



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

MIETINTÖLUONNOS

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetun direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta, jotta voidaan ottaa huomioon yksittäisen maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen soveltamisesta kansainvälisen ilmailun päästöihin tehtävän kansainvälisen sopimuksen täytäntöönpano vuoteen 2020 mennessä (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Peter Liese

Menettelyjen symbolit

- * Kuulemismenettely
- *** Hyväksyntämenettely
- ***I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- ***II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- ***III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

Poistettava teksti merkitään vasempaan palstaan ***lihavoidulla kursiivilla***. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin ***lihavoidulla kursiivilla***. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan ***lihavoidulla kursiivilla***.

Tarkistuksen tunnistetietojen ensimmäisellä ja toisella rivillä ilmoitetaan käsiteltävänä olevan säädösesityksen kohta, jota tarkistetaan. Jos tarkistus koskee olemassa olevaa säädöstä, jota säädösesityksellä muutetaan, tunnistetietojen kolmannella rivillä ilmoitetaan muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus.

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

Uusi teksti merkitään ***lihavoidulla kursiivilla***. Poistettava teksti merkitään symbolilla ¶ tai yliviivauksella. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään siten, että uusi teksti ***lihavoidaan ja kursivoidaan*** ja korvattava teksti poistetaan tai viivataan yli. Parlamentin yksiköiden tekemiä lopullisen tekstin teknisiä muutoksia ei merkitä.

SISÄLTÖ

Sivu

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI.5	
PERUSTELUT.....	22

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetun direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta, jotta voidaan ottaa huomioon yksittäisen maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen soveltamisesta kansainvälisen ilmailun päästöihin tehtävän kansainvälisen sopimuksen täytäntöönpano vuoteen 2020 mennessä (COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2013)0722),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan sekä 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0374/2013),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ... antaman lausunnon¹,
 - ottaa huomioon alueiden komitean ... antaman lausunnon²,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön sekä teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan ja liikenne- ja matkailuvaiokunnan lausunnot (A7-0000/2013),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ EUVL C ... / Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

² EUVL C ... / Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Näin ollen on syytä tilapäisesti katsoa, että Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY⁴ esitettyjä vaatimuksia noudatetaan, kun täytetään velvollisuudet kolmansissa maissa sijaitsevilta lentopaikoilta saapuvista tai niille lähtevistä lennoista aiheutuvien päästöjen tietyn prosenttiosuuden osalta. Näin tehdessään unioni korostaa, että vaatimuksia voidaan soveltaa tiettyyn prosenttiosuuteen päästöistä, jotka aiheutuvat ETA-maiden lentopaikoilta saapuvista ja niille suuntautuvilta lennoista, samalla tavalla kuin oikeudellisia vaatimuksia voidaan asettaa suuremmalle määrälle päästöjä, jotka aiheutuvat kyseisiltä lentopaikoilta saapuvista ja niille suuntautuvista lennoista.

⁴ Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta 13 päivänä lokakuuta 2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

Tarkistus

(2) Näin ollen **vuoden 2013 ICAO:n yleiskokouksessa sovittujen toimien jatkamiseksi ja edistyksen aikaansaamisen helpottamiseksi lähestyvässä vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksessa** on syytä tilapäisesti katsoa, että Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY⁴ esitettyjä vaatimuksia noudatetaan **vuoteen 2016 ulottuvalla ajalla**, kun täytetään velvollisuudet kolmansissa maissa sijaitsevilta lentopaikoilta saapuvista tai niille lähtevistä lennoista aiheutuvien päästöjen tietyn prosenttiosuuden osalta. Näin tehdessään unioni korostaa, että vaatimuksia voidaan soveltaa tiettyyn prosenttiosuuteen päästöistä, jotka aiheutuvat ETA-maiden lentopaikoilta saapuvista ja niille suuntautuvilta lennoista, samalla tavalla kuin oikeudellisia vaatimuksia voidaan asettaa suuremmalle määrälle päästöjä, jotka aiheutuvat kyseisiltä lentopaikoilta saapuvista ja niille suuntautuvista lennoista.

⁴ Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta 13 päivänä lokakuuta 2003 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n

yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(2 a) Jotta voitaisiin parantaa unionin päästökauppajärjestelmää kohtaan tunnettua kansainvälistä luottamusta, päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot tai vastaava summa, kun jäsenvaltioiden ensisijaiset talousarviota koskevat periaatteet, kuten yhtenäisyys ja yleiskatteisuus, sitä edellyttävät, olisi käytettävä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen unionissa ja kolmansissa maissa, vaikutusten lieventämiseen ja mukautumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen sekä unionin päästökauppajärjestelmän hallinnoinnista aiheutuvien kulujen kattamiseen. Huutokaupasta saatuja tuloja olisi käytettävä myös vähäpäästöisen liikenteen hyväksi. Huutokaupasta saaduilla tuloilla olisi erityisesti rahoitettava energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuista rahastoa, YK:n ilmastonmuutoksen puitesopimuksen alaista vihreää ilmastorahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä ja mukautumista kehitysmaissa edistäviä toimenpiteitä. Osana sopimusta, joka koskee tehokasta, reittiperusteista ja maailmanlaajuista markkinapohjaista toimenpidettä ilmailun ilmastovaikutuksen pienentämiseksi

merkittäväällä tavalla, unionin olisi myös sitouduttava käyttämään tällaisen toimenpiteen avulla saadut tulot YK:n ilmastonmuutoksen puitesopimuksen alaiseen vihreään ilmastorahastoon tavalla, joka heijastaa yhteisen mutta eriytetyn vastuun periaatetta ja kunkin osapuolen mahdollisuuksia, sekä kansainvälisiin toimiin ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseksi.

Or. en

Perustelu

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.

(Perustelua ei ole käännetty, koska sen pituus ylittää sallitun merkkimäärän.)

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Vaikka direktiivin 2003/87/EY soveltaminen perustuu edelleen saapumiseen unionissa sijaitseville lentopaikoille tai lähtöön niiltä, jotta voidaan yksinkertaisella ja käyttökelpoisella välineellä rajoittaa alueellisia markkinapohjaisia toimenpiteitä **seitsemän** vuoden ajan ennen kuin **maailmanlaajuinen markkinapohjainen toimenpide aloittaa toimintansa**, Eurocontrol on laskenut prosenttiosuudet

Tarkistus

(3) Vaikka direktiivin 2003/87/EY soveltaminen perustuu edelleen saapumiseen unionissa sijaitseville lentopaikoille tai lähtöön niiltä, jotta voidaan yksinkertaisella ja käyttökelpoisella välineellä rajoittaa alueellisia markkinapohjaisia toimenpiteitä **kolmen** vuoden ajan ennen kuin **vuonna 2016 pidettävässä ICAO:n 39. yleiskokouksessa päästään sopimukseen ratifioimiskelpoisesta**

käyttäen perusteena sitä isoympyräreitien osuutta ETA:n suurimpien lentopaikkojen ja kolmansien maiden välillä, joka on enintään 12 mailia ETA:n rannikon kaukaisimmasta pisteestä. Koska unioni ei katso, että maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimen olisi perustuttava varsinaisiin ilmatilaan liittyviin näkökohtiin, kuten saapumiseen tietyille lentopaikoille tai lähtöön niiltä, prosenttiosuuksien merkitys rajoitetaan vuoteen **2020** ulottuvaan aikaan.

maailmanlaajuisesta markkinapohjaisesta toimenpiteestä, jota sovelletaan suurimpaan osaan kansainvälisen ilmailun päästöistä, Eurocontrol on laskenut prosenttiosuudet käyttäen perusteena sitä isoympyräreitien osuutta ETA:n suurimpien lentopaikkojen ja kolmansien maiden välillä, joka on enintään 12 mailia ETA:n rannikon kaukaisimmasta pisteestä. Koska unioni ei katso, että maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimen olisi perustuttava varsinaisiin ilmatilaan liittyviin näkökohtiin, kuten saapumiseen tietyille lentopaikoille tai lähtöön niiltä, prosenttiosuuksien merkitys rajoitetaan vuoteen **2016** ulottuvaan aikaan.

