



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Istuntoasiakirja

A7-0060/2013

13.3.2013

*****I**

MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi poikkeamisesta tilapäisesti kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2003/87/EY
(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(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

Parlamentin tarkistuksissa ehdotetut säädösesityksen muutokset merkitään **lihavoidulla kursivilla**. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösesityksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

Säädösesityksellä muutettavaan olemassa olevaan säädökseen tehtävän tarkistuksen tunnistetiedoissa mainitaan kolmannella rivillä muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus. Kun parlamentin tarkistukseen sisältyy olemassa olevan säännöksen tai määräyksen tekstiä, johon säädösesityksessä ei ole ehdotettu muutoksia, kyseinen teksti **lihavoidaan**. Merkintä [...] tarkoittaa, että kyseisestä kohdasta on poistettu tekstiä.

SISÄLTÖ

Sivu

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI 5	
PERUSTELUT.....	18
LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO.....	24
ASIAN KÄSITTELY	35

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi poikkeamisesta tilapäisesti kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2003/87/EY (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2012)0697),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 192 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0385/2012),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon 13. helmikuuta 2013 annetun Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan mietinnön sekä liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnon (A7-0060/2013),
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...

Tarkistus 1

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 7 a viite (uusi)

Luonnos lainsäädäntöpäätöslauselmaksi

Tarkistus

ottavat huomioon neuvoston päätöksellä 2002/358/EY¹ Euroopan yhteisön puolesta hyväksytyn Kioton pöytäkirjan 2 artiklan 2 kohdan,

Neuvoston päätös, tehty 25 päivänä huhtikuuta 2002, ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen Kioton pöytäkirjan hyväksymisestä Euroopan yhteisön puolesta sekä sen velvoitteiden täyttämisestä yhteisesti (EYVL L 130, 15.5.2002, s. 1).

Tarkistus 2

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan -1 kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(-1) Ilmailuala on luonteeltaan vahvasti kansainvälinen. Ilmailun aiheuttamien päästöjen kaltaisiin maailmanlaajuisiin ongelmiin voidaan puuttua tehokkaasti soveltamalla kansainvälistä lähestymistapaa, johon sisältyy yleinen velvoite noudattaa samoja toimia tai saavuttaa samat tavoitteet eri toimia noudattaen. Kansainvälisellä siviili-ilmailujärjestöllä (ICAO) on tärkeä tehtävä tässä prosessissa, sillä se määrittää nämä yhteiset tavoitteet kansainvälisen sopimuksen puitteissa.

Perustelu

Ilmailualan aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen kaltaiset kansainväliset ongelmat edellyttävät maailmanlaajuisia ratkaisuja, ja tästä syystä kansainvälinen lähestymistapa voi olla toimiva.

Tarkistus 3

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

(1) **Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on ottanut suuria** edistysaskeleita kohti sellaisen kehyksen hyväksymistä ICAOn yleiskokouksessa vuonna 2013, joka auttaa **valtioita** soveltamaan markkinapohjaisia toimia kansainvälisestä ilmailusta peräisin oleviin päästöihin, **ja kohti** maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimen **kehittämistä**.

Tarkistus

(1) ICAO, **joka aloitti ilmailun päästöjen rajoittamista koskevat neuvottelut jo vuonna 1998, otti marraskuussa 2012 huomattavia** edistysaskeleita kohti sellaisen kehyksen hyväksymistä ICAOn yleiskokouksessa vuonna 2013, joka auttaa **ICAOn jäsenvaltioita** soveltamaan markkinapohjaisia toimia kansainvälisestä ilmailusta peräisin oleviin päästöihin, **sekä** maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimen **kehittämisessä**.

Perustelu

Olisi tehtävä selväksi, että päästöjen rajoittamista koskevat keskustelut aloitettiin ICAOssa jo yli kymmenen vuotta sitten ja niissä saavutettiin vain vähän edistystä ennen kuin EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisen määräaika alkoi lähestyä.

Tarkistus 4

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) **Unioni odottaa, että ICAOn yleiskokouksessa päästään sopimukseen maailmanlaajuisesta markkinapohjaisesta toimesta ja sen täytäntöönpanon realistisesta aikataulusta sekä sellaisesta kehyksestä, jolla helpotetaan kansallisten ja alueellisten markkinapohjaisten toimien laaja-alaista soveltamista kansainväliseen ilmailuun siihen asti kun aletaan soveltaa maailmanlaajuisia**

Perustelu

On tarkennettava, että EU:lla on selvät odotukset ICAOn yleiskokoukselle ja mitä tahansa tulosta ei voida pitää menestyksenä.

Tarkistus 5

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 2 kappale**

Komission teksti

(2) Tämän edistyksen helpottamiseksi ja lisäponnen antamiseksi on suotavaa lykätä niiden vaatimusten täytäntöönpanoa, jotka koskevat unionin ulkopuolella ja EU:hun taloudellisesti läheisessä yhteydessä olevien ilmastomuutoksen torjuntaan sitoutuneiden alueiden ulkopuolella sijaitseviin lentopaikkoihin saapuvia ja niistä lähteviä lentoja **ja jotka aiheutuvat ennen ICAOn vuoden 2013 yleiskokousta**. Siksi ei pitäisi toteuttaa toimia ilma-aluksen käyttäjiä vastaan tällaisiin lentopaikkoihin saapuvia ja niistä lähteviä lentoja koskevien todennettujen päästöjen raportointivaatimusten ja vastaavien päästöoikeuksien palauttamisvaatimusten osalta, jotka perustuvat kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä 13 päivänä lokakuuta 2003 annettuun direktiiviin 2003/87/EY **ja aiheutuvat ennen 1 päivää tammikuuta 2014**. Ilma-alusten **käyttäjillä**, jotka edelleenkin haluavat noudattaa näitä vaatimuksia, olisi voitava tehdä niin.

Tarkistus

(2) Tämän edistyksen helpottamiseksi ja lisäponnen antamiseksi **ICAOn jäsenvaltioiden yhteiselle sitoumukselle puuttua ilmailun päästöihin maailmanlaajuisesti** on suotavaa lykätä niiden **ICAOn vuoden 2013 yleiskokousta edeltävien** vaatimusten täytäntöönpanoa, jotka koskevat unionin ulkopuolella ja EU:hun taloudellisesti läheisessä yhteydessä olevien ilmastomuutoksen torjuntaan sitoutuneiden alueiden ulkopuolella sijaitseviin lentopaikkoihin saapuvia ja niistä lähteviä lentoja. Siksi ei pitäisi toteuttaa toimia ilma-aluksen käyttäjiä vastaan tällaisiin lentopaikkoihin saapuvia ja niistä lähteviä lentoja koskevien todennettujen päästöjen **kalenterivuosien 2010–2012** raportointivaatimusten ja vastaavien päästöoikeuksien palauttamisvaatimusten osalta, jotka perustuvat kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä 13 päivänä lokakuuta 2003 annettuun **Euroopan parlamentin ja neuvoston** direktiiviin 2003/87/EY. Ilma-alusten **käyttäjien**, jotka edelleenkin haluavat noudattaa näitä vaatimuksia, olisi voitava tehdä niin. **Unioni neuvottelee Sveitsin kanssa Sveitsin ottamisesta täysimääräisesti mukaan unionin kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään**

(päästökauppajärjestelmä), joka kattaisi Sveitsin sisäiset lennot ja lennot Sveitsistä kolmansiiin maihin. Siitä, sovelletaanko Euroopan unionin päästökauppajärjestelmää lentoihin jäsenvaltioista Sveitsiin vai kattaako tämä poikkeus ne, olisi keskusteltava korkeimmalla mahdollisella tasolla unionin ja Sveitsin välillä. Nämä keskustelut olisi käytävä oikeudellista tilannetta kunnioittaen ja lämmينhenkisen yhteistyön merkeissä ottaen huomioon Sveitsin erittäin rakentava rooli ICAOssa.

Perustelu

Sveitsin tapausta on käsitelty joissakin tarkistuksissa. Joidenkin käsitysten mukaan EU:n lainsäätäjien ei tule päättää, kuuluvatko Sveitsin sisäiset lennot tai Sveitsistä lähtevät mannertenväliset lennot soveltamisalaan. Tämä on EU:n ja Sveitsin välisten neuvottelujen aiheena. Sen sijaan olisi pohdittava, olisiko nykyisen oikeudellisen tilanteen ja Euroopan unionin tuomioistuimen päätöksen mukaisesti poikkeuksen katettava lennot EU:sta vai keskeytetäänkö soveltaminen niiden osalta. Tätä kysymystä olisi käsiteltävä korkeimmalla mahdollisella tasolla.

