

# EUROOPAN PARLAMENTTI

2004



2009

*Istuntoasiakirja*

**A6-0220/2008**

4.6.2008

**\*\*\*II**

## **SUOSITUS TOISEEN KÄSITTELYYN**

neuvoston yhteisestä kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään  
(05058/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta

Esittelijä: Peter Liese

### ***Lainsäädäntömenettelyistä käytettävät symbolit***

- \* Kuulemismenettely  
*yksinkertainen enemmistö*
- \*\*I Yhteistoimintamenettely (ensimmäinen käsittely)  
*yksinkertainen enemmistö*
- \*\*II Yhteistoimintamenettely (toinen käsittely)  
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi tai parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai tarkistamiseksi*
- \*\*\* Hyväksyntämenettely  
*parlamentin jäsenten enemmistö lukuun ottamatta EY-sopimuksen 105, 107, 161 ja 300 artiklassa ja EU-sopimuksen 7 artiklassa tarkoitettuja tapauksia*
- \*\*\*I Yhteispäätösmenettely (ensimmäinen käsittely)  
*yksinkertainen enemmistö*
- \*\*\*II Yhteispäätösmenettely (toinen käsittely)  
*yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai tarkistamiseksi*
- \*\*\*III Yhteispäätösmenettely (kolmas käsittely)  
*yksinkertainen enemmistö yhteisen tekstin hyväksymiseksi*

(Ilmoitettu menettely perustuu komission esittämään oikeusperustaan.)

### ***Tarkistukset säädösehdotukseen***

Parlamentin tarkistuksissa esitetyt tekstin muutokset merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Kun kyseessä on muutossäädös ja parlamentin tarkistukseen sisältyy sellaisenaan olemassa olevan säännöksen tai määräyksen tekstiä, johon komissio ei ole ehdottanut muutoksia, kyseinen teksti ***lihavoidaan***. Merkintä [...] tarkoittaa, että kyseisestä kohdasta on poistettu tekstiä. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään asiasta vastaavien yksiköiden huomio sellaisiin säädösehdotuksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asiasta vastaavat yksiköt.

## SISÄLTÖ

	<b>Sivu</b>
LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI.5	
PERUSTELUT .....	38
ASIAN KÄSITTELY .....	43



## LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

neuvoston yhteisestä kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta ilmailutoiminnan sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään (05058/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD))

(Yhteispäätösmenettely: toinen käsittely)

*Euroopan parlamentti*, joka

- ottaa huomioon neuvoston yhteisen kannan (05058/2008 – C6-0177/2008),
  - ottaa huomioon ensimmäisessä käsittelyssä esittämänsä kannan<sup>1</sup> komission ehdotuksesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2006)0818)
  - ottaa huomioon EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan
  - ottaa huomioon työjärjestyksen 62 artiklan,
  - ottaa huomioon ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan suosituksen toiseen käsittelyyn (A6-0220/2008),
1. hyväksyy yhteisen kannan sellaisena kuin se on tarkistettuna;
  2. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle.

### Tarkistus 1

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös  
Johdanto-osan 5 a kappale (uusi)**

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***(5 a) Euroopan parlamentti hyväksyi helmikuussa 2007 ilmastonmuutosta koskevan päätöslauselman, jossa viitattiin tavoitteeseen, että maapallon keskilämpötila ei saa nousta yli kahta astetta esiteollisen ajan tasosta, ja kehoitettiin EU:ta säilyttämään johtavan roolinsa neuvotteluissa, joissa pohditaan ilmastonmuutoksen torjumisen kansainvälisiä puitteita vuoden 2012 jälkeisenä aikana, ja kehoitettiin sitä***

---

<sup>1</sup> Hyväksytyt tekstit, 13.11.2007, P6\_TA(2007)0505.

*esittämään jatkossakin kunnianhimoisia tavoitteita kansainvälisten kumppaneiden kanssa käymissään keskusteluissa sekä korostettiin, että on pyrittävä vähentämään kaikkien teollisuusmaiden päästöjen kokonaismäärää 30 prosenttia vuoden 1990 päästömääriin verrattuna vuoteen 2020 mennessä, jotta vuoteen 2050 mennessä päästöjä voidaan vähentää 60–80 prosenttia;*

*Perustelu*

*Euroopan parlamentin kannan ilmastonmuutokseen olisi ilmentävä direktiivin johdanto-osan kohdissa.*

## **Tarkistus 2**

### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)**

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

*(10 a) Komission olisi ilma-alusten päästöjen vähentämistä tukeakseen teetettävä vuoteen 2009 mennessä toteutettavuusselvitys ilma-alusten moottoreiden päästöjä koskevien standardien vahvistamisesta.*

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 2)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 2).*

## **Tarkistus 3**

### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 11 a kappale (uusi)**

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

*(11 a) Taloudellisten keinojen lisäksi tekniset ja toiminnalliset parannustoimet tarjoavat huomattavia mahdollisuuksia vähentää päästöjä, ja näitä toimia pitäisi*

**kehittää nyt entistä pidemmälle.**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 3)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 3).*

#### **Tarkistus 4**

#### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 11 b kappale (uusi)**

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***(11 b) Tehokkaammalla ilmaliiikenteen hallintajärjestelmällä voidaan vähentää polttoaineen kulutusta jopa 12 prosenttia ja näin myötävaikuttaa hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Tästä syystä yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva hanke ja SESAR-hanke olisi toteutettava mahdollisimman nopeasti ja tehokkaasti. Erityisesti jäsenvaltioiden ja yhteisön toimielinten olisi tiiviissä yhteistyössä ilmatilan käyttäjien kanssa toteutettava nopeita ja päättäväisiä toimia toiminnallisten ilmatilan lohkojen ja joustavien ilmatilan lohkojen vahvistamiseksi ja ilmatilan joustavan käytön varmistamiseksi. Siksi olisi tuettava Euroopan unionin ja Yhdysvaltojen ilmailuhallinnon sopimaa AIRE-aloitetta (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions).***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 4)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 4).*

## Tarkistus 5

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 11 c kappale (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***(11 c) Tutkimus, kehitys ja teknologia ovat keskeisellä sijalla innovoinnissa ja lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä edelleen. Ilma-alusten ja moottorien valmistajia sekä polttoaineiden tuottajia kehotetaan tutkimaan ja panemaan täytäntöön omilla aloillaan muutoksia, joilla lentoliikenteen ilmastovaikutuksia voidaan vähentää merkittävästi. Yhteisön olisi edelleen tuettava tutkimuksen seitsemännessä puiteohjelmassa käynnistettyä yhteistä Clean Sky -teknologia-aloitetta, jolla pyritään ratkaisevasti vähentämään lentoliikenteen ympäristövaikutuksia. Yhteisön olisi edelleen tuettava voimakkaasti ACAREn (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) työtä ja erityisesti sen strategista tutkimusohjelmaa, jossa vuoteen 2020 mennessä saavutettaviksi lentoliikenteen tavoitteiksi on asetettu 50 prosentin vähennys hiilidioksidipäästöissä matkustajakilometriä kohti ja 80 prosentin vähennys typenoksidien päästöissä.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 5)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 5).*



## Tarkistus 6

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 11 d kappale (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

**(11 d) Lentopaikoille myönnettävät tuet ovat joissakin tapauksissa kasvihuonekaasupäästöjen kannalta väärienlaisia kannustimia. Siksi komission on tiukasti noudatettava voimassa olevaa kilpailulainsäädäntöä.**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 6)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 6). Tarkistus oli kompromissi, joka korvasi esittelijän esittämän tiukemman tarkistuksen.*