Or. en

Perustelu

Tarkistuksella korostetaan sitä tosiasiaa, että mitä tahansa markkinapohjaista toimenpidettä ei voida hyväksyä vaan tarvitaan oikeudellisesti sitova toimenpide, joka kattaa suurimman osan päästöistä.

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Tässä direktiivissä säädetyissä poikkeuksissa otetaan huomioon tulokset niistä kolmansien maiden kanssa käytävistä kahdenvälisistä ja monenvälisistä yhteyksistä, joita komissio jatkossakin ylläpitää unionin puolesta.

Tarkistus

(4) Tässä direktiivissä säädetyissä poikkeuksissa otetaan huomioon tulokset niistä kolmansien maiden kanssa käytävistä kahdenvälisistä ja monenvälisistä yhteyksistä, joita komissio jatkossakin ylläpitää unionin puolesta. ***Nämä poikkeukset koskevat ilmailun päästöjä ainoastaan vuoteen 2016 ulottuvana aikana ja unioni myöntää ne helpottaakseen sopimuksen aikaansaamista ratifioimiskelpoisen maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen hyväksymisestä ICAO:n 39.***

yleiskokouksessa. Lainsäädännölliset toimenpiteet ovat asianmukaisia ainoastaan, mikäli tämä toimenpide hyväksytään vuonna 2016. Komission olisi näin ollen vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen jälkeen toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kattava kertomus ja tarvittaessa ehdotettava viipymättä tuloksia vastaavia toimenpiteitä.

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Prosenttiosuutta olisi sovellettava kolmansissa maissa sijaitseville lentopaikoille suuntautuvista ja niiltä saapuvista lennoista peräisin oleviin todennettuihin päästöihin ja lentoliikenteen harjoittajan olisi voitava käyttää vaihtoehtoista menetelmää vuodesta 2014 **eteenpäin**, jotta lentoliikenteen harjoittajille annetaan aikaa ymmärtää näitä lähestymistapoja, kun ne suunnittelevat lentotoimintaa.

Tarkistus

(9) Prosenttiosuutta olisi sovellettava kolmansissa maissa sijaitseville lentopaikoille suuntautuvista ja niiltä saapuvista lennoista peräisin oleviin todennettuihin päästöihin ja lentoliikenteen harjoittajan olisi voitava käyttää vaihtoehtoista menetelmää vuodesta 2014 **vuoteen 2016**, jotta lentoliikenteen harjoittajille annetaan aikaa ymmärtää näitä lähestymistapoja, kun ne suunnittelevat lentotoimintaa.

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 6

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Rajoittamatta vuodesta 2020 sovellettavaa maailmanlaajuisia markkinapohjaista toimenpidettä päästöt lennoista sellaisiin kolmansiin maihin ja sellaisista kolmansista maista, jotka ovat kehitysmaita ja joiden osuus kansainvälisen siviili-ilmailutoiminnan myytyjen tonnikilometrien yhteismäärästä on alle yksi prosentti, myönnetään vapautus ajalle 2014–~~2020~~. Tämän direktiivin soveltamista varten kehitysmaina pidetään maita, jotka hyötyvät direktiivin hyväksymisen aikaan etuuskohteluun perustuvasta pääsystä unionin markkinoille Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 978/2012 mukaisesti, toisin sanoen maita, joita Maailmanpankki ei ole luokitellut korkean tulotason maiksi tai ylemmän keskitulotason maiksi.

Tarkistus

(10) Rajoittamatta vuodesta 2020 sovellettavaa maailmanlaajuisia markkinapohjaista toimenpidettä päästöt lennoista sellaisiin kolmansiin maihin ja sellaisista kolmansista maista, jotka ovat kehitysmaita ja joiden osuus kansainvälisen siviili-ilmailutoiminnan myytyjen tonnikilometrien yhteismäärästä on alle yksi prosentti, myönnetään vapautus ajalle 2014–~~2016~~. Tämän direktiivin soveltamista varten kehitysmaina pidetään maita, jotka hyötyvät direktiivin hyväksymisen aikaan etuuskohteluun perustuvasta pääsystä unionin markkinoille Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 978/2012 mukaisesti, toisin sanoen maita, joita Maailmanpankki ei ole luokitellut korkean tulotason maiksi tai ylemmän keskitulotason maiksi.

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy

vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisveloitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(11 a) Lentoliikenteen sisällyttämisen päästökauppajärjestelmään ympäristötehokkuutta on heikentänyt päästökauppajärjestelmän maantieteellisen soveltamisalan rajallisuus. Vuodesta 2015 alkaen 40 prosenttia päästöoikeuksista olisi myytävä huutokaupalla, mikä vastaa muiden alojen huutokaupattavaa osuutta ja noudattaa muiden alojen yleistä vähennyspolitiikkaa. Päästöoikeuksiin olisi sovellettava lineaarista vähennystä muiden alojen tapaan.

Or. en

Perustelu

Päästökauppajärjestelmän ympäristövaikutukset ovat heikentyneet merkittävästi soveltamisalan rajallisuuden vuoksi. Huutokaupattavaa osuutta lisäämällä ja päästökattoa alentamalla voitaisiin kompensoida tätä osittain.

Tarkistus 8

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(12) Vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen jälkeen komission olisi toimitettava Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus sen varmistamiseksi, että voidaan ottaa huomioon kansainvälinen kehitys sekä

Poistetaan.

***mahdolliset vapautuksen soveltamiseen
liittyvät kysymykset.***

Or. en

Perustelu

Tarkistus liittyy johdanto-osan 4 kappaleeseen esitettyyn tarkistukseen.