Tarkistus 6

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Kilpailun vääristymisen välttämiseksi tätä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan niihin ilma-alusten käyttäjiin, jotka joko eivät ole vastaanottaneet tällaista toimintaa varten ilmaiseksi **jaettuja vuoden 2012 päästöoikeuksia** tai ovat palauttaneet ne kaikki. Samasta syystä näitä päästöoikeuksia ei pitäisi ottaa huomioon määritettäessä oikeuksia käyttää kansainvälisiä hyvityksiä direktiivin 2003/87/EY nojalla.

Tarkistus

(3) Kilpailun vääristymisen välttämiseksi tätä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan niihin ilma-alusten käyttäjiin, jotka joko eivät ole vastaanottaneet tällaista toimintaa varten ilmaiseksi **myönnettyjä päästöoikeuksia vuonna 2012** tai ovat palauttaneet ne kaikki. Samasta syystä näitä päästöoikeuksia ei pitäisi ottaa huomioon määritettäessä oikeuksia käyttää kansainvälisiä hyvityksiä direktiivin 2003/87/EY nojalla.

Perustelu

Kuten edellä todetaan, ilmaisu ei saa olla tulkinnanvarainen. Siksi olisi selvennettävä, että palautettavien päästöoikeuksien määrä perustuu asiaankuuluvan ilmailutoiminnan todennettujen tonnikilometrien osuuteen viitevuoden 2010 perusteella. Muutoin käyttäjät voisivat tulkita määrän eri tavalla. Lisäksi olisi selvennettävä, että vain vuoden 2012 ilmailun päästöoikeudet hyväksytään palautettaviksi mitätöimistä varten. Muutoin ehdotus saattaisi vääristää liikkeeseen laskettujen päästöoikeuksien määrää, jota käytetään huutokaupattavan 15 prosentin viitearvona (ks. tarkistus 4).

Tarkistus 7

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Päästöoikeudet, joita ei ole myönnetty tällaisille toiminnanharjoittajille tai jotka on palautettu, olisi mitätöitävä.
Huutokaupattavien ilmailun päästöoikeuksien **määrän osalta noudatetaan direktiivin 2003/87/EY 3 d artiklan 1 kohtaa,**

Tarkistus

(4) **Vuoden 2012 ilmailun** päästöoikeudet, joita ei ole myönnetty tällaisille toiminnanharjoittajille tai jotka on palautettu, olisi mitätöitävä.
Jäsenvaltioiden huutokauppaamien ilmailun päästöoikeuksien **määrää olisi vähennettävä komission laskelmien perusteella siten, että se on 15 prosenttia liikkeeseen laskettujen vuoden 2012 ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärästä.**

Perustelu

Jos tätä muutosta ei tehdä, huutokaupattavien oikeuksien määrän vähentämiselle ei ole oikeusperustaa. Jotta huutokaupattavien päästöoikeuksien määrää olisi mahdollista vähentää 2 artiklan mukaisen ilmaisten päästöoikeuksien mitätöimisen huomioon ottamiseksi, päätökseen on sisällytettävä direktiivin 3 d artiklaa ja etenkin sen 1 ja 3 kohtaa koskeva poikkeus. Lopputuloksena on oltava, että 15 prosenttia liikkeeseen laskettujen päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupataan.

Tarkistus 8

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) Jotta voitaisiin parantaa Euroopan unionin päästökauppajärjestelmää

kohtaan tunnettua kansainvälistä luottamusta, päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot tai vastaava summa, kun jäsenvaltioiden ensisijaiset talousarviota koskevat periaatteet, kuten yhtenäisyys ja yleispätevyys, sitä edellyttävät, olisi käytettävä kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämiseen, ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen unionissa ja kolmansissa maissa, vaikutusten lieventämiseen ja mukautumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen sekä Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän hallintakustannusten 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 kehitysmaiden sopeutumista helpottavia toimenpiteitä. Osana sopimusta, joka koskee tehokasta, reittiperusteista ja maailmanlaajuista markkinapohjaista tointa ilmailun ilmastovaikutuksen pienentämiseksi merkittävällä tavalla, unionin olisi myös sitouduttava käyttämään tällaisen toimen 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 kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämistä koskevan tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseksi.

Perustelu

Nykyistä direktiiviä koskeneiden neuvotteluiden yhteydessä Euroopan parlamentti vaati selkeästi sitovaa korvamerkintää. Jäsenvaltiot eivät silloin olleet valmiita hyväksymään tätä, ja direktiiviin on sisällytetty vain suositus. Helpottaisi EU:n järjestelmän hyväksymistä, jos jäsenvaltiot hyväksyisivät paljon selvemmän sitoutumisen. Kolmansien maiden kanssa voitaisiin luoda yhteisiä sellaista teknologiaa koskevia tutkimushankkeita, jolla vähennettäisiin edelleen ilmailun päästöjä. EU:n jäsenvaltioiden panos ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja sen lieventämiseen muun muassa YK:n ilmastonmuutoksen puitesopimuksen alaisen vihreän rahaston muodossa auttaisi merkittävästi kehitysmaiden tukemisessa. Tämä periaate on myös otettava mukaan kansainvälisiin neuvotteluihin.

Tarkistus 9

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(4 b) Päätös jättää mannertenväliset lennot Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle syyskuuhun 2013 saakka on poikkeus, jonka tarkoituksena on edistää ICAOn neuvotteluja, jotta niissä päästään lopputulokseen. Tästä johtuen ja jotta vältetään kilpailun vääristyminen ja varmistetaan, ettei järjestelmän ympäristötavoitteiden tinkimättömyys heikkene, poikkeusta olisi sovellettava enintään yhden vuoden ajan. Uudet lainsäädäntötoimet olisivat tarpeen ainoastaan, jos ICAOn yleiskokouksessa edistytään selvästi ja riittävästi kansainvälisen ilmailun päästöjen osalta ja päästään sopimukseen muun muassa maailmanlaajuisesta markkinapohjaisesta toimesta, jolla on realistinen täytäntöönpanoaikataulu, ja syrjimättömästä kehyksestä, jossa säädetään kattavasti kansainvälisen ilmailun päästöistä kansallisten ja alueellisten markkinapohjaisten toimien avulla siihen asti kun aletaan soveltaa maailmanlaajuisia markkinapohjaista toimenpidettä. Tällaisissa toimissa olisi tarpeen mukaan otettava huomioon

mahdolliset vaikutukset unionin sisäiseen lentoliikenteeseen ja pyrittävä välttämään kilpailun vääristymistä.

Tarkistus 10

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 c kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 c) Unioni on sitoutunut vähentämään hiilidioksidipäästöjään, ilmailun päästöt mukaan lukien. Jotta saataisiin aikaan huomattavia päästövähennyksiä, millekään unionin yksittäiselle taloudenalalle ei saisi myöntää poikkeusta. Tähän liittyen on pantava merkille, että ilmailuala hyötyy monenlaisista tuista, koska siihen ei sovelleta arvonlisäveroa eikä ilmailutoimintaan sovelleta polttoaineveroa. Ilmailuala hyötyy myös avokätisistä valtiontukia koskevista säännöistä, jotka on esitetty komission 9 päivänä joulukuuta 2005 antamassa tiedonannossa ”Yhteisön suuntaviivat lentoasemien rahoittamisesta ja alueellisilta lentoasemilta liikennöivien lentoyhtiöiden toiminnan aloittamista koskevasta valtiontuesta”.

Tarkistus 11

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 d kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 d) ICAOn ja unionin olisi lisättävä huomattavasti ponnistelujaan ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi unionin vuosia 2020 ja 2050 koskevien tavoitteiden mukaisesti. Siksi tässä päätöksessä säädetyllä poikkeuksella ei saisi kyseenalaistaa

ilmailun sisällyttämistä Euroopan unionin päästökauppajärjestelmään eikä yleistä tavoitetta edistää toimivaa maailmanlaajuista järjestelmää ilmailun päästöjen määrän kasvun hillitsemiseksi ja siinä olisi määriteltävä selvästi velvoitteet, joita valtioiden ja ilma-alusten käyttäjien on noudatettava poikkeuksen soveltamisajanjaksolla.