## Tarkistus 7

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 13 a kappale (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

**(13 a) Lentopaikoille sekä ilma-alusten käyttäjille on taattava yhtäläiset toimintaedellytykset. Tämän vuoksi sekä kansainväliset lennot EU:sta ja EU:hun että EU:n sisäiset lennot olisi sisällytettävä yhteisön järjestelmään alusta alkaen.**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 8)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 8). Olisi korostettava, että EU:n sisäiset lennot ja mannerten väliset lennot sisällytetään yhteisön järjestelmään samaan aikaan alusta lähtien, sillä parlamentti ja neuvosto pitävät tätä ensisijaisen tärkeänä.*

## Tarkistus 8

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 14 kappale

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

(14) Kaikkien yhteisön lentopaikoille saapuvien tai niiltä lähtevien lentojen päästöt olisi sisällytettävä järjestelmään **vuodesta 2012** alkaen. ***Yhteisön järjestelmä voi näin toimia mallina päästökaupan käytölle maailmanlaajuisesti. Jos kolmas maa hyväksyy toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on vähentää yhteisöön saapuvien lentojen ilmastovaikutuksia, komission olisi kyseistä maata kuultuaan tarkasteltava käytettävissä olevia vaihtoehtoja, jotta mahdollistettaisiin yhteisön järjestelmän ja kyseisen maan toimenpiteiden optimaalinen vuorovaikutus.***

#### *Tarkistus*

(14) Kaikkien yhteisön lentopaikoille saapuvien tai niiltä lähtevien lentojen päästöt olisi sisällytettävä järjestelmään **vuodesta 2011** alkaen. ***Ilmastonmuutos on maailmanlaajuinen ilmiö, joka edellyttää yhtä laajoja ratkaisuja. Euroopan yhteisö katsoo tämän direktiivin olevan tärkeä ensimmäinen askel. Unionin ulkopuolisia osapuolia pyydetään osallistumaan keskusteluun esittämällä näkemyksiään tämän politiikanvälineen kehittämiseksi edelleen. Jotta kolmansien osapuolien näkemykset voitaisiin huomioida, komission olisi oltava näihin jatkuvassa yhteydessä sekä ennen tämän direktiivin täytäntöönpanoa että sen aikana. Ensimmäinen askel kohti maailmanlaajuisista sopimusta olisi yksi tai useampi kahdenvälinen sopimus yhden tai useamman kolmannen osapuolen kanssa. Jos EU sopii kolmannen osapuolen kanssa yhteisestä järjestelmästä, jolla on vähintään samat myönteiset ympäristövaikutukset kuin tällä direktiivillä, komissio voi ehdottaa tämän direktiivin tarkistamista. Komissio voi joka tapauksessa ehdottaa, että kolmansista maista saapuvia lentoja ei sisällytetä järjestelmään, jos asianomaisella kolmannella maalla on käytössä järjestelmä, josta on ympäristölle etua vähintään yhtä paljon kuin tästä direktiivistä.***

#### *Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistukset 64, 71 ja 9). Se, että Eurooppa ei halua vaatia mitään erityistä järjestelmää vaan ratkaisua ongelmaan, olisi tehtävä huomattavasti selvemmäksi kuin yhteisessä kannassa on tehty. Yhdysvalloissa tapahtunut kehitys (Lieberman–Warner-laki sekä presidenttiehdokkaiden lausunnot) osoittaa, että Euroopan unionin ja Yhdysvaltojen kahdenvälinen sopimus on todellinen vaihtoehto.*

## Tarkistus 9

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 16 kappale

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

(16) Ilmailu vaikuttaa ilmastoon maailmanlaajuisesti, koska siitä aiheutuu hiilidioksidi-, typenoksidi-, vesihöyry-, sulfaattihiukkas- ja nokihiukkaspäästöjä. IPCC on arvioinut, että ilmailun kokonaisvaikutukset tällä hetkellä ovat kahdesta neljään kertaa suuremmat kuin sen aikaisempien pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Uusimpien yhteisön tutkimusten mukaan ilmailun kokonaisvaikutukset saattavat olla kaksi kertaa suuremmat kuin pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Missään näistä arvioista ei kuitenkaan oteta huomioon cirrus-pilvien vaikutusta, joita koskevat arviot ovat erittäin epävarmoja. EY:n perustamissopimuksen 174 artiklan 2 kohdan mukaisesti yhteisön ympäristöpolitiikka perustuu ennalta varautumisen periaatteeseen. ***Tieteen edistymistä odotettaessa*** kaikki ilmailun vaikutukset olisi otettava huomioon mahdollisimman laajalti. ***Typenoksidipäästöjä käsitellään muissa komission vuonna 2008 antamissa lainsäädäntöehdotuksissa.***

#### *Tarkistus*

(16) Ilmailu vaikuttaa ilmastoon maailmanlaajuisesti, koska siitä aiheutuu hiilidioksidi-, typenoksidi-, vesihöyry-, sulfaattihiukkas- ja nokihiukkaspäästöjä. IPCC on arvioinut, että ilmailun kokonaisvaikutukset tällä hetkellä ovat kahdesta neljään kertaa suuremmat kuin sen aikaisempien pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Uusimpien yhteisön tutkimusten mukaan ilmailun kokonaisvaikutukset saattavat olla kaksi kertaa suuremmat kuin pelkkien hiilidioksidipäästöjen vaikutukset. Missään näistä arvioista ei kuitenkaan oteta huomioon cirrus-pilvien vaikutusta, joita koskevat arviot ovat erittäin epävarmoja. EY:n perustamissopimuksen 174 artiklan 2 kohdan mukaisesti yhteisön ympäristöpolitiikka perustuu ennalta varautumisen periaatteeseen, ***ja tästä syystä*** kaikki ilmailun vaikutukset olisi otettava huomioon mahdollisimman laajalti. ***Ilmaliikenteen hallintaviranomaisten olisi sovellettava tehokkaita toimenpiteitä tiivistymisjuovien ja cirrus-pilvien muodostumisen ehkäisemiseksi muuttamalla lentoreittejä niin, että varmistetaan, että lennot eivät kulje sellaisten alueiden kautta, joilla tällaisten pilvien muodostumista on ilmakehän erityisolosuhteiden vuoksi todennäköistä. Lisäksi niiden olisi voimakkaasti edistettävä tutkimusta, joka koskee tiivistymisjuovien ja cirrus-pilvien muodostumista, muun muassa tehokkaita lieventämiskeinoja (esimerkiksi polttoaine, moottorit ja ilmaliikenteen hallinta), jotka eivät vaikuta kielteisesti muihin ympäristötavoitteisiin. Erityisesti***

***lentoliikenteen typenoksidien päästöjä  
käsitteleviä komission  
lainsäädäntöehdotuksia odottaessa  
jokaiseen ympäristöön pääsevään  
hiilidioksiditonniiin olisi sovellettava  
kerrointa.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyt tarkistukset 10 ja 65)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistukset 10 ja 65).  
Euroopan parlamentille on ratkaisevan tärkeää, että lentoliikenteen ilmastovaikutuksiin  
puututaan asianmukaisella tavalla.*

## **Tarkistus 10**

### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)**

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***(17 a) Vaikka ilma-alusten käyttäjien  
onkin hankala siirtyä vaihtoehtoiisiin  
(uusiutuviiin) energialähteisiin, päästöjä  
on ilmailualalla vähennettävä  
huomattavasti noudattaen unionin yleistä  
20–30 prosentin vähentämistavoitetta  
vuoden 1990 tasoihin verrattuna.  
Jokaisena yhteisön järjestelmän  
sitoumuskautena, jolloin ilmailu on  
sisällytetty päästökauppajärjestelmään,  
ilmailun tavoitteet olisi vahvistettava  
ilmailuun kyseisellä sitoumuskaudella  
sovelletun viitejakson mukaan sen  
perusteella, kuinka paljon muilta aloilta,  
joilla on kiinteitä pilaantumisen lähteitä,  
keskimäärin edellytetään kaikissa  
jäsenvaltioissa.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 13)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 13).*