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

28 a artikla – 1 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

b) Euroopan talousalueen (ETA) ulkopuolisista maista tulevien ja niihin suuntautuvien lentojen päästöt kultakin kalenterivuodelta vuosina 2014–**2020**, kun kyseisten lentojen toiminnanharjoittaja on palauttanut päästöoikeuksia suhteessa näiden lentojen todennettujen päästöjen prosenttiosuuksiin, jotka luetellaan liitteen IIc mukaisesti tai lasketaan 6 kohdan mukaisesti;

b) Euroopan talousalueen (ETA) ulkopuolisista maista tulevien ja niihin suuntautuvien lentojen päästöt kultakin kalenterivuodelta vuosina 2014–**2016**, kun kyseisten lentojen toiminnanharjoittaja on palauttanut päästöoikeuksia suhteessa näiden lentojen todennettujen päästöjen prosenttiosuuksiin, jotka luetellaan liitteen IIc mukaisesti tai lasketaan 6 kohdan mukaisesti;

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

28 a artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) muun kuin kaupallisen lentoliikenteen harjoittajan lennoista aiheutuvat päästöt kunakin kalenterivuonna vuoteen **2020**, kun päästöt, joista ilma-aluksen käyttäjä on vastuussa kalenterivuonna, ovat alle 1 000 tonnia;

Tarkistus

c) muun kuin kaupallisen lentoliikenteen harjoittajan lennoista aiheutuvat päästöt kunakin kalenterivuonna vuoteen **2016**, kun päästöt, joista ilma-aluksen käyttäjä on vastuussa kalenterivuonna, ovat alle 1 000 tonnia;

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätös menettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

28 a artikla – 2 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Vuosien 2013–**2020 toiminnan** osalta jäsenvaltioiden on julkaistava kullekin lentotoiminnan harjoittajalle jaettavien ilmaisten päästöoikeuksien määrä *[OP: insert a date 4 months after the entry into force of this Directive]* mennessä.

Tarkistus

Vuosien 2013–**2016 toimien** osalta jäsenvaltioiden on julkaistava kullekin lentotoiminnan harjoittajalle jaettavien ilmaisten päästöoikeuksien määrä ...* mennessä.

**OP: please insert the date: four months after the entry into force of this Directive.*

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 12**Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

28 a artikla – 3 kohta – 1 a alakohta (uusi)

*Komission teksti**Tarkistus*

Direktiivin 3 f artiklassa säädettyä erityisvarantoa leikataan niin, että se vastaa 3:a prosenttia kokonaismäärästä. Mahdollisesti jakamatta jääneet päästöoikeudet peruutetaan.

Perustelu

Erityisvarannon olisi oltava 3 prosenttia päästöoikeuksien kokonaismäärästä, sillä direktiivin soveltamisala on rajallinen. Jotta ympäristöetu vastaisi paremmin alkuperäistä päästökauppajärjestelmää, sen jälkeen kun uusille tulijoille on jaettu päästöoikeudet, erityisvarannosta jakamatta jääneet päästöoikeudet olisi peruutettava sen sijaan, että jäsenvaltiot myyvät ne huutokaupalla, mikä lisää päästöjä.

Tarkistus 13**Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

28 a artikla – 4 kohta

Komission teksti

Poiketen siitä, mitä direktiivin 3 d artiklan 3 kohdassa säädetään, kunkin jäsenvaltion huutokauppaamien päästöoikeuksien määrää vuosina 2013-**2020** vähennetään siten, että se vastaa sen osuutta ilmailun päästöistä, jotka perustuvat **28 artiklan a–c kohdissa** esitettyjen prosenttiosuuksien soveltamiseen.

Tarkistus

Poiketen siitä, mitä direktiivin 3 d artiklan 3 kohdassa säädetään, kunkin jäsenvaltion huutokauppaamien päästöoikeuksien määrää vuosina 2013-**2016** vähennetään siten, että se vastaa sen osuutta ilmailun päästöistä, jotka perustuvat **1 kohdan a–c alakohdissa** esitettyjen prosenttiosuuksien soveltamiseen.

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

28 a artikla – 7 kohta

Komission teksti

7. Vuonna 2016 pidettävän ICAO:n yleiskokouksen jälkeen komissio laatii Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen **toimista, joilla pannaan täytäntöön maailmanlaajuinen markkinapohjainen toimenpide, jota sovelletaan päästöihin vuodesta 2020, sekä** tarvittaessa ehdotuksia.

Mikäli maailmanlaajuisista toimenpidettä ei sovelleta vuodesta 2020, kertomuksessa on tarkasteltava sitä, mikä on asianomainen soveltamisalan laajuus päästöille, jotka

Tarkistus

7. Vuonna 2016 pidettävän ICAO:n yleiskokouksen jälkeen komissio laatii Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen **saavutetuista tuloksista. Jos on päästy sopimukseen ratifioimiskelpoisesta maailmanlaajuisesta markkinapohjaisesta toimenpiteestä, kertomus sisältää** tarvittaessa **vastaavia** ehdotuksia.

Mikäli maailmanlaajuisista toimenpidettä ei sovelleta vuodesta 2020, kertomuksessa on tarkasteltava sitä, mikä on asianomainen soveltamisalan laajuus päästöille, jotka

ovat peräisin ETA:n ulkopuolisista maista saapuvasta ja niihin suuntautuvasta lentotoiminnasta vuodesta **2020**, kun maailmanlaajuista toimenpidettä ei ole. Komission on kertomuksessaan tarkasteltava myös ratkaisuja muihin kysymyksiin, joita saattaa herätä liittyen 1–4 kohdan soveltamiseen, samalla kun varmistetaan kaikkien lentotoiminnan harjoittajien tasapuolinen kohtelu tietyllä reitillä."

ovat peräisin ETA:n ulkopuolisista maista saapuvasta ja niihin suuntautuvasta lentotoiminnasta vuodesta **2016**, kun maailmanlaajuista toimenpidettä ei ole. Komission on kertomuksessaan tarkasteltava myös ratkaisuja muihin kysymyksiin, joita saattaa herätä liittyen 1–4 kohdan soveltamiseen, samalla kun varmistetaan kaikkien lentotoiminnan harjoittajien tasapuolinen kohtelu tietyllä reitillä."

Or. en

Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisveloitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Direktiivi 2003/87/EY

3 c artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

Korvataan 3 c artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Tammikuun 1 päivästä 2013 alkaen kahden vuoden ajan ilma-alusten käyttäjille myönnettävien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä on 95 prosenttia ilmailun aiemmista päästöistä kerrottuna kauteen kuuluvien vuosien määrällä.

Tammikuun 1 päivästä 2015 alkaen näitä päästöoikeuksia leikataan 1,74 prosentin lineaarisella vähennyksellä kunakin

kalenterivuotena. Prosenttiosuutta voidaan tarkistaa osana tämän direktiivin yleistä uudelleentarkastelua.”

Or. en

Perustelu

Päästökauppajärjestelmän kattamat muut alat joutuvat leikkaamaan päästöjään 21 prosenttia vuoteen 2020 mennessä, mutta ilmailualalla leikkaus on vain 5 prosenttia. Tämä ei vastaa Euroopan parlamentin kantaa vuoden 2008 neuvotteluissa. Parlamentti on aina pyytänyt, että kaikkia aloja kohdeltaisiin tasavertaisesti. Ilmailualan päästökauppajärjestelmän ympäristötehokkuutta on vähentänyt huomattavasti sen soveltamisalan rajallisuus. Päästökauppajärjestelmän ympäristövaikutusten toteutumisen parantamiseksi päästöoikeuksiin sovelletaan joka vuosi 1,74 prosentin lineaarista vähennystä, jotta kaikkia aloja kohdeltaisiin tasavertaisesti päästökauppajärjestelmässä.