Perustelu

Ilmailualan on nopeasti lisääntyvien kasvihuonekaasupäästöjensä vuoksi osallistuttava muiden liikennemuotojen tavoin päästöjen vähentämiseen. Muut teollisuudenalat ovat jo vuosia osallistuneet EU:n päästökauppajärjestelmään. Ei ole mitään syytä jättää ilmailualaa EU:n päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle.

Tarkistus 12

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 e kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 e) Ilmailun sisällyttäminen Euroopan unionin päästökauppajärjestelmään olisi otettava huomioon kaikissa kolmansien maiden kanssa tehtävissä unionin ilmailualan sopimuksissa.

Perustelu

Komissio neuvottelee parhaillaan ilmailualan sopimuksista joidenkin naapurimaiden ja merkittävien kauppakumppaneiden kanssa. On tärkeää, että näissä sopimuksissa otetaan huomioon täysimääräisesti Euroopan unionin poliittiset tavoitteet. Komission olisi siksi käytettävä esimerkkinä EU:n ja Kanadan välistä sopimusta lentoliikenteestä ja kannustettava kolmansia maita toteuttamaan toimenpiteitä ilmailun ilmastonmuutosvaikutuksen vähentämiseksi.

Tarkistus 13

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 f kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 f) Komission olisi laadittava Euroopan

Tarkistus 14

Ehdotus päätökseksi 1 artikla

Komission teksti

Poiketen siitä, mitä direktiivin 2003/87/EY 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot eivät toteuta toimia ilma-aluksen käyttäjiä vastaan niiden direktiivin 2003/87/EY 12 artiklan 2 a kohdassa ja 14 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen vaatimusten **osalta, jotka aiheutuvat ennen 1 päivää tammikuuta 2014**, sellaisten lentojen liikennöinnin osalta, jotka saapuvat lentopaikkaan Euroopan unionin ulkopuoliseen maahan, joka ei ole EFTAn jäsen, ETA-jäsenvaltion alaisuuteen kuuluva alue tai unionin kanssa liittymissopimuksen allekirjoittanut maa, tai jotka lähtevät lentopaikasta tällaisesta maasta, jos tällaisille ilma-aluksen käyttäjille ei ole myönnetty päästöoikeuksia ilmaiseksi vuoden 2012 osalta tai jos niille on myönnetty tällaisia päästöoikeuksia mutta ne ovat palauttaneet **vastaavan määrän päästöoikeuksia** jäsenvaltioille mitätöimistä varten.

Tarkistus

Poiketen siitä, mitä direktiivin 2003/87/EY 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot eivät toteuta toimia ilma-aluksen käyttäjiä vastaan niiden direktiivin 2003/87/EY 12 artiklan 2 a kohdassa ja 14 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen **kalenterivuosia 2010–2012 koskevien** vaatimusten **johdosta** sellaisten lentojen liikennöinnin osalta, jotka saapuvat lentopaikkaan unionin ulkopuoliseen maahan, joka ei ole EFTAn jäsen, ETA-jäsenvaltion alaisuuteen kuuluva alue tai unionin kanssa liittymissopimuksen allekirjoittanut maa, tai jotka lähtevät lentopaikasta tällaisesta maasta, jos tällaisille ilma-aluksen käyttäjille ei ole myönnetty päästöoikeuksia ilmaiseksi vuoden 2012 osalta tai jos niille on myönnetty tällaisia päästöoikeuksia mutta ne ovat palauttaneet jäsenvaltioille mitätöimistä varten **vuoden 2012 ilmailun päästöoikeuksia määrän, joka vastaa tällaisen toiminnan todennettujen tonnikilometrien osuutta viitevuonna 2010.**

Perustelu

Tarkistuksella selvennetään, että direktiivin 2003/87/EY 16 artiklaa koskeva poikkeus tarkoittaa vain kalenterivuosien 2010–2012 vaatimuksia. Poikkeuksen soveltamisalan olisi oltava hyvin selvä, jotta jäsenvaltioiden ei olisi välttämätöntä saattaa päätöstä osaksi kansallista lainsäädäntöä ja jotta vältetään epäselvyydet.

Tarkistus 15

Ehdotus päätökseksi 2 artikla

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on mitätöitävä kaikki vuoden 2012 päästöoikeudet sellaisten lentojen osalta, jotka saapuvat 1 artiklassa tarkoitettuihin lentopaikkoihin tai lähtevät niistä ja joita joko ei ole myönnetty tai jotka – jos ne on myönnetty – on palautettu jäsenvaltioille.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on mitätöitävä kaikki vuoden 2012 **ilmailun** päästöoikeudet sellaisten lentojen osalta, jotka saapuvat 1 artiklassa tarkoitettuihin lentopaikkoihin tai lähtevät niistä ja joita joko ei ole myönnetty tai jotka – jos ne on myönnetty – on palautettu jäsenvaltioille. **Poiketen siitä, mitä direktiivin 2003/87/EY 3 d artiklassa säädetään, jäsenvaltioiden on huutokaupattava pienempi määrä ilmailun päästöoikeuksia vuoden 2012 osalta. Vähennyksen on oltava suhteessa liikkeeseen laskettujen ilmailun päästöoikeuksien pienempään kokonaismäärään.**

Perustelu

Jos tätä muutosta ei tehdä, huutokaupattavien oikeuksien määrän vähentämiselle ei ole oikeusperustaa. Jotta huutokaupattavien päästöoikeuksien määrää olisi mahdollista vähentää 2 artiklan mukaisen ilmaisten päästöoikeuksien mitätöimisen huomioon ottamiseksi, päätökseen on sisällytettävä direktiivin 3 d artiklaa ja etenkin sen 1 ja 3 kohtaa koskeva poikkeus. Lopputuloksena on, että 15 prosenttia liikkeeseen laskettujen päästöoikeuksien kokonaismäärästä huutokaupataan.

Tarkistus 16

Ehdotus päätökseksi 3 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a artikla

**Korvataan direktiivin 2003/87/EY
3 d artiklan 4 kohta seuraavasti:**

**”Jäsenvaltioiden on käytettävä
päästöoikeuksien huutokaupasta saadut
tulot ilmastonmuutoksen torjuntaan,
erityisesti kansainvälisellä tasolla,
kasvihuonekaasujen päästöjen**

vähentämiseen ja ilmastomuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen kehitysmaissa sekä vaikutusten lieventämiseen ja mukautumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen erityisesti ilmailun ja lentoliikenteen alalla. 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 ilmastomuutoksen puitesopimuksen alaista vihreää rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä toimenpiteitä.

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

Perustelu

Nykyistä direktiiviä koskeneiden neuvotteluiden yhteydessä Euroopan parlamentti vaati selkeästi sitovaa korvamerkintää. Jäsenvaltiot eivät silloin olleet valmiita hyväksymään tätä, ja direktiiviin on sisällytetty vain suositus. Helpottaisi EU:n järjestelmän hyväksymistä, jos jäsenvaltiot hyväksyisivät paljon selvemmän sitoutumisen. Kolmansien maiden kanssa voitaisiin luoda yhteisiä sellaista teknologiaa koskevia tutkimushankkeita, jolla vähennettäisiin edelleen ilmailun päästöjä. EU:n jäsenvaltioiden panos ilmastomuutokseen sopeutumiseen ja sen lieventämiseen muun muassa YK:n ilmastomuutoksen puitesopimuksen alaisen vihreän rahaston muodossa auttaisi merkittävästi kehitysmaiden tukemisessa. Tämä periaate on myös otettava mukaan kansainvälisiin neuvotteluihin.

Tarkistus 17

Ehdotus päätökseksi 3 b artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 b artikla

Komissio tiedottaa säännöllisesti Euroopan parlamentille ja jäsenvaltioille ICAOn neuvotteluissa saavutetusta edistyksestä ja toimittaa näille raportin ICAOn yleiskokouksen tuloksista. Ellei

ICAOn yleiskokous syyskuussa 2013 edisty merkittävästi maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimen kehittämisessä, Euroopan unionin päästökauppajärjestelmään sisällytetään jälleen kaikki kansainväliset lennot unionista ja unioniin kalenterivuodesta 2013 alkaen. Jos yleiskokouksessa kuitenkin onnistutaan laatimaan kehys maailmanlaajuisille markkinapohjaisille toimille, komissio voi ehdottaa jatkotoimia.