## Tarkistus 11

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 19 kappale

*Neuvoston yhteinen kanta*

(19) Ilmailu lisää ihmisen toiminnan aiheuttamaa yleistä ilmastomuutosvaikutusta, **ja ilma-alusten kasvihuonekaasupäästöjen ympäristövaikutuksia voidaan lieventää ilmastomuutosta hillitsevillä toimenpiteillä** EU:ssa ja kolmansissa maissa **ja rahoittamalla** vaikutusten lieventämiseen ja vaikutuksiin mukautumiseen **liittyvää tutkimusta ja kehitystyötä. Jäsenvaltioiden omia julkisia menoja koskevat päätökset ovat toissijaisuusperiaatteen mukaisesti kunkin jäsenvaltion asia. Tämän lähtökohdan noudattamista rajoittamatta päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja tai jäsenvaltioiden budjettiin liittyvien perusperiaatteiden, kuten yhtenäisyyden ja yleiskatteisuuden, edellyttämä vastaava määrä olisi käytettävä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, ilmastomuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa, vaikutusten lieventämiseen ja vaikutuksiin sopeutumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen ja järjestelmän hallintokustannusten kattamiseen. Tähän voisi sisältyä ympäristöä säästävien liikennemuotojen käyttöä edistäviä toimia.** Huutokaupasta saaduilla tuloilla olisi erityisesti rahoitettava energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuista rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä **ja kehitysmaiden sopeutumista helpottavia** toimenpiteitä. **Tässä direktiivissä olevat tulojen käyttöä koskevat säännökset eivät rajoita mahdollisia päätöksiä**

*Tarkistus*

(19) Ilmailu lisää ihmisen toiminnan aiheuttamaa ilmastomuutosvaikutusta. **Päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja olisi käytettävä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, ilmastomuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen** EU:ssa ja kolmansissa maissa, **etenkin kehitysmaissa**, vaikutusten lieventämiseen ja vaikutuksiin sopeutumiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen, **ennen kaikkea ilmailualalla.** Huutokaupasta saaduilla tuloilla olisi erityisesti rahoitettava energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuista rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä toimenpiteitä. **Kansalaisille koituvan taakan helpottamiseksi jonkin verran huutokaupoista saatavia tuloja olisi käytettävä myös ilmastoystävällisten liikennemuotojen, kuten junan ja linja-auton, käytöstä aiheutuvien verojen ja maksujen alentamiseen. Niitä olisi käytettävä myös tämän direktiivin hallinnoinnista aiheutuvien jäsenvaltioiden perusteltujen kustannusten kattamiseen. Jäsenvaltiot voivat käyttää näitä tuloja myös saatavuus- ja kilpailukykyongelmien, joita aiheutuu syrjäisimmille seuduille, ja ongelmien, joita aiheutuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi tämän direktiivin täytäntöönpanosta, lieventämiseen tai jopa poistamiseen. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tätä tarkoitusta varten toteutetuista toimista.**

*päästöoikeuksien huutokaupasta  
saatavien tulojen käytöstä direktiivin  
2003/87/EY yleisen tarkistamisen  
yhteydessä.*

## Tarkistus 12

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 21 kappale

*Neuvoston yhteinen kanta*

(21) Järjestelmän kustannustehokkuuden lisäämiseksi olisi ilma-alusten käyttäjien voitava hyödyntää hanketoiminnasta saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä päästöoikeuksien palauttamiseen liittyvien vaatimusten täyttämiseksi yhdenmukaistettuun rajaan saakka. Sertifioitujen päästövähennysten ja päästövähennysyksiköiden käytön olisi oltava yhdenmukaista tässä direktiivissä esitetystä päästökauppajärjestelmässä sovellettavien käytön hyväksymisperusteiden kanssa.

*Tarkistus*

(21) Järjestelmän kustannustehokkuuden lisäämiseksi olisi ilma-alusten käyttäjien voitava hyödyntää *laitoksille muilla päästökauppajärjestelmän piiriin kuuluvilla aloilla osoitettuja päästöoikeuksia*, hanketoiminnasta saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä päästöoikeuksien palauttamiseen liittyvien vaatimusten täyttämiseen yhdenmukaistettuun rajaan saakka. Sertifioitujen päästövähennysten ja päästövähennysyksiköiden käytön olisi oltava yhdenmukaista tässä direktiivissä esitetystä päästökauppajärjestelmässä sovellettavien käytön hyväksymisperusteiden kanssa.

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 15)*

*Perustelu*

*Vastaa tarkistusta 15, jonka parlamentti hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä.*

## Tarkistus 13

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 21 a kappale (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

*(21 a) Nykyisen  
päästökauppajärjestelmän seurauksena  
energiavaltainen teollisuus toimii jo nyt  
paineen alaisena hyvin korkeista*

*hiilidioksidihinnoista johtuen. On olemassa todellinen vaara hiilivuodosta, jos järjestelmään lisätään jokin toinen merkittävä ala, jonka on ostettava päästöoikeuksia. Hiilivuodon ehkäisemiseksi energiavaltaisesta teollisuudesta, kuten sementti-, kalkki- tai terästeollisuudesta, komission olisi tarkasteltava eri vaihtoehtoja, kuten alakohtaisia tavoitteita taikka välillisten verojen perimistä tuonnin ja palauttamista viennin yhteydessä, ja julkaistava ennen vuoden 2008 loppua kertomuksen siitä, miten asiaa pitäisi käsitellä.*

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 16)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 16). EU:n päästökauppajärjestelmän yleisestä tarkistuksesta tammikuussa 2008 esittämässään ehdotuksessa komissio ilmoittaa tekevänsä tutkimuksen ja ehdotuksen hiilivuodon ehkäisemiseksi energiavaltaisesta teollisuudesta vuonna 2011. Sijoittajaturvan parantamiseksi selvitys ja ehdotus on esitettävä mahdollisimman pian.*

#### **Tarkistus 14**

#### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 23 a kappale (uusi)**

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

*(23 a) Ilma-alusten käyttäjien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi noudatettava niiden vastuualueeseen kuuluvien ilma-alusten käyttäjien hallinnoinnissa yhdenmukaistettuja sääntöjä komission laatimien erityisten ohjeiden mukaisesti.*

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 17)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 17).*

## Tarkistus 15

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös Johdanto-osan 33 a kappale (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

**(33 a) Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita ylläpitämästä tai ottamasta käyttöön muita täydentäviä ja rinnakkaisia politiikkoja tai toimenpiteitä, joilla pyritään vähentämään ilmailualan kokonaisvaikutusta ilmastonmuutokseen.**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 18)*

## Tarkistus 16

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös 1 artikla – 3 kohta – b alakohta Direktiivi 2003/87/EY 3 artikla – o alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

"o) 'ilma-aluksen käyttäjällä' henkilöä, joka käyttää ilma-alusta sen suorittaessa liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, tai jos **kyseinen henkilö** ei ole tiedossa **tai ilma-aluksen omistaja ei ole yksilöinyt käyttäjää**, ilma-aluksen omistajaa;

"o) 'ilma-aluksen käyttäjällä' henkilöä **tai ICAO-tunnuksella yksilöityä yhteisöä**, joka käyttää ilma-alusta sen suorittaessa liitteessä I mainittua ilmailutoimintaa, tai jos **ICAO-tunnus** ei ole tiedossa, **lentotoimintaluvan (AOC) haltijaa tai ilma-aluksen omistajaa. Tämä edellyttää, että jäsenvaltioiden kansalliset ilmailurekisterit sisältävät yhdenmukaistetun määräyksen, jolla varmistetaan, että ilma-aluksen käyttäjä sekä sen omistaja yksilöidään aina kuin mahdollista liikkuvaan kalustoon kohdistuvia kansainvälisiä vakuusoikeuksia koskevassa Kapkaupungin yleissopimuksessa määrätyllä tavalla;**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 21)*



Perustelu

Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 21).