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 b alakohta (uusi)

Direktiivi 2003/87/EY

3 d artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

Korvataan 3 d artiklan 2 kohta seuraavasti:

"2. Tammikuun 1 päivästä 2013 alkaen kahden vuoden ajan 15 prosenttia päästöoikeuksista on myytävä huutokaupalla. Tammikuun 1 päivästä 2015 alkaen 40 prosenttia päästöoikeuksista on myytävä huutokaupalla. Tätä prosenttiosuutta voidaan lisätä osana tämän direktiivin yleistä uudelleentarkastelua.”

Or. en

Perustelu

Muilla aloilla huutokaupataan keskimäärin 40 prosenttia päästöoikeuksista (yleensä 100 prosenttia ja hiilivuotoalalla viitearvo), mutta ilmailualalla osuus on vain 15 prosenttia. Tätä on arvosteltu jo pitkään. Koska kaikkiin lentoihin eurooppalaisessa ilmatilassa sovelletaan päästökauppajärjestelmää, ilmailua ei voida pitää klassisena hiilivuotoalana.

Päästökauppajärjestelmän ympäristövaikutukset ovat heikentyneet merkittävästi soveltamisalan rajallisuuden vuoksi, joten huutokaupattavaa osuutta lisäämällä voitaisiin kompensoida tätä osittain.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 c alakohta (uusi)

Direktiivi 2003/87/EY

3 d artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

Korvataan 3 d artiklan 4 kohta seuraavasti:

"4. "Jäsenvaltioiden on käytettävä päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot ilmastonmuutoksen torjuntaan, erityisesti kansainvälisellä tasolla, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen kehitysmaissa sekä vaikutusten lieventämiseen ja mukautumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen ennen kaikkea ilmailun ja lentoliikenteen aloilla. Huutokaupasta saatuja tuloja on käytettävä myös vähäpäästöisen liikenteen hyväksi. Huutokaupasta saaduilla tuloilla on rahoitettava myös energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuista rahastoa, YK:n ilmastonmuutoksen puitesopimuksen alaista vihreää rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä toimenpiteitä.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle säännöllisesti ensimmäisen alakohdan mukaisesti toteuttamistaan toimista."

Or. en

Perustelu

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.

(Perustelua ei ole käännetty, koska sen pituus ylittää sallitun merkkimäärän.)

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi

Liite

Direktiivi 2003/87/EY

Liite II c – taulukon rivi 37

Komission teksti

Tarkistus

KIINA, mukaan lukien Hongkong, Macao
ja Taiwan

Kiina, mukaan lukien Hongkong, **ja** Macao

Or. en

Perustelu

Taiwan olisi mainittava erillisenä kohteena eikä osana Kiinaa.

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi

Liite

Direktiivi 2003/87/EY

Liite II c – taulukon rivi 147 a (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

TW TAIWAN

Or. en

Perustelu

Taiwan olisi mainittava erillisenä kohteena eikä osana Kiinaa.

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi

Liite

Direktiivi 2003/87/EY

Liite II C – 6 kohta

Komission teksti

Ajaksi 2014–**2020** ja rajoittamatta vuodesta 2020 sovellettavaa maailmanlaajuista markkinapohjaista toimenpidettä, prosenttiosuus, jota sovelletaan lentoihin ETA-jäsenvaltioiden ja niiden maiden välillä, jotka ovat kehitysmaita ja joiden osuus kansainvälisen siviililentotoiminnan myytyjen tonnikilometrien yhteismäärä on alle prosentti, katsotaan nolllaksi. Tämän direktiivin soveltamista varten kehitysmaina pidetään maita, jotka hyötyvät direktiivin hyväksymisen aikaan etuuskohteluun perustuvasta pääsystä unionin markkinoille Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 978/2012 mukaisesti eli maita, joita Maailmanpankki ei ole luokitellut vuonna 2013 korkean tulotason maiksi tai ylemmän keskitulotason maiksi.

Tarkistus

Ajaksi 2014–**2016** ja rajoittamatta vuodesta 2020 sovellettavaa maailmanlaajuista markkinapohjaista toimenpidettä, prosenttiosuus, jota sovelletaan lentoihin ETA-jäsenvaltioiden ja niiden maiden välillä, jotka ovat kehitysmaita ja joiden osuus kansainvälisen siviililentotoiminnan myytyjen tonnikilometrien yhteismäärä on alle prosentti, katsotaan nolllaksi. Tämän direktiivin soveltamista varten kehitysmaina pidetään maita, jotka hyötyvät direktiivin hyväksymisen aikaan etuuskohteluun perustuvasta pääsystä unionin markkinoille Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 978/2012 mukaisesti eli maita, joita Maailmanpankki ei ole luokitellut vuonna 2013 korkean tulotason maiksi tai ylemmän keskitulotason maiksi.

Or. en

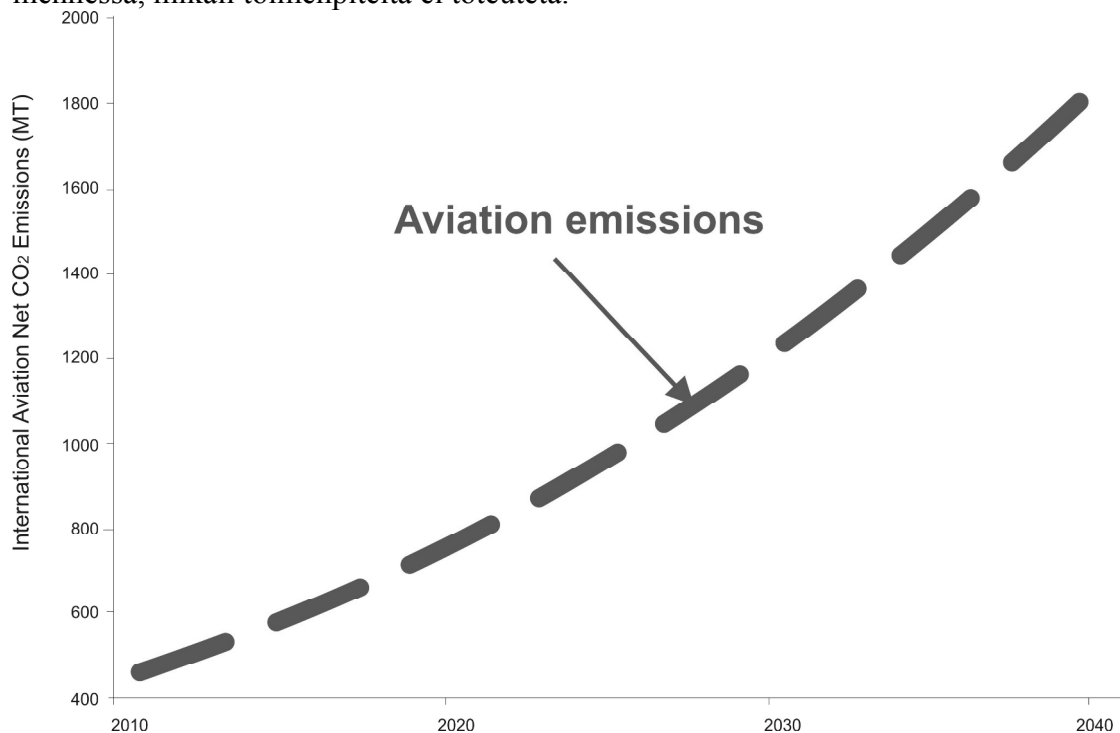
Perustelu

Nykyistä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan vuoteen 2016 ja seuraavaan ICAO:n yleiskokoukseen asti. Unionin olisi harkittava vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksen päätelmien ja tulosten valossa, tarvitaanko lisätoimia ja minkälaisia kansainvälisten neuvottelujen tulosten huomioon ottamiseksi. Nykyisen poikkeuksen voimassaolo päättyy vuoden 2016 lopulla ja näin ollen lainsäätäjillä on riittävästi aikaa saattaa päätöksen mahdollisesti tarvittava yhteispäätösmenettely, sillä vuoden 2017 päästöoikeuksien palauttamisvelvoitteen määräaika on huhtikuussa 2018.