Perustelu

ICAOn puitteissa saavutetun merkittävän edistyksen seuraukset on esitettävä erittäin selvästi. Komission olisi annettava Euroopan parlamentille mahdollisimman täydelliset tiedot ICAOn neuvotteluista, jotta parlamentilla on mahdollisuus arvioida tuloksia, ennen kuin komissio voi laajentaa poikkeuksen käyttöä tai ryhtyä muihin toimiin.

PERUSTELUT

Nykyinen lainsäädäntö

Euroopan parlamentti ja ministerineuvosto päättivät vuonna 2008 pitkän ja huolellisen harkinnan jälkeen sisällyttää ilmailun EU:n päästökauppajärjestelmään.

Neuvosto kannatti lainsäädäntöä yksimielisesti, ja se hyväksyttiin parlamentissa yli 90 prosentilla äänistä. Ilmailun sisällyttämistä järjestelmään perusteltiin sillä, että on puututtava ilmailualan nopeasti kasvaviin kasvihuonekaasupäästöihin. Kioton pöytäkirjan perusvuodesta 1990 alkaen lentoyhtiöiden kasvihuonekaasupäästöt ovat lisääntyneet lähes 100 prosenttia. Tämä on voimakkaasti ristiriidassa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan tavoitteen ja kansainvälisen yhteisön muun muassa Cancunissa vahvistaman kahden asteen tavoitteen kanssa.

Johdonmukaisuuden ja oikeudenmukaisuuden kannalta olisi myös vastuutonta jättää puuttumatta lentoyhtiöiden päästöihin, kun otetaan huomioon muut toimialat ja liikennemuodot, jotka ovat sääntelyn kohteena EU:ssa ja jäsenvaltioissa. Lentoyhtiöitä koskeva päästökauppajärjestelmä on todella maltillinen verrattuna muihin toimialoihin EU:ssa. Ilmailualan olisi vähennettävä päästöjään vain viisi prosenttia vuoteen 2020 mennessä siinä missä muiden toimialojen on vähennettävä päästöjä 21 prosenttia, ja se voi käyttää muiden toimialojen vähennyksiä. Lentoyhtiöiden päästöoikeuksista huutokaupataan vain 15 prosenttia, kun taas energia-alalla kaikki päästöoikeudet huutokaupataan ja monilla toimialoilla jaetaan vähemmän ilmaisia päästöoikeuksia. Matkustajille ja lentoyhtiöille aiheutuva rasite on hyvin kohtuullinen. Euroopan komission mukaan mannertenvälisen lennon lipun hinta nousisi alle kaksi euroa, jos lentoyhtiöt eivät sisällyttäisi hintaan ilmaiseksi saamiaan oikeuksia. Useat eurooppalaiset ja muut kuin eurooppalaiset lentoyhtiöt ovat jo

nostaneet maltillisesti hintojaan EU:n päästökauppajärjestelmän käyttöönoton vuoksi. Esimerkiksi Ryanair on korottanut lippujen hintoja 25 senttiä lentoa kohti¹. Monet EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden, kuten Yhdysvaltojen ja Intian, käyttöönototamat verot ja maksut aiheuttavat huomattavasti suuremman rasitteen.

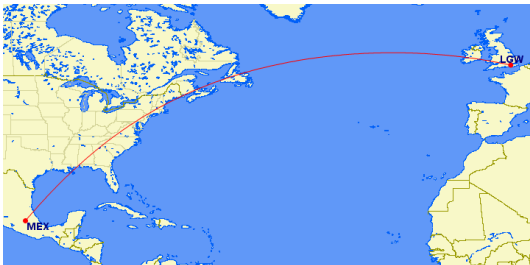
”Päästökauppajärjestelmä maksaa lennolla Lontoosta Shanghaihin vähemmän kuin kupillinen kahvia Heathrow’n kentällä.” (J.G. Gerbrandy, ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan varapuheenjohtaja).

Nykyinen lainsäädäntö kattaa kaikki EU:n alueelta lähtevät ja/tai EU:n alueelle saapuvat lennot. Kolmansien maiden lentoyhtiöt osallistuvat päästökauppajärjestelmään, kun niiden lento lähtee EU:n alueelta ja/tai saapuu EU:n alueelle. Lähtevät ja saapuvat lennot on sisällytetty järjestelmään lähinnä ympäristösyistä, sillä kaksi kolmannesta päästöstä johtuu mannertenvälisistä lennoista ja ainoastaan yksi kolmannes EU:n sisäisistä lennoista. Euroopan komission lakimiehet ja riippumattomat lakimiehet ovat tarkastelleet tätä säännöstä huolellisesti. Tarkastelun perusteella säännös on täysin kansainvälisen oikeuden mukainen.

Kolmansien maiden vastustus ja kriittinen arviointi

Jo ennen lainsäädännön hyväksymistä kolmannet maat, kuten Yhdysvallat ja Kiina, ovat vastustaneet omien lentoyhtiöidensä lentojen sisällyttämistä lainsäädäntöön. Parlamentti ja neuvosto ovat kuitenkin päättäneet sisällyttää kolmansien maiden lentoyhtiöt lainsäädäntöön syrjimättömyysperiaatteen mukaisesti oikeudellisen arvioinnin perusteella ja poliittisista ja ympäristöä koskevista yhdenvertaiseen kohteluun liittyvistä syistä. Yhdysvaltojen lentoyhtiöiden yhdistys ja kolme yhdysvaltalaisista lentoyhtiötä riitauttivat lainsäädännön Yhdistyneen kuningaskunnan lainsäädännön nojalla, ja tapaus vietiin unionin tuomioistuimeen. Tuomioistuin päätti selvästi, että lainsäädäntö on kansainvälisen oikeuden mukainen (unionin tuomioistuimen tuomio asiassa C-366/10, 21. joulukuuta 2011). Kolmannet maat väittivät, että Euroopan unioni veloittaisi lentoyhtiöiltä maiden oman ilmatilan käytöstä, esimerkiksi veloittamalla lentoyhtiöitä Yhdysvaltojen alueen yli lentämisestä. Tämä ei pidä paikkaansa, sillä EU:n päästökauppajärjestelmä liittyy lentokentille saapumiseen ja niiltä lähtöön, ja matkan aikana aiheutuneita päästöjä käytetään metrisenä mittausyksikkönä. Tämä ei ole EU:n päästökauppajärjestelmän erityispiirre. Myös kansallisissa maksuissa ja veroissa esimerkiksi Yhdistyneessä kuningaskunnassa ja Saksassa sovelletaan vastaavaa periaatetta. Yhdistyneen kuningaskunnan lentomatkustajaveron on korkeampi lennolla Méxicoon kuin lennolla Torontoon Kanadaan.

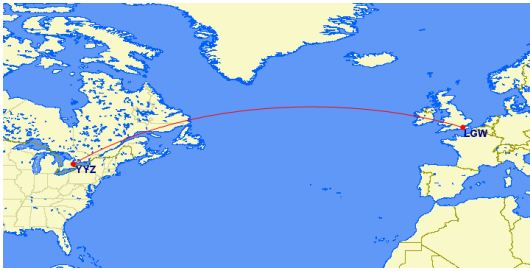
Lento Lontoosta Méxicoon



Liikemiesluokan lennosta Lontoosta Méxicoon (noin 5 000 mailia) peritään 1. huhtikuuta 2012 jälkeen 162 Englannin punnan (195 euroa / 257 Yhdysvaltain dollaria) lentomatkustajaveron.

¹ Ryanair lentää pääasiassa Euroopan unionin sisällä.

Lento Lontoosta Torontoon

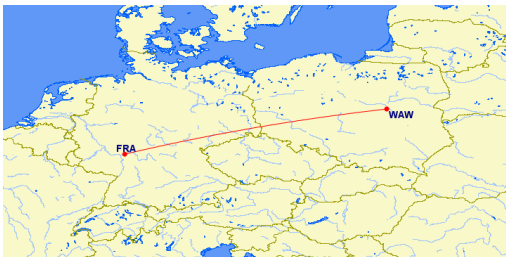


Lennosta Torontoon, Kanadaan (noin 3 500 mailia) peritään vain 130 Englannin punnan (156 euroa / 206 Yhdysvaltain dollaria) lentomatkustajavero.

Hintaero johtuu lentomatkan pituuden erosta. Suuri osa lennosta on Yhdysvaltojen ilmatilassa. Näin ollen 130 punnan ja 162 punnan lentomatkustajaveron välinen ero johtuu toisen lennon pidemmästä lentomatkastasta, joka lennetään pääasiassa Yhdysvaltojen ilmatilassa.