**Tarkistus 17**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 4 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 c artikla – 1 kohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

1. Ilma-alusten käyttäjille **1 päivän tammikuuta 2012** ja 31 päivän joulukuuta 2012 välillä jaettavien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä on **100 prosenttia** ilmailun **aiemmista päästöistä**.

*Tarkistus*

1. Ilma-alusten käyttäjille **1 päivän tammikuuta 2011** ja 31 päivän joulukuuta 2012 välillä jaettavien ilmailun päästöoikeuksien kokonaismäärä on **90 prosenttia** ilmailun **aiempien päästöjen summasta kerrottuna kahdella**.

Perustelu

Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistukset 61 ja 24).

**Tarkistus 18**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 4 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 c artikla – 2 kohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

2. Tämän direktiivin 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna, 1 päivänä tammikuuta 2013 alkavana kautena ja, **mikäli 30 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun uudelleentarkastelun perusteella ei tehdä mitään muutoksia**, kunakin sitä seuraavana kautena **ilma-alusten käyttäjille** myönnettävien ilmailun päästöoikeuksien **kokonaismäärä on 100 prosenttia ilmailun aiemmista päästöistä kerrottuna kauteen kuuluvien vuosien määrällä**.

*Tarkistus*

2. Tämän direktiivin 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna, 1 päivänä tammikuuta 2013 alkavana kautena ja kunakin sitä seuraavana kautena **vuosittain** myönnettävien ilmailun päästöoikeuksien **määrä vähenee lineaarisesti päästökauppajärjestelmän kattamiin päästöihin sovellettavan päästövähennysten kokonaistavoitteen mukaisesti 1 kohdassa määritettyyn vuotuisen arvoon viitaten**.

(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyt tarkistukset 13 ja 61)

## Tarkistus 19

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

#### 1 artikla – 4 kohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 d artikla – 1 kohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

1. Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kautena on **10 prosenttia** päästöoikeuksista myytävä huutokaupalla.

#### *Tarkistus*

1. Edellä olevan 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna kautena on **25 prosenttia** päästöoikeuksista myytävä huutokaupalla.

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 74)*

#### *Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 74). Huutokaupalla myytävien päästöoikeuksien prosenttiosuutta on lisättävä, jotta voidaan välttää kilpailun vääristyminen. Vaikka on merkittävä parannus, että oikeuksia ei jaeta kansallisten päästöoikeuksien jakosuunnitelmien vaan vertailuarvojen perusteella, kaikista vertailuarvoista on etua yksille ja haittaa toisille liiketoimintamuodoille. Huutokaupalla myytävien oikeuksien korkeampi prosenttiosuus tasapainottaisi tätä vaikutusta. Prosenttiosuuden nosto on tarpeen myös poikkeuksellisten voittojen välttämiseksi ja ympäristöystävällisten kuljetusjärjestelmien verovähennysten mahdollistamiseksi.*

## Tarkistus 20

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

#### 1 artikla – 4 kohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 d artikla – 2 kohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

2. Myöhempinä kausina 1 kohdassa tarkoitettua huutokaupattavaa osuutta **voidaan lisätä osana tämän direktiivin yleistä uudelleentarkastelua.**

#### *Tarkistus*

2. Myöhempinä kausina 1 kohdassa tarkoitettua huutokaupattavaa osuutta **lisätään muilla aloilla huutokaupattavan enimmäisosuuden mukaisesti.**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyt tarkistukset 75 ja 87)*

#### *Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistukset 75 ja 87). Huutokaupalla myytävien päästöoikeuksien prosenttiosuutta on lisättävä, jotta voidaan*

välttää kilpailun vääristyminen. Vaikka on merkittävä parannus, että oikeuksia ei jaeta kansallisten päästöoikeuksien jakosuunnitelmien vaan vertailuarvojen perusteella, kaikista vertailuarvoista on etua yksille ja haittaa toisille liiketoimintamuodoille. Huutokaupalla myytävien oikeuksien korkeampi prosenttiosuus tasapainottaisi tätä vaikutusta. Prosenttiosuuden nosto on tarpeen myös poikkeuksellisten voittojen välttämiseksi ja ympäristöystävällisten kuljetusjärjestelmien verovähennysten mahdollistamiseksi.

## Tarkistus 21

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

#### 1 artikla – 4 kohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 d artikla – 4 kohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

**4. Jäsenvaltioiden on päätettävä, miten päästöoikeuksien huutokaupasta saatuja tuloja käytetään. Ne olisi käytettävä ilmastonmuutoksen torjumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa sekä jäsenvaltioille tämän direktiivin osalta aiheutuvien hallinnollisten kulujen kattamiseen.**

#### *Tarkistus*

**4. Päästöoikeuksien huutokaupasta saadut tulot on käytettävä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmastonmuutoksen vaikutuksiin sopeutumiseen EU:ssa ja kolmansissa maissa, etenkin kehitysmaissa, vaikutusten lieventämiseen liittyvän tutkimuksen ja kehitystyön rahoittamiseen, ennen kaikkea ilmailualalla, ja vaikutuksiin sopeutumiseen. Kansalaisille koituvan taakan helpottamiseksi jonkin verran huutokaupoista saatavat tulot on käytettävä myös ilmastoystävällisten liikennemuotojen, kuten junan ja linja-auton, verotuksen ja maksujen alentamiseen. Huutokaupasta saaduilla tuloilla on erityisesti rahoitettava energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävää maailmanlaajuista rahastoa sekä metsien hävittämistä estäviä toimenpiteitä. Niitä voidaan käyttää myös tämän direktiivin hallinnoinnista aiheutuvien jäsenvaltioiden perusteltujen kustannusten kattamiseen. Jäsenvaltiot voivat käyttää näitä tuloja myös saatavuus- ja kilpailukykyongelmien, joita aiheutuu syrjäisimmille seuduille, ja ongelmien, joita aiheutuu julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi tämän**

***direktiivin täytäntöönpanosta,  
lieventämiseen tai jopa poistamiseen.  
Jäsenvaltioiden on ilmoitettava  
komissiolle tämän kohdan mukaisesti  
toteuttamansa toimenpiteet.***

#### *Perustelu*

*Tekstillä pyritään pääsemään kompromissiin toisaalta tarkistuksen 11 ja 20 välillä ja toisaalta tarkistuksen 52 kanssa. Sillä myös pyritään hyväksymään neuvoston ajatus erityisestä viittauksesta energiatehokkuutta ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä koskeviin rahastoihin sekä metsien hävittämistä estäviin toimenpiteisiin. Näiden seikkojen ei tule olla keskenään ristiriidassa. Sen vuoksi parlamentin olisi hyväksyttävä tämä neuvoston tekstiin sisältyvä ajatus.*

### **Tarkistus 22**

#### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

##### **1 artikla – 4 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 e artikla – 5 kohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

5. Hallinnoivan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä kullekin ilma-aluksen käyttäjälle tälle kyseisenä vuonna tämän artiklan tai 3 f artiklan mukaisesti jaetut päästöoikeudet **28 päivään helmikuuta 2012** mennessä ja kunkin seuraavan vuoden 28 päivään helmikuuta mennessä.