PERUSTELUT

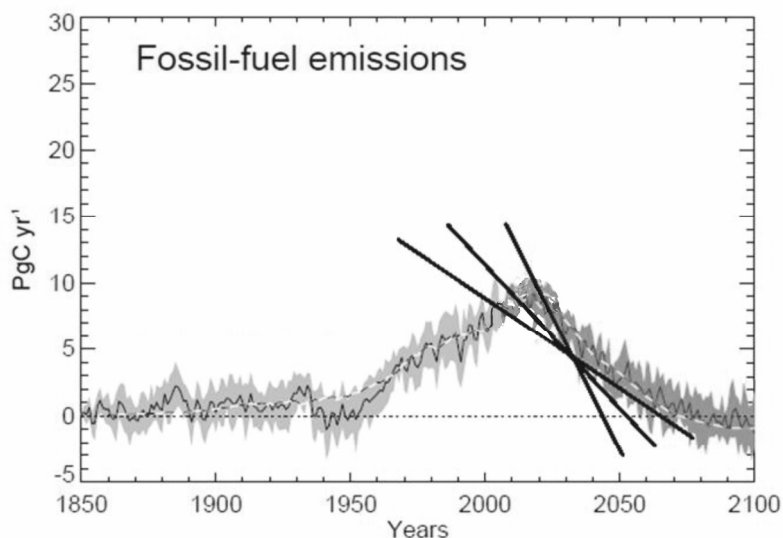
Miksi on tarpeen rajoittaa ilmailusta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä?

Ilmailusta aiheutuvat kasvihuonekaasupäästöt kasvavat nopeasti. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) arvioiden mukaan päästöt kasvavat 1 900 megatonniin vuoteen 2040 mennessä, mikäli toimenpiteitä ei toteuteta.



Lähde: ICAO

Toisten arvioiden mukaan päästöt kasvavat 3 500–4 500 megatonniin vuoteen 2050 mennessä. 3,5 gigatonnia on 20 prosenttia määrästä, johon maailmanlaajuiset päästöt on rajattava hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin (IPCC) arvioiden mukaan, jotta ilmastomuutos vuonna 2050 voidaan rajoittaa kahteen asteeseen.



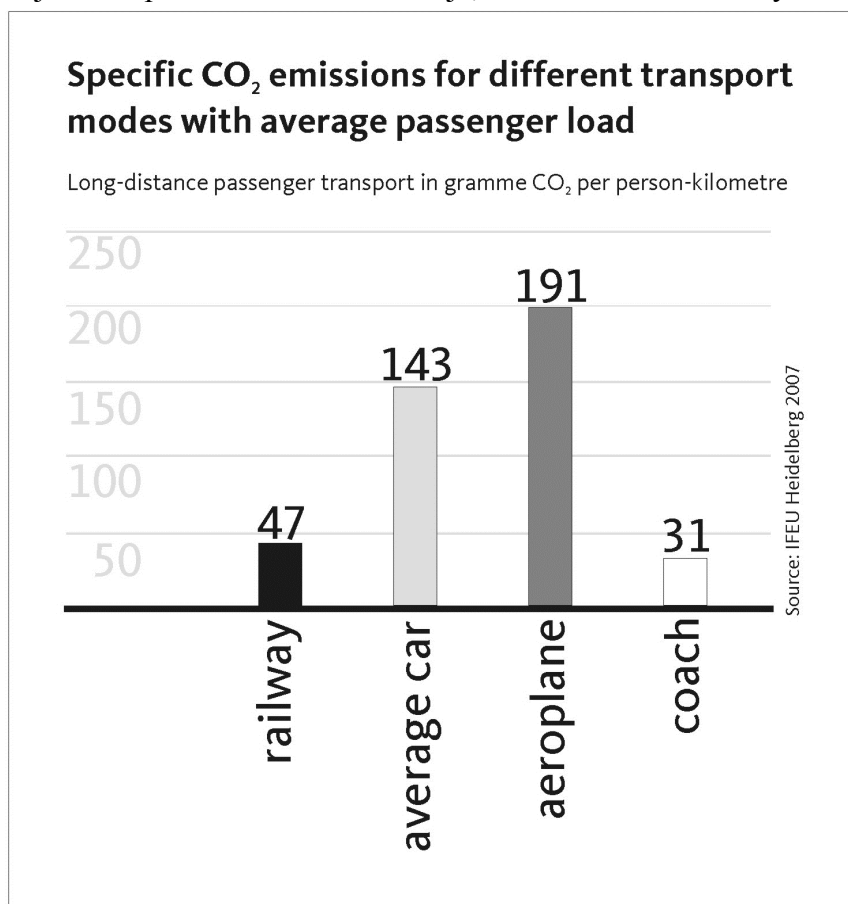
Viidennen hallitustenvälisen ilmastopaneelin (2013) mukaan maailmanlaajuisia päästöjä on vähennettävä selvästi vuoteen 2050 mennessä, jotta meillä olisi kahden kolmasosan todennäköisyys pysyä kahden asteen tavoitteessa kyseisenä vuotena.

PR\1008958FI.doc

Lähde: IPCC

Kansainvälinen yhteisö antoi lentoliikenteen päästöjen sääntelyn ICAO:n tehtäväksi vuonna 1997 Kioton pöytäkirjalla. Vaikka Kioton pöytäkirja ei riitä vastaamaan ilmastonmuutosta koskevaan haasteeseen, Euroopan unioni on kuitenkin noudattanut velvoitteitaan ja rajoittanut päästöjään. Toisaalta on todettava, että ilmailun päästöjen rajoittamiseksi ei ole toteutettu merkittäviä toimia.