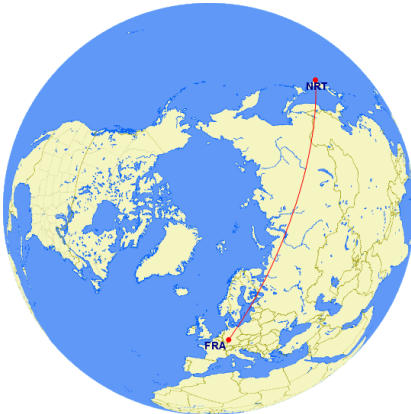
Sama pätee Saksan lentoveroon.

Lento Frankfurtista Varsovaan



Lennosta Frankfurtista Varsovaan peritään 7,50 euroa (10 Yhdysvaltain dollaria) Saksan lentomatkustajaveron nojalla.

Lento Frankfurtista Tokioon



Lennosta Frankfurtista Tokioon peritään 42,18 euroa (56 Yhdysvaltain dollaria) Saksan lentomatkustajaveron nojalla.

Näin ollen hyvin matalan ja hyvin korkean Saksan lentomatkustajaveron välinen ero johtuu toisen lennon huomattavasti pidemmästä lentomatkastasta, joka lennetään pääasiassa Venäjän ilmatilassa.

Kolmannet maat hyväksyvät sekä Saksan järjestelmän että Yhdistyneen kuningaskunnan matkustajaveron. Niihin ei kohdisteta näin voimakasta arvostelua eikä minkäänlaisia vastatoimia. EU:n päästökauppajärjestelmän tapaan Yhdysvaltojen kanta on, että sillä on oikeus veloittaa lennoista, jotka lähtevät sen maan alueelta tai saapuvat sinne. Se on myös Yhdysvaltojen ja Intian verojen perusteena. Tämä osoittaa, että keskustelussa on merkittävä poliittinen elementti. Osa vastustuksesta saattaa lisäksi perustua oletukseen, että EU:n lainsäädäntö ei ole yhtä tärkeä kuin jäsenvaltioiden lainsäädäntö. Joidenkin kolmansien maiden voimakkaaseen arvosteluun saattaa myös vaikuttaa se, että EU:n päästökauppajärjestelmän perusteluna on erityisesti ilmastonmuutoksen hillitseminen. Esimerkiksi Yhdysvaltain edustajainhuoneen uusi enemmistö haluaa osoittaa, että Yhdysvaltojen oma ilmastolaki (Waxman – Markey), joka kattaa myös kansainvälisen ilmailun, ei ole toteuttamiskelpoinen.

ICAO:n prosessi

Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) tehtäväksi annettiin jo vuonna 1997 ilmailun päästöjen sääntely.

Valitettavasti tähän mennessä asiaan ei ole saatu minkäänlaista ratkaisua. EU on koko ajan todennut, että se pitää luonnollisesti parhaana vaihtoehtona kansainvälistä sopimusta. Neuvottelujen jatkamista koskeva velvoite on sisällytetty nykyiseen EU:n päästökauppajärjestelmää koskevaan lainsäädäntöön. ICAO:n neuvoston istunnossa 9. marraskuuta 2012 edistyi merkittävästi ilmailun päästöjen maailmanlaajuisia sääntelyä koskevan tavoitteen saavuttamisessa. On perustettu korkean tason työryhmä valmistelemaan ratkaisua seuraavaa ICAO:n yleiskokousta varten. ICAO:n yleiskokous järjestetään vain kolmen vuoden välein, ja seuraava kokous on syyskuussa 2013. EU:n järjestelmää vastustavat kolmannet maat ovat koko ajan sanoneet, että ne haluavat maailmanlaajuisen ratkaisun ICAO:n avulla.

Valitettavasti tähän mennessä EU:n päästökauppajärjestelmää vastustaneet maat eivät ole päässeet yhteisymmärrykseen siitä, miten ICAO:n tarkalleen ottaen olisi ratkaistava ongelma. On kuitenkin todettava, että ICAO:n johtavaan rooliin ollaan todella sitoutuneita.

Soveltamisen keskeyttämistä koskeva ehdotus

Euroopan komissio teki ehdotuksen EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamisen keskeyttämisestä mannertenvälisten lentojen osalta ICAO:n neuvoston 9. marraskuuta 2012 tekemän päätöksen perusteella.

Komissio toimitti soveltamisen keskeyttämistä koskevan ehdotuksen parlamentille ja neuvostolle 20. marraskuuta. Ehdotuksen tarkoituksena on vahvistaa myönteistä kehitystä ICAO:ssa ja parantaa mahdollisuuksia saavuttaa onnistunut tulos ICAO:n yleiskokouksessa vuonna 2013. Tavoitteena on ensinnäkin kehittää maailmanlaajuinen markkinapohjainen toimi. Toisekseen pyritään hyväksymään puitteet, joilla helpotetaan valtioiden mahdollisuuksia soveltaa markkinapohjaisia toimia kansainväliseen ilmailuun siihen asti kun maailmanlaajuinen markkinapohjainen toimenpide tulee voimaan.

Ehdotuksessa esitetään, että EU:n päästökauppajärjestelmää ei sovelleta mannertenvälisiin lentoihin vuoden 2012 päästöjen osalta. Direktiivin velvoitteita sovelletaan kuitenkin EU:n

sisäisiin lentoihin, kuten parlamentti ja neuvosto päättivät vuonna 2008. Kaikissa toimissa noudatetaan syrjimättömyysperiaatetta, eli EU:n lentoyhtiöihin ja muihin lentoyhtiöihin sovelletaan samoja sääntöjä. Näin ollen poikkeusta sovelletaan sellaiseen EU:n lentoyhtiöön, joka lentää EU:n lentokentältä kolmannessa maassa sijaitsevalle lentokentälle, kun taas direktiivin velvoitteita sovelletaan sellaiseen kolmannen maan lentoyhtiöön, joka lentää EU:n alueen sisällä.

Esittelijän suositukset

Esittelijä on pääasiassa tyytyväinen komission ehdotukseen ja suosittaa sen nopeaa hyväksymistä. Nykyisen direktiivin mukaisesti lentoyhtiöiden on palautettava päästöoikeutensa viimeistään 30. huhtikuuta 2013. Oikeudellisen selkeyden vuoksi lainsäädäntömenettely olisi saatettava päätöksen ennen kyseistä päivämäärää. Argumentit on kuitenkin tarkasteltava huolellisesti, ja ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan ja liikenne- ja matkailuvaliokunnan jäsenten olisi voitava esittää ehdotukseen tarkistuksia.

Jotkin tarkistukset vaikuttavat oikeudellisista syistä välttämättömiltä. Niillä vain selvennetään ehdotuksen tarkoitusta, joka on vahvistettu perusteluissa, johdanto-osassa ja ehdotukseen liittyvässä komission tiedonannossa.

Päätös on muotoiltava tarkasti eikä siinä saa olla lainkaan tulkinnanvaraa, sillä komissio ei aio saattaa päätöstä osaksi jäsenvaltioiden kansallista lainsäädäntöä. Oikeusvarmuus saavutetaan ilmoittamalla nimenomaisesti, mitkä vaatimukset poikkeus kattaa ja kuinka monta ja minkälaista päästöoikeutta toimijoiden on palautettava voidakseen hyödyntää poikkeusta.

On myös välttämätöntä määrittää päästöoikeuksien huutokauppaamisen vähentämistä koskeva oikeusperusta. Oikeusperustaa ei ole tähän mennessä vahvistettu, sillä ehdotukseen sisältyy vain 16 artiklaa koskeva poikkeus. Jos huutokaupattavien päästöoikeuksien määrän laskutapaa ei muuteta, jäsenvaltioiden olisi huutokaupattava sama määrä, mikä selvästi ei ole ehdotuksen tarkoituksena. Sen sijaan huutokaupattavan määrän olisi oltava 15 prosenttia liikkeeseen laskettujen ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärästä vuonna 2012 (ks. tarkistukset 1, 3, 4, 6 ja 7).

