähenemisviis on rahvusvahelise õigusega täielikus kooskõlas. ICAO nõukogu toetas ühehäälselt õhuruumipõhist lähenemisviisi septembri alguses. ICAO resolutsioon, mis ei hõlma õhuruumipõhist lähenemisviisi, ei ole õiguslikult siduv selles küsimuses, sest EL ja paljud teised on esitanud reservatsioone.

## Raportööri esitatud muudatusettepanekud

Samal ajal kui raportöör soovib jääda võimalikult suures ulatuses komisjoni ettepaneku juurde, näib siiski olevat mõistlik teha mõned muudatused.

1. **2016. aasta järgne õiguslik olukord**  
Direktiivi muutmine on põhjendatud üksnes seetõttu, et 2016. aastal on oodata läbimurret üleilmse lennunduse õiguslikult siduva kokkuleppe osas. Kuigi see on reaalset võimalik, ei ole see sugugi kindel. Seetõttu on mõistlik piirata õhuruumipõhist lähenemisviisi 2016. aastani ja võtta täielik HKS uuesti kasutusele alates 2017. aastast. Kui rahvusvaheline kokkulepe 2016. aastal ICAOs tõepoolest

vastu võetakse, peaks Euroopa Liit olema muidugi valmis õigusakte vastavalt muutma.

## **2. Muudatusettepanekud kõrgemate eesmärkide seadmiseks ja keskkonnavalase terviklikkuse suurendamiseks ning muude sektorite suhtes võrdse kohtlemise tagamiseks**

Enampakkumise määraks on lennunduse HKSi üksnes 15 %, samas kui ülejäänud sektorite puhul on see keskmiselt 40 %. Piirmäär on üksnes 5 %, samas kui muude sektorite puhul on see 21 %. Seda on alati kritiseeritud ja Euroopa Parlament nõudis juba 2007. ja 2008. aasta õigusloome protsessis kõikide sektorite võrdset kohtlemist. Õhuruumipõhise lähenemisviisiga vähendatakse HKSiiga hõlmatud heitkoguseid algse süsteemiga võrreldes 40 %. Keskkonnakahju piiramiseks on õigustatud suurendada enampakkumist ja vajalik vähendada heitkoguseid (piirmäär) vähemalt tasemele, mida peavad järgima muud sektorid juba 2013. aasta algusest peale.

### **Kehtivate ELi õigusaktide rakendamine on igasuguste edusammude jaoks ülimalt oluline**

Raportööri tähelepanu on juhitud asjaolule, et kuigi ELi HKS on piiratud Euroopa-siseste lendudega, näivad teatavad liikmesriigid omavat praegu kõhklusi õigusaktide rakendamisel. Niisugused kolmandad riigid nagu Hiina ja India keelduvad saastekvoote tagastamast lendude puhul Euroopas, näiteks Frankfurtist Londonisse. Raportööri jaoks tundub olevat vastuvõetamatu arutada nõukoguga seadusandliku ettepaneku mis tahes tulemusi enne, kui on täpsustatud väga piiratud nn aja seismapaneku õigusakti rakendamine. Me ei saa nõustuda sellega, et niisugused kolmandad riigid nagu Hiina ja India keelduvad järgimast Euroopa õigusakte Euroopa Liidus tegutsedes.

### **Ülimalt oluline on jõuda vastuvõtmiseni aprilliks**

Kõik need, kes ei soovi säilitada lennunduse puhul ELi HKSi selle algse vormis, mis tähendab kõikide kontinentidevaheliste lendude hõlmatust alates väljumisest kuni lõpliku sihtkohani, peavad püüdma jõuda muudetud direktiivi osas kokkuleppele aprilliks, sest vastasel korral tuleb 1. mail jõustada algne õigusakt. Seetõttu on kokku lepitud ambitsioonikas ajakavas, ka transpordikomisjoni vastutavate isikutega. Raportöör peab kokkuleppe saavutamist muudatuse osas vajalikuks ja on valmis rääkima kõikide sidusrühmadega, kuid ei soovitaks Euroopa Parlamendil piirata mis tahes kompromissi nn aja seismapaneku pikendamise osas.