#### *Tarkistus*

5. Hallinnoivan jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä kullekin ilma-aluksen käyttäjälle tälle kyseisenä vuonna tämän artiklan tai 3 f artiklan mukaisesti jaetut päästöoikeudet **28 päivään helmikuuta 2011** mennessä ja kunkin seuraavan vuoden 28 päivään helmikuuta mennessä.

#### *Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus. Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta ehdotti vuotta 2010. Kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen kiireellisyys on nyt vielä ilmeisempää kuin ensimmäisen käsittelyn aikana*

### **Tarkistus 23**

#### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

##### **1 artikla – 4 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 e artikla – 5 a kohta (uusi)

**5 a. Mikäli useampi ilma-aluksen käyttäjä sulautuu tai liittyy yhteen tietyn kauden aikana, niille myönnetyt tai niiden hankkimat päästöoikeudet pysyvät näin syntyneellä uudella yrityksellä. Mikäli jokin ilma-aluksen käyttäjä lopettaa toimintansa, asianomainen jäsenvaltio asettaa sen päästöoikeudet päästöoikeuksien jälkimarkkinoille. Käyttämättä jääneet päästöoikeudet asetetaan seuraavan vuoden alussa kokonaisuudessaan huutokaupattaviksi ottaen huomioon myönnettävien päästöoikeuksien yleinen vähennys.**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 34)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 34).*

**Tarkistus 24**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 4 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

3 e artikla – 5 b kohta (uusi)

**5 b. Komissio laatii vuosina 2011–2012 saatujen kokemusten pohjalta ehdotuksen niiden kasvihuonekaasupäästölupien osuudesta, jotka ilmailuala saa ostaa laajempien kasvihuonekaasupäästölupajärjestelmien jälkimarkkinoilta.**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 35)*

*Perustelu*

*Vastaa tarkistusta 35, jonka parlamentti hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä.*

## Tarkistus 25

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

#### 1 artikla – 4 kohta

Direktiivi 2003/87/EY

3 f artikla – 1 kohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

1. Kunakin 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kautena 3 % jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä on siirrettävä erityisvarantoon sellaisia ilma-alusten käyttäjiä varten,

*a) jotka aloittavat liitteen I soveltamisalaan kuuluvan ilmailutoiminnan sen tarkkailuvuoden jälkeen, jota koskevat tonnikipometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettulta kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla; tai*  
*b) joiden tonnikipometritiedoissa on tapahtunut keskimäärin yli 18 prosenttia kasvu sen tarkkailuvuoden, jota koskevat tonnikipometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettulta kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla, ja kyseisen kauden toisen kalenterivuoden välillä;*  
*ja joiden a alakohdan mukainen toiminto tai b alakohdan mukainen lisätoiminta ei ole kokonaan tai osittain jatkoa toisen ilma-aluksen käyttäjän aikaisemmin suorittamalle ilmailualan toiminnolle.*

#### *Tarkistus*

1. Kunakin 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna kautena 3 % jaettavien päästöoikeuksien kokonaismäärästä on siirrettävä erityisvarantoon sellaisia ilma-alusten käyttäjiä varten, ***joita aloittavat liitteen I soveltamisalaan kuuluvan ilmailutoiminnan sen tarkkailuvuoden jälkeen, jota koskevat tonnikipometritiedot 3 c artiklan 2 kohdassa tarkoitettulta kaudelta on toimitettu 3 e artiklan 1 kohdan nojalla ja joiden a alakohdan mukainen toiminto tai b alakohdan mukainen lisätoiminta ei ole kokonaan tai osittain jatkoa toisen ilma-aluksen käyttäjän aikaisemmin suorittamalle ilmailualan toiminnolle.***

#### *Perustelu*

*Neuvoston yhteisessä kannassaan esittämällä säännöksellä on kielteinen vaikutus ympäristön*

kannalta. Ei ole selvää, mikä toiminnan harjoittaja hyötyy siitä, joten ehdotamme sen poistamista.

## Tarkistus 26

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

#### 1 artikla – 8 kohta

Direktiivi 2003/87/EY

11 a artikla – 1 a kohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

1 a. Jollei 3 kohdasta muuta johdu, jäsenvaltioiden on kunakin **3 c artiklassa** tarkoitettuna kautena annettava kunkin ilma-aluksen käyttäjän käyttää hanketoiminnoista saatuja sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä. **Edellä 3 c artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kauden aikana ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää sertifioituja päästövähennyksiä ja päästövähennysyksiköitä 15 prosenttiin** saakka niistä päästöoikeuksista, jotka ilma-alusten käyttäjien on palautettava 12 artiklan 2 a kohdan mukaisesti.

***Seuraavien kausien osalta prosenttiosuus päätetään hanketoiminnoista saatujen sertifioitujen päästövähennysten ja päästövähennysyksiköiden käytön***

#### *Tarkistus*

1 a. Jollei 3 kohdasta muuta johdu, jäsenvaltioiden on kunakin **11 artiklan 2 kohdassa** tarkoitettuna kautena annettava kunkin ilma-aluksen käyttäjän käyttää **III luvun mukaisesti myönnettyjä oikeuksia**, hanketoiminnoista saatuja päästövähennysyksiköitä ja sertifioituja päästövähennyksiä **tiettyyn prosenttiosuuteen** saakka niistä päästöoikeuksista, jotka ilma-alusten käyttäjien on palautettava 12 artiklan 2 a kohdan mukaisesti; **tämä prosentuaalinen osuus on päästövähennysyksiköiden ja sertifioitujen päästövähennysten niiden prosentuaalisten osuuksien keskiarvo, jotka jäsenvaltiot ovat tälle kaudelle määrittelleet 1 kohdan mukaisesti. Komissio julkaisee tämän prosentuaalisen osuuden vähintään kuusi kuukautta ennen kunkin 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kauden alkua. Ilmailutoimintoja varten käytettävissä olevien päästövähennysyksiköiden ja sertifioitujen päästövähennysten prosentuaalista osuutta sekä niiden käyttöä muilla aloilla on tarkistettava osana päästökauppajärjestelmän uudelleentarkastelua.**

*määrittämismenettelyn mukaisesti osana tämän direktiivin tarkistamista ja ottaen huomioon kansainvälisen ilmastomuutosta koskevan järjestelmän kehittäminen.*

*Komissio julkaisee kyseisen prosenttiosuuden vähintään kuusi kuukautta ennen kunkin 3 c artiklassa tarkoitetun kauden alkua."*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus.*

## **Tarkistus 27**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 10 kohta- b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 2 a a kohta (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

*2 a a. Niin kauan kuin ei ole käytössä liitteessä I lueteltua ilmailualan toimintoa suorittavien ilma-alusten typenoksidipäästöjen vähentämiseen kannustavia yhteisön toimenpiteitä, joilla varmistetaan yhtä kunnianhimoinen ympäristönsuojelun taso kuin tällä direktiivillä, 2 a kohdan soveltamiseksi hiilidioksidin määrä, jonka ilma-aluksen käyttäjä voi päästää muiden oikeuksien kuin lentoliikenteen päästöoikeuksien, sertifioidun päästövähennyksen tai päästövähennysyksikön nojalla, jaetaan 3 artiklan a alakohdasta poiketen vaikutuskertoimella 2.*

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 41)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 41).*