On tarkennettava, että järjestelmää ei voida soveltaa ainoastaan EU:n sisällä pidempään kuin yhden vuoden ajan. Kaikkia samaa reittiä liikennöiviä lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Viimeistään 30. huhtikuuta 2013 palautettavat päästöoikeudet kattavat vuoden 2012, jolloin hiilen hinta oli hyvin matala (6–8 euroa) ja lentoyhtiöt saattoivat käyttää enimmillään 15 prosenttia CDM-hyvityksistä (noin 0,4 euroa). Siksi EU:n ja kolmansien maiden lentoyhtiöiden välisen kilpailun mahdollinen vääristyminen eri reittien lentämiseen kannustamisen vuoksi on vähäistä, esimerkiksi 13,6 senttiä lennolla Hampurista Frankfurtiin. Tilanteen pitkittäminen voisi kuitenkin aiheuttaa kilpailun merkittävää vääristymistä eikä se olisi riittävän kunnianhimoista ympäristön kannalta. Siksi on selvennettävä, että päästökauppajärjestelmän soveltamisen jädäyttämistä ei voida jatkaa 31. joulukuuta 2013 jälkeen. On myös selvennettävä, mitä EU odottaa ICAOn yleiskokoukselta. Mitä tahansa tulosta ei voida pitää tyydyttävänä tuloksena. Jo nykyisessä lainsäädännössä todetaan, että EU on valmis tarkistamaan lainsäädäntöään, kun maailmanlaajuinen sopimus saavutetaan. On selvennettävä, että maailmanlaajuisesta sopimuksesta, joka kattaa tyydyttävästi lentoyhtiöiden päästöt, ei saada voimaan vuoden 2013 loppuun mennessä. Näin ollen tällä välin on otettava

käyttöön alueellisia ja kansallisia järjestelyjä koskeva kehys. EU:n ei kuitenkaan pitäisi hyväksyä nykyisen lainsäädännön kumoamista tilanteessa, jossa ICAOn avulla saavutettava sopimus on vain oletus (ks. tarkistukset 2 ja 5).

Komission ehdotus antaa tilaisuuden selventää yksiselitteisesti, että EU ei ole kansainvälisen sopimuksen esteenä. Jos kolmannet maat eivät vielä tämän ehdotuksen hyväksymisen jälkeenkään ole valmiita todelliseen kompromissiin ICAOn tasolla, se on yksiselitteinen merkki siitä, että kansainvälistä ICAOn ratkaisua vaativat tahot eivät ole todella sitoutuneita siihen. Toisaalta taas ICAOssa tehtävä sopimus olisi kaikkien, myös Euroopan unionin, kannalta paras vaihtoehto.

19.2.2013

LIIKENNE- JA MATKAILUVALIOKUNNAN LAUSUNTO

ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnalle

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi poikkeamisesta tilapäisesti kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2003/87/EY (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Valmistelija: Mathieu Grosch

LYHYET PERUSTELUT

Vaikka ilmailusta aiheutuvien päästöjen osuus kokonaiskasvihuonekaasupäästöistä on tällä hetkellä noin kolme prosenttia, ne ovat kuitenkin nopeassa kasvussa. Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) arvioi, että ilmailusta aiheutuvien hiilidioksidipäästöjen määrä lähes kaksinkertaistui vuosien 1990 ja 2006 välillä verrattuna fossiilisten polttoaineiden käytöstä aiheutuneeseen 34 prosentin kasvuun. Tämä ennustaa 63–88 prosentin lisäystä vuoteen 2020 mennessä ajanjaksolla, jolloin EU on sitoutunut vähentämään päästöjä 20 prosentilla vuoden 1990 tasosta.

Ilmaston lämpenemistä voidaan torjua tehokkaasti ainoastaan kansainvälisen toiminnan avulla. Hiilidioksidipäästöt ja ilmastonmuutos eivät kumpikaan noudata kansallisia rajoja. On tarpeen pysyttäytyä maailmanlaajuisesti samoissa ilmastotavoitteissa. ICAOlla on tässä merkittävä tehtävä. Se alkoi keskustella markkinapohjaisista toimista vuonna 1991 ja päästökaupasta vuonna 1998 mutta ei edennyt juurikaan. Tästä syystä Euroopan unioni päätti vuonna 2008, että ilmailu olisi sisällytettävä sen päästökauppajärjestelmään. Tämä lainsäädäntö sai yksimielisen tuen neuvostossa ja laajan enemmistön parlamentissa. Liikennevaliokunnan lausunnossa ilmailualaa vaadittiin ponnistelemaan samalla tavoin kuin muut liikennemuodot ja muut rinnastettavissa olevat alat. Se suositteli, että lentoliikenne sisällytetään päästökauppajärjestelmään vuodesta 2012 alkaen, ja totesi, että "ei ole oikeudellista estettä ottaa yhteisön lentoasemilta lähteviä tai niille saapuvia kolmansien maiden ilma-aluksia EU:n päästökauppajärjestelmään". Euroopan unionin tuomioistuin vahvisti jälkimmäisen seikan vuonna 2011.

Kolmannet maat ovat kuitenkin olleet hyvin vastahakoisia hyväksymään eurooppalaista päästökauppajärjestelmää. Ilmailun päästökauppajärjestelmään sisällyttämisen arvioitu vaikutus on kuitenkin pieni verrattuna kolmansien maiden matkustajamaksuihin, kuten

Yhdysvaltain kaikilta saapuvilta ja lähteviltä matkustajilta veloittama 16,30 dollarin maksu (sekä lisäksi ei-kansalaisilta veloitettava sähköisen matkustuslupajärjestelmän mukainen maksu).

Marraskuussa 2012 ICAO edistyi huomattavasti markkinapohjaisten toimien avulla, joilla puututtiin kansainvälisen ilmailun päästöihin. Euroopan komissio päätti tästä syystä antaa neuvottelukumppaneille signaalin ehdottamalla "kellon pysäyttämistä". Esittelijä piti ehdotusta myönteisenä, sillä se on kansainväliseen sopimukseen pyrkivän Euroopan unionin toivomusten mukainen ja rajoittuu yhteen vuoteen.

Tämä rajoitus on erittäin tärkeä, jotta säilytetään neuvottelukumppaneihin kohdistuva paine. Meidän on ilmaistava selvästi, että ilmailun päästöjä koskevan tyydyttävän sopimuksen puuttuessa kaikki kansainväliset lennot sisällytetään järjestelmään vuodesta 2013 alkaen. Ilman tätä olisi olemassa vaara, että ICAOn prosessi jatkuu vuosia tai jopa vuosikymmeniä.

Yhden vuoden rajoitus on tärkeä myös sen vuoksi, että vähennetään minimiin mahdolliset markkinoiden vääristymistä koskevat esiin tulleet huolenaiheet. Kilpailu voisi vääristyä, jos Euroopan talousalueelle (ETA) tulevat tai sieltä lähtevät lennot jätetään järjestelmän ulkopuolelle samaan aikaan, kun päästökauppajärjestelmää sovelletaan edelleen Euroopan sisällä.

Jos kansainväliset neuvottelut johtavat markkinapohjaisiin järjestelmiin tai järjestelmiin, joilla varmistetaan, että ilmailun päästöihin sovelletaan samaa vähentämisspainetta kuin muihinkin aloihin, tämä olisi syy harkita päästökauppajärjestelmän mukauttamista. Kyse ei ole unionin ympäristövaatimusten maailmanlaajuisesta soveltamisesta, vaan yhteisten toimenpiteiden kehittämisestä ratkaisuksi yhteisiin ongelmiin.

Jos ICAO pääsee syyskuussa 2013 sellaiseen sopimukseen, johon voisi sisältyä erilainen lähestymistapa kansainvälisiin ja ulkoisiin lentoihin vuoden 2013 jälkeen, olisi toteutettava yksityiskohtainen tutkimus eurooppalaisten ja kolmansien maiden lentoyhtiöiden välisistä kilpailuvaikutuksista. Euroopan komission on ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin, jotta vältetään kilpailun vääristyminen. Ympäristö ja Euroopan talous eivät kumpikaan hyötyisi siitä, jos lentoyhtiöitä kannustettaisiin keinotekoisesti hyödyntämään enemmän muita kuin eurooppalaisia pääasemia. Euroopan parlamentilla olisi lisäksi oltava mahdollisuus arvioida ICAOn neuvottelujen tuloksia ennen kuin Euroopan komissio ehdottaa lisätoimia.