On välttämätöntä, että ilmailuteollisuus osallistuu ilmastonmuutoksen torjuntaan, jotta ollaan oikeudenmukaisia muita liikennemuotoja kohtaan. Valitettavasti ilmailu on vähiten ympäristöystävällinen liikennemuoto ja vaikka muita liikennemuotoja säännellään tiukasti ja niitä verotetaan ja niistä peritään erilaisia maksuja, ilmailua ei ole käsitelty Euroopan tasolla:



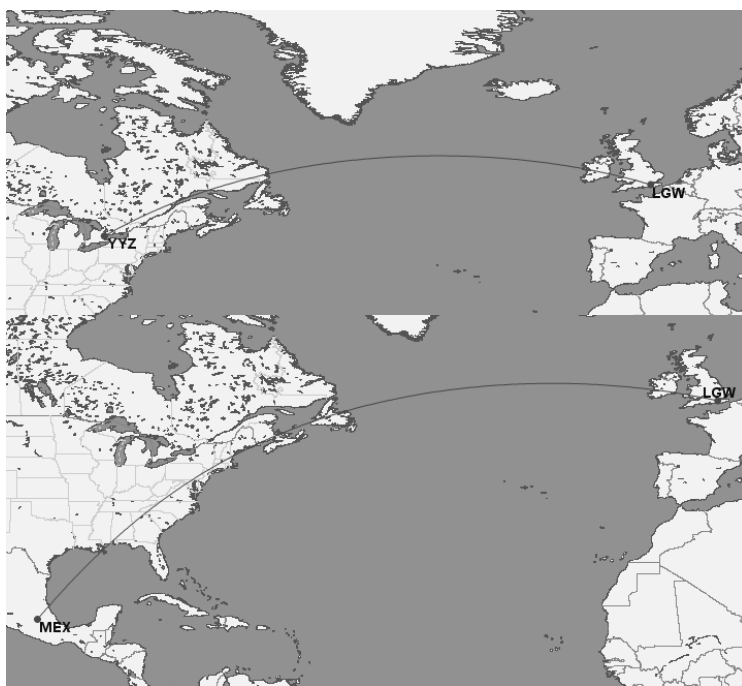
Vuoden 2008 lainsäädäntö, kolmansien maiden esittämä kritiikki ja tämän kritiikin oikeutus

Lainsäädäntö, jolla ilmailu sisällytettiin päästökauppajärjestelmään, hyväksyttiin yli kaksi vuotta kestäneiden keskustelujen jälkeen, joihin osallistuivat kaikki sidosryhmät. Lainsäädäntö hyväksyttiin yksimielisesti neuvostossa ja yli 90 prosentin enemmistöllä Euroopan parlamentissa. Lainsäädännön kulmakivenä oli, että kaikki Euroopasta lähtevät ja Eurooppaan laskeutuvat lennot sisällytetään järjestelmään. Tämä on ollut kolmansien maiden

esittämän kritiikin kohteena. Unionin tuomioistuimen American Airlines -yhtiön tapauksessa antaman tuomion mukaan lainsäädäntö on kuitenkin täysin kansainvälisen oikeuden mukainen. Kustannukset ovat hyvin kohtuullisia siitä huolimatta, että kolmannet maat väittävät toisinaan, että alalle aiheutuu valtava taakka. Viimeisimpien lukujen mukaan kustannukset Ryanairille ovat olleet 0,03 euroa, Easyjetille 0,11 euroa (muille lentoyhtiöille, joiden lentokalusto ei ole yhtä tehokas, kustannukset voivat olla hieman korkeammat). EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden perimistä veroista ja maksuista aiheutuu selvästi suuremmat kustannukset.

Maa	Lainsäädäntö	Kustannukset lentoa kohti
Saksa	Lentoliikennevero (Luftverkehrssteuer)	enintään 42,18 € kohteesta riippuen
Yhdistynyt kuningaskunta	Lentomatikustajaveron (APD)	enintään 184 £ 6 000 maililta
USA	Kansainvälinen kuljetusvero	16,30 \$/matkustaja
EU	Päästökauppajärjestelmä	0,03 € (Ryanair) enintään 2 €/mannerten välinen lento (komission arvio)
Intia	Lähtömaksu + 10,3 % Palvelumaksu (lentoaseman kehittämisvero Delhissä)	7,40 €, 10 \$ +19 €, 25 \$ (vain Delhissä)
Itävalta	Lentomaksulaki (Flugabgabegesetz)	enintään 35 € etäisyydestä riippuen

Yksi tärkeä kolmansien maiden argumentti on ollut se, että Euroopan unionin lainsäädäntö on laitonta ekstraterritoriaalisuuden vuoksi. Tämä argumentti ei tuomioistuimen mukaan ole pätevä, sillä soveltamisalaan kuuluvat ainoastaan Euroopasta lähtevät ja sinne laskeutuvat lennot. Velvoite palauttaa päästöoikeuksia on luonnollisesti suurempi, jos lento on pitkä. Tämä ei kuitenkaan ole EU:n lainsäädännön ainutlaatuinen piirre. Myös kansallisissa veroissa ja maksuissa sovelletaan samaa periaatetta. Esimerkiksi Yhdistyneen kuningaskunnan veloittama maksu lennosta Meksikoon on selvästi korkeampi kuin lennosta Kanadaan, vaikka Kanadan ja Meksikon välinen osuus on lähinnä Yhdysvaltojen aluetta, kuten oheisesta kartasta käy ilmi:



Lentomatikustajaveron lennosta Torontoon, Kanadaan, on 130 punttaa (156 euroa).

Lentomatkustajaveron lennosta Lontoosta Mexico Cityyn (noin 5 000 mailia) businessluokassa on 162 punttaa (195 euroa).

ICAO-prosessi ja “kellon pysäyttämistä” koskeva lainsäädäntö

Vaikka kolmansien maiden esittämä kritiikki ei ole oikeutettua, Euroopan unioni on reagoanut esitettyihin argumentteihin. On sanottu, että unionin lainsäädäntö on kansainvälisen sopimuksen tiellä. Tämä ei ole pitänyt paikkaansa missään vaiheessa, mutta hyvän tahdon osoituksena komissio on ehdottanut järjestelmän rajaamista Euroopan sisäisiin lentoihin yhden vuoden ajaksi, jotta helpotettaisiin sopimukseen pääsyä ICAO:n yleiskokouksessa syys- ja lokakuussa 2013.

Tämä todetaan selvästi lainsäädännössä:

”Tässä päätöksessä säädetty poikkeus koskee ainoastaan vuoden 2012 ilmailun päästöjä.”

(10) (...) Unioni säätää tästä poikkeuksesta helpottaakseen sopimuksen tekemistä ICAO:n yleiskokouksen 38. istunnossa maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen kehittämisen realistisesta aikataulusta ICAO:n yleiskokouksen 38. istunnon jälkeen sekä kehyksestä, jolla helpotetaan kansallisten ja alueellisten markkinapohjaisten toimenpiteiden laaja-alaista soveltamista kansainväliseen ilmailuun siihen asti, kunnes sovelletaan maailmanlaajuisia markkinapohjaista toimenpidettä.