## Tarkistus 28

Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

1 artikla – 10 kohta – b alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 2 a b, 2 a c ja 2 a d kohta (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***2 a b. Ilma-alusten käyttäjien, jotka haluavat luovuttaa 2 a kohdan soveltamiseksi muita oikeuksia kuin ilmailun päästöoikeuksia, on esitettävä hallinnoivalle jäsenvaltiolle kyseisenä kalenterivuonna toteutettuja liitteessä I lueteltuja ilmailutoimintoja koskevat todennetut tonnikilometritiedot.***

***2 a c. Komissio määrittelee 3 artiklan mukaisesti vaadittavien tietojen pohjalta kaikkia ilma-alusten käyttäjiä varten tehokkuusindikaattorin, joka lasketaan jakamalla ilma-alusten käyttäjien kokonaispäästöt tonnikilometritietojen summalla. Käyttäen pohjana tehokkuusindikaattoria ensimmäiseltä vuodelta, jolta tietoja on saatavissa, komissio julkaisee vuosiksi 2010, 2015 ja 2020 tavoitetehtokkuusindikaattorin, joka perustuu tulo-tonnikilometrikohtaisten päästöjen vuosittaiseen 3,5 prosentin vähennykseen siten, että otetaan huomioon vapaaehtoinen tavoite parantaa ilma-alusten polttoainetehokkuutta 3,5 prosentilla vuodessa vuoteen 2020 asti.***

***2 a d. Niiden ilma-alusten käyttäjien, joiden tehokkuusindikaattorin arvo jonakin vuonna ylittää komission kyseistä vuotta varten laskeman tavoitetehtokkuusindikaattorin, tarvitsee luovuttaa ainoastaan ilmailua koskevia päästöoikeuksia 2 a kohdan säännösten noudattamiseksi.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 42)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 42). On erittäin tärkeää varmistaa, että järjestelmän vaikutus ei jää siihen, että raha siirtyy lentoliikennealalta muille aloille, vaan että lentoliikennealan päästöt vähenevät todella ja tehokkuus paranee.*

**Tarkistus 29**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 10 kohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 2 a e artikla (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***2 a e. Komissio esittää Euroopan parlamentille vuosina 2010 ja 2015 kertomuksen edistymisestä tämän tavoitteen saavuttamisessa ottaen huomioon ilma-alusten käyttäjien sitoumuksen lisätä ilma-alusten moottoreiden tehokkuutta 50 prosentilla vuoteen 2020 mennessä.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 42)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 42). On erittäin tärkeää varmistaa, että järjestelmän vaikutus ei jää siihen, että raha siirtyy lentoliikennealalta muille aloille, vaan että lentoliikennealan päästöt vähenevät todella ja tehokkuus paranee.*

**Tarkistus 30**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 10 kohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

12 artikla – 2 a f kohta (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***2 a f. Heti kun riittävät tieteelliset todisteet on saatu, esitetään sopivaa kerrointa, jolla otetaan huomioon ilmailutoiminnan***

***aiheuttamien cirrus-pilvien vaikutukset.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 44)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 44). Vielä ei ole tieteellisiä todisteita, joiden perusteella cirrus-pilvet voitaisiin sisällyttää päästökauppajärjestelmään, mutta heti kuin tiede menee eteenpäin, cirrus-pilvien vaikutus olisi otettava huomioon.*

**Tarkistus 31**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 15 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

18 a artikla – 3 a kohta (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***3 a. Ilma-alusten käyttäjien yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi komissio hyväksyy erityiset ohjeet, joilla yhdenmukaistetaan ilma-alusten käyttäjien hallinnointi hallinnoivissa jäsenvaltioissa.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 45)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 45).*

**Tarkistus 32**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 15 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

18 b artikla

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

Komissio voi pyytää Eurocontrolilta apua ***3 b artiklan*** 4 kohdan ja 18 a artiklan velvoitteiden täyttämiseksi, ja se ***voi tässä tarkoituksessa tehdä asianmukaisia sopimuksia kyseisen järjestön kanssa.***

Komissio voi pyytää Eurocontrolilta apua ***3 c artiklan*** 4 kohdan ja 18 a artiklan velvoitteiden täyttämiseksi, ja se ***nimeää puolueettoman elimen, jolle lentoyhtiöt toimittavat tietoja suoraan.***

Perustelu

Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 46).

**Tarkistus 33**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 18 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

25 a artikla

*Neuvoston yhteinen kanta*

*1. Jos kolmas maa hyväksyy toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on vähentää kyseisestä maasta lähtevien ja yhteisöön saapuvien lentojen ilmastovaikutuksia, komissio tarkastelee kyseistä kolmatta maata ja 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa komiteassa olevia jäsenvaltiota kuultuaan käytettävissä olevia vaihtoehtoja, jotta mahdollistettaisiin yhteisön järjestelmän ja kyseisen maan toimenpiteiden optimaalinen vuorovaikutus.*

*Komissio voi tarvittaessa hyväksyä muutoksia, joiden seurauksena kyseisestä maasta saapuvat lennot eivät kuulu liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan, tai säättää liitteessä I mainittuun ilmailutoimintaan tehtävistä muista muutoksista, joita edellytetään neljännessä alakohdassa tarkoitettussa sopimuksessa. Näistä toimenpiteistä,*

*Tarkistus*

*1. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot pyrkivät edelleen yhteisymmärrykseen maailmanlaajuisista toimenpiteistä ilmailun aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. EU:n ja kolmansien maiden tai kolmansien maiden ryhmien kahdenväliset sopimukset yhteisestä lentoliikenteen päästökauppajärjestelmästä voisivat olla hyödyllinen ensimmäinen askel kohti maailmanlaajuisesta sopimusta. Komissio pitää jatkuvasti yhteyttä kolmansiin osapuoliin ennen tämän direktiivin antamista ja sen täytäntöönpanon aikana. Jos EU tekee kolmannen osapuolen kanssa sopimuksen yhteisestä järjestelmästä tai jos päästään sopimukseen maailmanlaajuisesta järjestelmästä, komissio harkitsee tällaisen yhteisymmärryksen perusteella, onko tätä direktiiviä tarpeen muuttaa siltä osin kuin se koskee ilma-alusten käyttäjiä.*

*2. Komissio tarkastelee joka tapauksessa kolmatta osapuolta tai kolmansia osapuolia ja 23 artiklan 1 kohdassa tarkoitettussa komiteassa olevia jäsenvaltiota kuultuaan käytettävissä olevia vaihtoehtoja, jotta mahdollistettaisiin yhteisön järjestelmän ja toisen järjestelmän optimaalinen vuorovaikutus, erityisesti kaksinkertaisen*

*joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, päätetään 23 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen. Komissio voi ehdottaa muita muutoksia tähän direktiiviin Euroopan parlamentille ja neuvostolle.*

*Komissio voi myös tarvittaessa tehdä perustamissopimuksen 300 artiklan 1 kohdan perusteella neuvostolle suosituksia neuvottelujen aloittamiseksi tarkoituksena tehdä sopimus asianomaisen kolmannen maan kanssa.*  
*2. Yhteisö ja sen jäsenvaltiot pyrkivät edelleen yhteisymmärrykseen maailmanlaajuisista toimenpiteistä ilmailun aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Komissio harkitsee tällaisen yhteisymmärryksen perusteella, onko tätä direktiiviä tarpeen muuttaa siltä osin kuin se koskee ilma-alusten käyttäjiä."*

*laskennan välttämiseksi, jos kolmas maa hyväksyy toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on vähentää kyseisestä maasta lähtevien ja yhteisöön saapuvien lentojen ilmastovaikutuksia.*