Yhden vuoden poikkeus ETA:sta tuleville ja sieltä lähteville lennoille ei siis ole täydellinen ratkaisu, mutta se tarjoaa paremmat mahdollisuudet saavuttaa tyydyttävä kansainvälinen sopimus tänä vuonna kuin se, että säilytetään nykyinen lainsäädäntö. Parlamentin olisi tästä syystä pyrittävä nopeasti hyväksymään tämä ehdotus, jotta poistetaan lentoyhtiöiden velvoitteita koskeva oikeudellinen epävarmuus ja lähetetään selkeä viesti kansainvälisille neuvottelukumppaneillemme. Niiden olisi ymmärrettävä, että Euroopan unioni haluaa kansainvälisen sopimuksen, on avoin parhaita markkinapohjaisia toimia koskeville neuvotteluille mutta ei ole halukas odottamaan epämääräisen pitkää aikaa ennen kuin ilmailun päästöihin puututaan samalla tavoin kuin muiden alojen päästöihin.

TARKISTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat tarkistukset:

Tarkistus 1

Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan -1 kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(-1) Ilmailuala on luonteeltaan vahvasti kansainvälinen. Ilmailun aiheuttamiin maailmanlaajuisiin ongelmiin voidaan puuttua tehokkaasti kansainvälisin keinoin, joihin sisältyy yleinen velvoite soveltaa erilaisin keinoin samoja toimenpiteitä tai noudattaa samoja tavoitteita. Kansainvälisellä siviili-ilmailujärjestöllä (ICAO) on tärkeä tehtävä kyseisessä prosessissa, sillä se määrittää kansainvälisen sopimuksen mukaiset yhteiset tavoitteet.

Perustelu

Ilmailualan aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöjen kaltaiset kansainväliset ongelmat edellyttävät maailmanlaajuisia ratkaisuja, ja tästä syystä kansainvälinen toiminta voi olla tehokasta.

Tarkistus 2

Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(1) Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö (ICAO) on ottanut suuria edistysaskeleita kohti sellaisen kehityksen hyväksymistä ICAOn yleiskokouksessa vuonna 2013, joka auttaa valtioita soveltamaan markkinapohjaisia toimia kansainvälisestä ilmailusta peräisin oleviin päästöihin, ja kohti maailmanlaajuisen

(1) ICAO, joka aloitti ilmailun päästöjen rajoittamista koskevan keskustelun jo vuonna 1998, otti marraskuussa 2012 suuria edistysaskeleita kohti sellaisen kehityksen hyväksymistä ICAOn yleiskokouksessa vuonna 2013, joka auttaa valtioita soveltamaan markkinapohjaisia toimia kansainvälisestä ilmailusta peräisin

markkinapohjaisen toimen kehittämistä.

oleviin päästöihin, ja kohti maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimen kehittämistä.

Perustelu

Olisi tehtävä selväksi, että päästöjen rajoittamista koskevat keskustelut aloitettiin ICAO:ssa jo yli kymmenen vuotta sitten ja niissä saavutettiin vain vähän edistystä ennen EU:n päästökauppajärjestelmän hakuajan päättymistä.

Tarkistus 3

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 2 kappale – 1 alaviite

Komission teksti

1. Mukaan luettuna **EFTA-maat**, maat, jotka ovat allekirjoittaneet liittymissopimuksen unionin kanssa, ja ETA:n jäsenvaltioiden alaisuuteen kuuluvat alueet.

Tarkistus

1. Mukaan luettuna **ETA-maat**, maat, jotka ovat allekirjoittaneet liittymissopimuksen unionin kanssa, ja ETA:n jäsenvaltioiden alaisuuteen kuuluvat alueet.

Perustelu

Kaikki EFTA-maat eivät ole suostuneet sisällyttämään direktiiviä 2003/87/EY kansalliseen lainsäädäntöönsä, vaan ainoastaan EFTA-maat, jotka ovat myös ETA:n jäseniä, ovat tehneet niin (toisin sanoen Islanti, Liechtenstein ja Norja mutta ei Sveitsi). Tekstissä olisi siksi viitattava ETA-maihin eikä EFTA-maihin.

Tarkistus 4

Ehdotus päätökseksi Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Kilpailun vääristymisen välttämiseksi tätä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan niihin ilma-alusten käyttäjiin, jotka joko eivät ole vastaanottaneet tällaista toimintaa varten ilmaiseksi jaettuja vuoden 2012 päästöoikeuksia tai ovat palauttaneet ne kaikki. Samasta syystä näitä päästöoikeuksia ei pitäisi ottaa huomioon määritettäessä oikeuksia käyttää kansainvälisiä hyvityksiä direktiivin 2003/87/EY nojalla.

Tarkistus

(3) Kilpailun vääristymisen välttämiseksi tätä poikkeusta olisi sovellettava ainoastaan niihin ilma-alusten käyttäjiin, jotka joko eivät ole vastaanottaneet tällaista toimintaa varten ilmaiseksi jaettuja vuoden 2012 päästöoikeuksia tai ovat palauttaneet ne kaikki. Samasta syystä näitä päästöoikeuksia ei pitäisi ottaa huomioon määritettäessä oikeuksia käyttää kansainvälisiä hyvityksiä direktiivin 2003/87/EY nojalla, **lukuun ottamatta**

kansainvälisiä hyvityksiä, jotka on saatu ennen tämän päätöksen voimaantuloa.

Perustelu

On tärkeää taata oikeusvarmuus ja olla rankaisematta oikein toimivia yrityksiä, jotka ovat valmistautuneet ilmailudirektiivin soveltamiseen koko vuoden 2012 ajan. Tämän säännöksen avulla voidaan myös taata toiminnanharjoittajien yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, hyötyvätkö ne tästä poikkeuksesta vai eivät.

Tarkistus 5

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 a) ICAOn ja EU:n olisi lisättävä huomattavasti ponnistelujaan ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi unionin 2020- ja 2050-tavoitteiden mukaisesti. Siksi tähän päätökseen sisältyvällä poikkeuksella ei saisi kyseenalaistaa ilmailun sisällyttämistä Euroopan päästökauppajärjestelmään eikä yleistä tavoitetta edistää toimivaa maailmanlaajuista järjestelmää, jonka avulla voidaan hillitä ilmailun aiheuttamien päästöjen määrän kasvua, ja siinä olisi määriteltävä selvästi velvollisuudet, joita valtioiden ja lentoyhtiöiden on noudatettava poikkeuksen soveltamisajaksolla.

Perustelu

Ilmailualan on nopeasti lisääntyvien kasvihuonekaasupäästöjensä vuoksi osallistuttava muiden liikennemuotojen tavoin päästöjen vähentämiseen. Myös muut teollisuudenalat ovat jo vuosia osallistuneet EU:n päästökauppajärjestelmään. Ei ole mitään syytä jättää ilmailualaa EU:n päästökauppajärjestelmän ulkopuolelle.

Tarkistus 6

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 b kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 b) Väliaikaista poikkeusta voidaan soveltaa enintään vuoden ajan. Jos ilmailun päästöihin sovellettavasta markkinapohjaisten toimenpiteiden maailmanlaajuisesta järjestelmästä ei päästä sopimukseen ICAOn neuvotteluissa tämän ajan kuluessa, täytäntöönpanon kohtuullinen määräaika mukaan luettuna, kaikkien unionin ulkopuolella sijaitseville lentoasemille saapuvien ja niiltä lähtevien lentojen olisi kuuluttava jälleen Euroopan päästökauppajärjestelmän piiriin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY mukaisesti.

Tarkistus 7

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 c kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 c) Komission olisi laadittava parlamentille kattava raportti ICAOn yleiskokouksessa syyskuussa 2013 saavutetusta edistyksestä ja ehdotettava nopeasti tulosten mukaisia toimenpiteitä.

Tarkistus 8

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 d kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 d) Jos komissio harkitsee tämän päätöksen mukaisen poikkeuksen voimassaolon päätyttyä asiaa koskevia lisätoimia, sen olisi otettava huomioon mahdollinen vaikutus Euroopan sisäiseen lentoliikenteeseen ja ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin kilpailun

vääristymisen välttämiseksi.

Perustelu

Aikana, jolloin poikkeusta sovelletaan Euroopan ulkopuolisiin lentoihin, ETA-valtioiden lentokenttien välisiin lentoihin sovelletaan edelleen EU:n päästökauppadirektiiviä. Tämä tilanne saattaa johtaa Euroopan sisällä toimivien eurooppalaisten lentoyhtiöiden välisen kilpailun vääristymiseen, ja niiden lennoista sekä kolmansien maiden enimmäkseen kolmansissa maissa toimivista lentoyhtiöistä saatettaisiin siten sisällyttää suurempi osuus EU:n päästökauppajärjestelmään. Euroopan komission on ennen lisätoimien ehdottamista analysoitava tilannetta ja ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin, jotta vältetään tämä mahdollinen kilpailun vääristyminen.