ICAO:n syys- ja lokakuussa 2013 pidetyssä yleiskokouksessa hyväksyttiin päätöslauselma, joka sisälsi sitoumuksen kehittää maailmanlaajuinen markkinapohjainen toimenpide kansainvälistä lentoliikennettä varten 19 kohdassa pyydetty toiminta huomioon ottaen. Tämä on tärkeä askel, mutta valitettavasti päätöslauselma sisältää myös lukuisia ehtoja ja ennakkoehtoja. Näin ollen ei ole ollenkaan varmaa, että vuoden 2016 ICAO:n yleiskokouksessa onnistutaan hyväksymään selkeät säännöt maailmanlaajuisia markkinapohjaista toimenpidettä varten. On otettava huomioon, että päästökauppa hyväksyttiin jo vuoden 2001 ICAO:n yleiskokouksessa, mutta valitettavasti todellista edistystä ei ole tapahtunut:

Vuoden 2001 ICAO:n yleiskokous:

- c) Päästökauppa:
- c) *hyväksyy* kansainvälisen lentoliikenteen avoimen päästökauppajärjestelmän edelleen kehittämisen;

Vuoden 2013 ICAO:n yleiskokous:

- 18. päättää kehittää maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen kansainvälistä lentoliikennettä varten 19 kohdassa pyydetty toiminta huomioon ottaen;

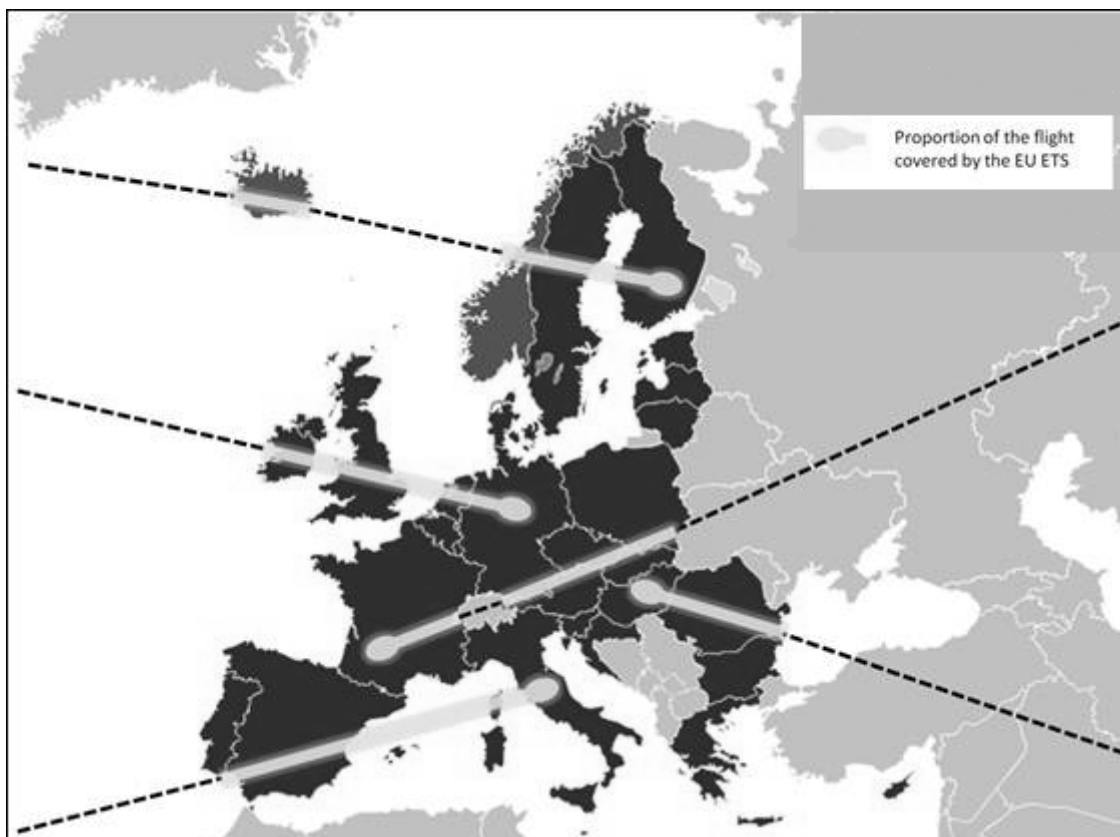
YK:n ilmastonmuutoksen puitesopimuksen edistyminen on ollut hyvin erilaista. Kun näitä kahta verrataan, on todettava, että jopa Varsovan COP 19 -konferenssissa saatiin aikaan konkreettisempia ja positiivisempia tuloksia kuin ICAO:n yleiskokouksessa. Euroopan unioni asetti erittäin tärkeäksi ehdoksi lainsäädäntönsä muuttamiselle sen, että hyväksyttäisiin kehys kansallisille ja alueellisille järjestelmille, kuten esimerkiksi EU:n järjestelmälle. Valitettavasti näin ei kuitenkaan ole käynyt.

Ilmailuteollisuus, jota edustaa lähinnä kansainvälinen ilmakuljetusliitto IATA, on valitettavasti toiminut pitkälti Euroopan unionia vastaan ICAO-prosessissa. Toisaalta on kuitenkin annettava IATA:lle tunnustusta siitä, että se on edesauttanut maailmanlaajuisia prosessia. Alan sitoumus leikata päästöjä 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä menee selvästi ICAO:n tekstiä pidemmälle.

ICAO:n yleiskokouksen seuraukset EU:lle

Monet sidosryhmät, kuten eurooppalainen halpalentoyhtiöiden yhdistys ELFAA, joka edustaa lähes 50 prosenttia Euroopan sisäisistä lennoista, monet kansalaisjärjestöt ja monet parlamentin jäsenistä ovat sitä mieltä, että nykyistä lainsäädäntöä ei tulisi muuttaa. Tämä tarkoittaisi, että päästökauppajärjestelmä pantaisiin täytäntöön 1. toukokuuta 2014 alkaen kokonaisuudessaan. Tällöin järjestelmää sovellettaisiin myös sellaisiin mannerten välisiin lentoihin, jotka lähtevät Euroopasta tai laskeutuvat Eurooppaan, koko lentomatkan osalta. Toiset (useat sidosryhmät edustavat tätä näkemystä kulissien takana) ajavat ”kellon pysäyttämistä” koskevan lainsäädännön jatkamista vuoteen 2016 tai jopa vuoteen 2020 asti, mikä tarkoittaisi sitä, että monien vuosien ajan järjestelmää sovellettaisiin yksinomaan Euroopan sisäisiin lentoihin eikä muihin lentoihin, vaikka ne lennettäisiin Euroopan ilmatilassa.

Komission ehdotus sisältää ilmatilaa koskevan lähestymistavan ja on kompromissi näiden kahden ääripään välillä:



Lähde: Euroopan komissio

Sen mukaan kaikki Euroopasta lähtevät tai sinne laskeutuvat lennot kuuluvat soveltamisalaan

Euroopan ilmatilan osalta. Esimerkiksi lento Pariisista tai Lontoosta Istanbulin lentokentälle (tämä on tärkeää, sillä Istanbul aikoo avata maailman suurimman lentokentän) kuuluisi soveltamisalaan Kreikan rajalle asti, mikä kattaa lähes 100 prosenttia matkasta. ”Kellon pysäyttämistä” koskevan lainsäädännön mukaan lento jäisi kokonaan järjestelmän ulkopuolelle. Lennosta Emiraateissa sijaitsevalle keskuslentoasemalle aiheutuvat päästöt katettaisiin lähes 50 prosenttisesti ilmatilaa koskevan lähestymistavan mukaan.