#### *Perustelu*

*Perimmäisenä tavoitteena on saada aikaan maailmanlaajuinen järjestelmä. Ensimmäisenä askeleena Euroopan unionin olisi sovittava kolmansien maiden kanssa yhteisestä järjestelmästä. Yhdysvalloissa tapahtunut kehitys osoittaa, että tämä on todellinen vaihtoehto*

#### **Tarkistus 34**

##### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

##### **1 artikla – 20 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

30 artikla – 4 kohta – johdantokappale

##### *Neuvoston yhteinen kanta*

4. Tarkkailusta ja tämän direktiivin soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella komissio tarkastelee **1 päivään kesäkuuta 2015** mennessä tämän direktiivin toimivuutta liitteessä I mainitun ilmailutoiminnan osalta ja voi tehdä ehdotuksia tarpeen mukaan. Komissio ottaa

##### *Tarkistus*

4. Tarkkailusta ja tämän direktiivin soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella komissio tarkastelee **1 päivään kesäkuuta 2013** mennessä tämän direktiivin toimintaa liitteessä I mainitun ilmailutoiminnan osalta ja voi tehdä ehdotuksia **Euroopan parlamentille ja**

huomioon erityisesti

**neuvostolle perustamissopimuksen  
251 artiklan mukaisesti** tarpeen mukaan.  
Komissio ottaa huomioon erityisesti

*Perustelu*

*Uudelleentarkastelu olisi esiteltävä aikaisemmin, ja mahdolliset tarkistukset olisi käsiteltävä yhteispäätösmenettelyssä.*

### **Tarkistus 35**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 20 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

30 artikla – 4 kohta – c alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***c) yhteisön järjestelmän tehokkuuden  
ympäristön kannalta ja sen, missä määrin  
ilma-alusten käyttäjille 3 c artiklan  
nojalla jaettavien päästöoikeuksien  
kokonaisuus olisi vähennettävä EU:n  
yleisten päästövähennystavoitteiden  
mukaisesti;***

***Poistetaan.***

*Perustelu*

*Raja, johon saakka oikeuksia olisi vähennettävä, on vahvistettava direktiivissä jo nyt.*

### **Tarkistus 36**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**1 artikla – 20 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

30 artikla – 4 kohta – d alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***d) yhteisön järjestelmän vaikutukset  
ilmailualaan;***

***d) yhteisön järjestelmän vaikutukset  
ilmailualaan, erityisesti Euroopan  
lentoyhtiöiden ja Euroopan  
lentopaikkojen kilpailukykyyn, kun sitä  
verrataan esimerkiksi  
kauttakulkukeskusten kehittämiseen  
EU:n ulkopuolelle ja mahdolliseen  
hiilivuotoon. Tässä yhteydessä komissio***

**selvittää myös mahdollisuutta sisällyttää järjestelmään lennot matkustajan matkan päätepisteeseen saakka eikä ainoastaan kauttakulkukohteeseen saakka;**

#### *Perustelu*

*Uudelleentarkastelussa olisi käsiteltävä vaikutusta Euroopan lentokenttien ja lentoyhtiöiden kilpailukykyyn. Jos järjestelmä rajoitetaan koskemaan ainoastaan lentoja, jotka lähtevät ja laskeutuvat Eurooppaan, jotkut esimerkiksi Aasian-lentojen kauttakulkukentät saisivat kilpailuetua. Tämä koskee erityisesti Dubaia. Komission olisi selvitettävä, olisiko esimerkiksi Pariisista Shanghain lentävään matkustajaan, jolla on välilasku Arabiemiraateissa, sovellettava päästökauppajärjestelmästä johtuvia velvollisuuksia koko lennon ajan vai ainoastaan Pariisista Dubaihin.*

#### **Tarkistus 37**

##### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

##### **1 artikla – 20 kohta**

Direktiivi 2003/87/EY

30 artikla – 4 kohta – i alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***i) vaikutukset, jotka aiheutuvat tiettyjen yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisten julkisen palvelun velvoitteiden nojalla suoritettavien lentojen vapauttamisesta yhteisön järjestelmästä.***

***Poistetaan.***

#### **Tarkistus 38**

##### **Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

##### **2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta**

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ***ennen ...päivää ...kuuta ...\****.

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan ***6 kuukauden kuluessa tämän***

Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

***direktiivin voimaantulopäivästä.*** Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

*\* Virallinen lehti: pyydetään lisäämään päivämäärä, joka on 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.*

#### *Perustelu*

*Ilmastomuutoksen torjunnan kiireellisyys käy koko ajan selvemmäksi, kuten esim. IPPC-kertomuksista käy ilmi. Tästä syystä siirtymäkauden olisi oltava mahdollisimman lyhyt.*

### **Tarkistus 39**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**Liite – 1 kohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 a alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

**"Vuonna 2012** toimintaan kuuluvat kaikki lennot, jotka saapuvat perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueella sijaitsevalle **lentopaikalle** tai lähtevät sieltä."

***Tammikuun 1 päivästä 2011 alkaen*** toimintaan kuuluvat kaikki lennot, jotka saapuvat perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvan jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ***lentopaikalle tai lähtevät sieltä, ottaen huomioon syrjäisimpien alueiden ja Manner-Euroopan välisten lentojen erityistilanne.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 78)*

#### *Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 78). Neuvosto ehdottaa, että jotkut syrjäisimpien alueiden väliset lennot jätettäisiin kokonaan järjestelmän ulkopuolelle. Järjestelmä ei luultavasti ole tarpeeksi tehokas syrjäisimmille alueille, koska se kattaa ainoastaan pienen osan lennoista ja samaan aikaan aiheuttaa sen, että ulkomaiden on helpompi hyökätä EU:n järjestelmää vastaan. Tästä syystä parlamentin ehdottama sanamuoto vaikuttaa asianmukaisemmalta.*



## Tarkistus 40

Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

Liite – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 kohta – taulukko – uusi toimintoluokka – a alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

**a) muun kuin jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, hallituksen päämiehiä ja ministereitä virallisella vierailulla kuljettavat lennot, jos tämä on osoitettu asianmukaisesti lentosuunnitelmassa;**

**Poistetaan.**

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 51).*

## Tarkistus 41

Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

Liite – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 kohta – taulukko – uusi toimintoluokka – b alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

b) sotilasilma-aluksilla suoritettavat sotilaslennot sekä tulli- ja **poliisilennot**;

b) sotilasilma-aluksilla suoritettavat sotilaslennot sekä tulli- ja **poliisiviranomaisten suorittamat lennot, etsintä- ja pelastuslennot sekä sairaankuljetus- ja katastrofiapulennot, muun muassa tulipalojen sammutuslennot, joihin asianomainen toimivaltainen viranomainen on antanut luvan;**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 52)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 52).*

## Tarkistus 42

Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

Liite – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 kohta – taulukko – uusi toimintoluokka – b a alakohta (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***b a) Yhdistyneiden Kansakuntien tai sen alajärjestöjen toimeksiannosta toteutetut humanitaariset lennot sekä kiireelliset sairaankuljetuslennot, kun ilma-aluksen käyttäjä on saanut niille valtuutuksen (esimerkiksi Yhdistyneiltä Kansakunnilta) tai sillä on tarvittava virallinen lupa eli lentotoimintalupaan sisältyvä lupa sairaankuljetuslentojen suorittamiseen;***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 53)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 53).*

## Tarkistus 43

Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

Liite – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 kohta – taulukko – uusi toimintoluokka – d alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***d) lennot, jotka suoritetaan Chicagon yleissopimuksen liitteessä 2 määriteltyjen näkölentösääntöjen mukaisesti;***