Tarkistus 9

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 e kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 e) Ilmailun sisällyttäminen Euroopan päästökauppajärjestelmään olisi otettava huomioon kaikissa kolmansien maiden kanssa tehtävissä ilmailualan sopimuksissa.

Perustelu

Komissio neuvottelee parhaillaan ilmailualan sopimuksista monien naapurimaiden ja merkittävien kauppakumppaneiden kanssa. On tärkeää, että näissä sopimuksissa otetaan huomioon täysimääräisesti Euroopan poliittiset tavoitteet. Komission olisi siksi käytettävä esimerkkinä EU:n ja Kanadan välistä sopimusta lentoliikenteestä ja kannustettava kolmansia maita toteuttamaan toimenpiteitä ilmailun ilmastonmuutosvaikutusten vähentämiseksi.

Tarkistus 10

**Ehdotus päätökseksi
Johdanto-osan 4 f kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(4 f) Jotta voitaisiin lisätä kansainvälistä luottamusta unionin järjestelmää kohtaan, jäsenvaltioiden olisi käytettävä tulot, jotka saadaan Euroopan päästökauppajärjestelmän soveltamisesta

ilmailualaan, tällaisten päästöjen ympäristövaikutusten lieventämiseen ja osoitettava päästökauppajärjestelmästä saatuja tuloja kansainväliseen ilmastorahoitukseen kansainvälisten ilmastotoimien rahoitukseen, jolla edistetään muun muassa kehitysmaiden ilmastonsuojelupyrkimyksiä direktiivin 2003/87/EY 3 d artiklan 4 kohdan mukaisesti.

Perustelu

Ilmailualan maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen helpottamiseksi EU:n olisi edistettävä ilmailualalta saatujen tulojen ohjaamista kansainväliseen ilmastorahoitukseen YK:n puitesopimuksen mukaisesti. EU:n päästökauppajärjestelmän soveltamista ilmailuun olisi jatkettava alan ilmastovaikutusta vähentävän tehokkaan maailmanlaajuisen järjestelmän täytäntöönpanoon saakka. Painostusta olisi siksi jatkettava yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Tarkistus 11

Ehdotus päätökseksi 1 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Poiketen siitä, mitä direktiivin 2003/87/EY 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot eivät toteuta toimia ilma-aluksen käyttäjiä vastaan niiden direktiivin 2003/87/EY 12 artiklan 2 a kohdassa ja 14 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen vaatimusten osalta, jotka aiheutuvat ennen 1 päivää tammikuuta 2014, sellaisten lentojen liikennöinnin osalta, jotka saapuvat lentopaikkaan Euroopan unionin ulkopuoliseen maahan, joka ei ole **EFTAn** jäsen, ETA-jäsenvaltion alaisuuteen kuuluva alue tai unionin kanssa liittymissopimuksen allekirjoittanut maa, tai jotka lähtevät lentopaikasta tällaisesta maasta, jos tällaisille ilma-aluksen käyttäjille ei ole myönnetty päästöoikeuksia ilmaiseksi vuoden 2012 osalta tai jos niille on myönnetty tällaisia päästöoikeuksia mutta ne ovat palauttaneet

Tarkistus

Poiketen siitä, mitä direktiivin 2003/87/EY 16 artiklassa säädetään, jäsenvaltiot eivät toteuta toimia ilma-aluksen käyttäjiä vastaan niiden direktiivin 2003/87/EY 12 artiklan 2 a kohdassa ja 14 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen vaatimusten osalta, jotka aiheutuvat ennen 1 päivää tammikuuta 2014, sellaisten lentojen liikennöinnin osalta, jotka saapuvat lentopaikkaan Euroopan unionin ulkopuoliseen maahan, joka ei ole **ETAn** jäsen, ETA-jäsenvaltion alaisuuteen kuuluva alue tai unionin kanssa liittymissopimuksen allekirjoittanut maa, tai jotka lähtevät lentopaikasta tällaisesta maasta, jos tällaisille ilma-aluksen käyttäjille ei ole myönnetty päästöoikeuksia ilmaiseksi vuoden 2012 osalta tai jos niille on myönnetty tällaisia päästöoikeuksia mutta ne ovat palauttaneet

vastaavan määrän päästöoikeuksia
jäsenvaltioille mitätöimistä varten.

vastaavan määrän päästöoikeuksia
jäsenvaltioille mitätöimistä varten.

Perustelu

Kaikki EFTA-maat eivät ole suostuneet sisällyttämään direktiiviä 2003/87/EY kansalliseen lainsäädäntöönsä, vaan ainoastaan EFTA-maat, jotka ovat myös ETA:n jäseniä, ovat tehneet niin (toisin sanoen Islanti, Liechtenstein ja Norja mutta ei Sveitsi). Tekstissä olisi siksi viitattava ETA-maihin eikä EFTA-maihin.

Tarkistus 12

Ehdotus päätökseksi 3 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Edellä 2 artiklan mukaisesti mitätöityjä päästöoikeuksia ei oteta huomioon määritettäessä oikeuksia käyttää kansainvälisiä hyvityksiä direktiivin 2003/87/EY nojalla.

Tarkistus

Edellä 2 artiklan mukaisesti mitätöityjä päästöoikeuksia ei oteta huomioon määritettäessä oikeuksia käyttää kansainvälisiä hyvityksiä direktiivin 2003/87/EY nojalla. ***Kansainvälisistä hyvityksistä, jotka on saatu ennen tämän päätöksen voimaantuloa direktiivin 2008/101/EY mukaisesti, voidaan käyttää enintään osuus, joka vastaa 15:tä prosenttia vuonna 2013 mitätöidyistä päästöoikeuksista.***

Perustelu

On tärkeää taata oikeusvarmuus ja olla rankaisematta oikein toimivia yrityksiä, jotka ovat valmistautuneet ilmailudirektiivin soveltamiseen koko vuoden 2012 ajan. Tämän säännöksen avulla voidaan myös taata toiminnanharjoittajien yhtäläinen kohtelu riippumatta siitä, hyötyvätkö ne tästä poikkeuksesta vai eivät.

Tarkistus 13

Ehdotus päätökseksi 3 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a artikla

Komissio tiedottaa säännöllisesti Euroopan parlamentille ja jäsenvaltioille

ICAOn neuvotteluissa saavutetusta edistyksestä ja toimittaa näille raportin ICAOn yleiskokouksen tuloksista. Ellei ICAOn yleiskokous syyskuussa 2013 edisty merkittävästi maailmanlaajuisen markkinapohjaisen järjestelmän kehittämisessä, Euroopan päästökauppajärjestelmään on jälleen sisällytettävä kaikki kansainväliset lennot unionista ja unioniin vuodesta 2013 alkaen. Jos kokouksessa kuitenkin onnistutaan luomaan maailmanlaajuisen markkinapohjaisten toimien järjestelmä, komissio voi ehdottaa lisätoimia.

Perustelu

ICAOn saavuttaman merkittävän edistyksen seuraukset on ilmaistava erittäin selvästi. Komission olisi annettava parlamentille mahdollisimman täydelliset tiedot ICAOn neuvotteluista, jotta parlamentilla on mahdollisuus arvioida tuloksia ennen kuin komissio voi laajentaa poikkeuksen käyttöä tai ryhtyä muihin toimiin.

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Tilapäinen poikkeaminen kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2003/87/EY
Viiteasiakirjat	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 10.12.2012
Lausunnon antanut valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 10.12.2012
Valmistelija Nimitetty (pvä)	Mathieu Grosch 19.12.2012
Valiokuntakäsittely	22.1.2013
Hyväksytty (pvä)	19.2.2013
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 35 –: 1 0: 6
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

ASIAN KÄSITTELY

Otsikko	Tilapäinen poikkeaminen kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2003/87/EY			
Viiteasiakirjat	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
Annettu EP:lle (pvä)	20.11.2012			
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 10.12.2012			
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä)	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
Esittelijä(t) Nimitetty (pvä)	Peter Liese 3.12.2012			
Valiokuntakäsittely	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
Hyväksytty (pvä)	26.2.2013			
Lopullisen äänestyksen tulos	+: –: 0:	51 8 0		
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Krahmer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieper-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zanoni			
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta)	Phil Prendergast			
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	13.3.2013			