Esittelijän ehdotus

Esittelijä kannattaa periaatteessa komission ehdotusta. Esittelijä on vakuuttunut siitä, että kolmansien maiden painostus ei ole pysyvää, mutta on otettava huomioon, että kansainvälinen prosessi voi kärsiä järjestelmän täysipainoisesta täytäntöönpanosta. Ilmatilaan perustuvalla lähestymistavalla on monia etuja ”kellon pysäyttämiseen” nähden.

- 1) Ympäristö- ja ilmastopolitiikka:
Komission ehdotus kattaa noin 40 prosenttia päästöistä alkuperäiseen säädökseen verrattuna kun taas ”kellon pysäyttäminen” kattaa vain noin 20 prosenttia päästöistä.
- 2) Vaikutukset kansainvälisiin neuvotteluihin: ”Kellon pysäyttämisen” jatkamista voitaisiin pitää Euroopan unionin ehdottomana antautumisena. Jos kansainvälisellä tasolla edistytään, se on pääasiassa Euroopan unionin painostuksen ansiota. Monet ICAO:n harkitsemista ehdotuksista eivät tosiasiallisesti vähentäisi ilmailun päästöjä, mutta ainoastaan hiilineutraalia kasvua vuodesta 2020 eteenpäin harkitaan. ICAO:n perusstrategia pohjautuu päästöjen korvaamiseen (mikä tarkoittaa lähinnä puhtaan kehityksen mekanismeja) ja biopolttoaineisiin. Koska näistä kahdesta unionin välineestä käydään kriittistä keskustelua, on tärkeää esittää vaihtoehto. Tämä järjestelmä pakottaa vähentämään päästöjä, vaikka vähennys on vain 5 prosenttia.
- 3) Kilpailutilanne eurooppalaisilla lentokentillä ja ilmailualalla:
”Kellon pysäyttämistä” koskeva ehdotus vaikuttaa eurooppalaisten lentoyhtiöiden ja lentokenttien kilpailutilanteeseen. Jos järjestelyä pidennetään, Istanbulin kaltaiset suuret keskusasemat lähellä Euroopan unionia hyötyvät siitä. Se asettaa lähinnä Euroopan sisäisiä lentoja lentävät lentoyhtiöt epäedulliseen kilpailuasemaan sellaisiin lentoyhtiöihin nähden, jotka voivat turvautua lentojen ristikkäistukemiseen Euroopan unionin sisällä.
- 4) Oikeudellinen tilanne:
Unionin tuomioistuimen tuomion ja Chicagon yleissopimuksen perusteella on selvää, että ilmatilaan pohjaava lähestymistapa on täysin kansainvälisen oikeuden mukainen. ICAO:n neuvosto kannatti yksimielisesti ilmatilaan pohjaavaa lähestymistapaa syyskuun alkupuolella. ICAO:n päätöslauselma, joka ei sisällä ilmatilaan pohjaavaa lähestymistapaa, ei ole oikeudellisesti sitova tässä asiassa, sillä EU ja monet muut ilmaisivat varauksensa.

Esittelijän ehdottamat tarkistukset

Vaikka esittelijä ehdottaa, että pitäydytään mahdollisimman pitkälle komission ehdotuksessa, muutamat tarkistukset vaikuttavat järkeviltä.

1. **Oikeudellinen tilanne vuoden 2016 jälkeen**

Direktiivin muuttaminen on perusteltu ainoastaan sen vuoksi, että odotamme läpimurtoa vuonna 2016 eli maailmanlaajuisesta ilmailua koskevaa oikeudellisesti sitovaa sopimusta. Tämä on realistinen mahdollisuus, mutta sen toteutuminen ei ole ollenkaan varmaa. Näin ollen on järkevää rajoittaa ilmatilaan pohjautuvan lähestymistavan soveltaminen vuoteen 2016 ja ottaa päästökauppajärjestelmä kokonaisuudessaan uudestaan käyttöön vuodesta 2017 alkaen. Jos kansainvälinen sopimus todella hyväksytään ICAO:n yleiskokouksessa vuonna 2016, unionin on luonnollisesti oltava valmis muuttamaan lainsäädäntöään sitä vastaavasti.

2. **Tarkistukset, joilla lisätään ympäristövaikutusten kunnianhimoisuutta ja toteutumista ja taataan tasavertainen kohtelu muiden alojen kanssa**

Ilmailun päästöoikeuksista huutokaupataan vain 15 prosenttia, kun taas muilla aloilla huutokaupataan keskimäärin 40 prosenttia päästöoikeuksista. Päästökatto on vain 5 prosenttia, kun muilla aloilla se on 21 prosenttia. Tätä on aina arvosteltu ja Euroopan parlamentti pyysi jo vuosien 2007/2008 lainsäädäntömenettelyn aikana, että kaikkia aloja kohdeltaisiin tasavertaisesti. Ilmatilaan pohjautuva lähestymistapa leikkaa katettavien päästöjen osuuden 40 prosenttiin alkuperäiseen järjestelmään verrattuna. Ympäristölle aiheutuvien vahinkojen rajoittamiseksi on perusteltua lisätä huutokaupattavaa määrää. Lisäksi on tarpeen leikata päästöjä (päästökattoa) vähintäänkin tasolle, jota muiden alojen on noudatettava jo vuoden 2013 alusta lähtien.

Olemassa olevan EU:n lainsäädännön täytäntöönpano on ratkaisevan tärkeää edistyksen kannalta

Esittelijän tietoon on tullut, että vaikka EU:n päästökauppajärjestelmää sovelletaan yksinomaan Euroopan sisäisiin lentoihin, osa jäsenvaltioista epäröi lainsäädännön täytäntöönpanoa. Kiinan ja Intian kaltaiset kolmannet maat kieltäytyvät palauttamasta päästöoikeuksia Euroopan sisäisistä lennoista esimerkiksi Frankfurtista Lontooseen. Esittelijän kanta on, että on mahdotonta keskustella neuvoston kanssa mahdollisesta lainsäädäntöehdotuksesta ennen kuin on selvitetty, että hyvin rajallinen ”kellon pysäyttämistä” koskeva lainsäädäntö on pantu täytäntöön. Emme voi hyväksyä, että Kiinan ja Intian kaltaiset kolmannet maat kieltäytyvät noudattamasta eurooppalaista lainsäädäntöä Euroopan unionin sisällä toimiessaan.

Hyväksyminen huhtikuuhun mennessä on tärkeää

Ilmailua koskeva EU:n päästökauppajärjestelmän alkuperäinen muoto kattaa kaikki mantereiden väliset lennot lähdöstä lopulliseen päätepisteeseen. Kaikkien tätä vastustavien on pyrittävä siihen, että huhtikuuhun mennessä päästään sopimukseen muutetusta direktiivistä, sillä muussa tapauksessa alkuperäinen lainsäädäntö on pantava täytäntöön 1. toukokuuta. Tämän vuoksi on sovittu kunnianhimoisesta aikataulusta myös liikennevaliokunnan asiasta vastaavien henkilöiden kanssa. Esittelijä pitää välttämättömänä päästä sopimukseen direktiivin muuttamisesta ja on halukas keskustelemaan kaikkien sidosryhmien kanssa. Esittelijä toivoo, että Euroopan parlamentti ei rajoittaisi ”kellon pysäyttämistä” koskevan lainsäädännön jatkamista koskevaa mahdollista kompromissia.