***Poistetaan.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 54)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 54).*

## Tarkistus 44

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

#### Liite – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 kohta – taulukko – uusi toimintoluokka – g alakohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

g) yksinomaan ilma-alusten, ilma-alusten laitteiden tai maalaitteiden tarkastamista, testaamista **tai** hyväksyntää varten suoritettut lennot;

#### *Tarkistus*

g) yksinomaan **tieteellisiin tarkoituksiin ja** ilma-alusten, ilma-alusten laitteiden tai maalaitteiden tarkastamista, testaamista, **arvioimista** tai hyväksyntää **tai ilmailukenteen hallintamenettelyjen tarkastamista** varten suoritettut lennot; **uusien ilma-alusten siirtolennot sekä siirtolennot, joita ilma-aluksen omistaja suorittaa tai suorittaa, jos tapahtuu sopimuksen ennenaikaisia purkamisia, sopimusrikkomuksia, haltuunottoja tai vastaavia ilmiöitä, jotka liittyvät leasing- tai charter-järjestelyihin tai vastaaviin;**

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyt tarkistukset 70 ja 79)*

#### *Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistukset 70 ja 79). Tieteellisiin tarkoituksiin suoritettut lennot on erittäin tärkeää jättää järjestelmän ulkopuolelle, sillä suurin osa näistä lennoista tehdään hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.*

## Tarkistus 45

### Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös

#### Liite – 1 kohta – c alakohta

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 kohta – taulukko – uusi toimintoluokka – i alakohta

#### *Neuvoston yhteinen kanta*

***i) lennot, jotka suoritetaan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 mukaisesti asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden puitteissa perustamissopimuksen 299 artiklan 2 kohdassa määritellyillä syrjäisimmillä alueilla olevilla reiteillä tai reiteillä, joilla tarjottu kapasiteetti on korkeintaan 30 000 paikkaa vuodessa; ja***

#### *Tarkistus*

***Poistetaan.***

*Perustelu*

*Jos Euroopan unioni haluaa sisällyttää päästökauppajärjestelmänsä kolmansista maista lähtevät lennot, syrjäisimpien alueiden välisiä lentoja ei pitäisi jättää järjestelmän ulkopuolelle, sillä tämä heikentäisi Euroopan päästökauppajärjestelmän kansainvälistä uskottavuutta. Parlamentti ehdottaa, että tunnustetaan syrjäisimpien alueiden tarpeet, kun ollaan jakamassa huutokaupasta saatuja tuloja ja oikeuksia.*

**Tarkistus 46**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**Liite – 1 kohta – c alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

Liite I – 2 kohta – taulukko – uusi toimintoluokka – j alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

j) muut kuin EU:n jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään, valtionpäämiehiä, **hallituksen päämiehiä ja ministereitä** virallisella vierailulla kuljettavat lennot, jotka suorittaa kaupallisen lentoliikenteen harjoittaja, **joka suorittaa kolmen peräkkäisen neljän kuukauden jakson aikana** vähemmän kuin **243 lentoa kutakin jaksoa kohti mutta joka muutoin kuuluisi tämän toiminnan piiriin.**

*Tarkistus*

j) muut kuin EU:n jäsenvaltion hallitsevaa monarkkia ja hänen perheenjäseniään **ja** valtionpäämiehiä virallisella vierailulla kuljettavat lennot, jotka suorittaa kaupallisen lentoliikenteen harjoittaja, **ja joista ilma-aluksen käyttäjälle aiheutuvat kokonaishiihdioksidipäästöt ovat vähemmän kuin 10 000 tonnia kalenterivuodessa.**

*Perustelu*

*Poikkeuksen olisi vastattava kyseisten lentoyhtiöiden aiheuttamaa ympäristövahinkoa.*

**Tarkistus 47**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**Liite I – 2 kohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

Liite IV – B osa – B kohta – 4 alakohta

*Neuvoston yhteinen kanta*

Hyötykuormaa laskettaessa  
– matkustajien määrä on ilma-aluksessa olevien henkilöiden määrä lukuun ottamatta miehistöä;

*Tarkistus*

Hyötykuormaa laskettaessa  
– matkustajien määrä on ilma-aluksessa olevien henkilöiden määrä lukuun ottamatta miehistöä;

– ilma-aluksen käyttäjä voi soveltaa kyseisiä lentoja koskevissa massa- ja massakeskiöasiakirjoissaan ilmoitettujen matkustajien ja kirjatun matkatavaran osalta joko todellisia tai standardimassatietoja, tai yhtä matkustajaa ja tämän kirjattua matkatavaraa koskevaa oletusarvoa **110 kg**.

– ilma-aluksen käyttäjä voi soveltaa kyseisiä lentoja koskevissa massa- ja massakeskiöasiakirjoissaan ilmoitettujen matkustajien ja kirjatun matkatavaran osalta joko todellisia tai standardimassatietoja, tai yhtä matkustajaa ja tämän kirjattua matkatavaraa koskevaa oletusarvoa **100 kg**.

*Perustelu*

*Tarkistuksella pyritään palauttamaan komission ehdotus ja parlamentin ensimmäisen käsittelyn kanta, jota neuvosto on muuttanut.*

**Tarkistus 48**

**Neuvoston yhteinen kanta – muutossäädös**

**Liite – 3 kohta – b alakohta**

Direktiivi 2003/87/EY

Liite V – 14 kohta – 1 a alakohta (uusi)

*Neuvoston yhteinen kanta*

*Tarkistus*

***Yhteisön toimielinten ja jäsenvaltioiden on varmistettava, että todentajan soveltamat työmenetelmät yhdenmukaistetaan ennen direktiivin täytäntöönpanoa ja että direktiivin säännöksiä sovelletaan yhtenäisellä tavalla.***

*(Ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytty tarkistus 59)*

*Perustelu*

*Parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä hyväksymä tarkistus (tarkistus 59).*

## PERUSTELUT

### POLIITTINEN TAUSTA

Ilmastonmuutokseen puuttuminen on entistä kiireellisempää. Tästä huolimatta monia Euroopan valtion- ja hallitusten päämiesten tekemiä sitoumuksia ei vielä ole toteutettu käytännössä. Sen jälkeen, kun ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta keskusteli komission ehdotuksesta ensimmäisen kerran toukokuussa 2007, kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamisen välttämättömyys, lentoliikenteen päästöt mukaan luettuina, on käynyt entistä ilmeisemmäksi. Tästä on nyt kulunut melkein vuosi. Yli 200 miljoonaa tonnia hiilidioksidia on päässyt ilmaan toiminnoista, joiden pitäisi kuulua direktiivin piiriin. Määrä on yli 50 kertaa suurempi kuin Tansanian kaltaisen vähemmän kehittyneen maan hiilidioksidinpäästöt yhteensä.<sup>1</sup> Kansainvälinen ilmastonmuutospaneeli (IPCC) on korostanut toimien kiireellisyyttä. Nyt on korkea aika panna prosessiin vauhtia.

Vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna kansainvälinen yhteisö on nyt huomattavasti sitoutuneempi rajoittamaan kasvihuonekaasupäästöjä. Australia on ratifioinut Kioton pöytäkirjan ja Balin konferenssissa, sen monista puutteista huolimatta, sovittiin toimintasuunnitelmasta, jonka perusteella tehdään vuoden 2012 jälkeinen sopimus Kööpenhaminassa. Osapuolet korostivat, että liitteen I sopimuspuolten tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vuoteen 2020 mennessä 25–40 prosenttia vuoden 1990 tasosta.<sup>2</sup>

Lisäksi kaikilla Yhdysvaltain presidentinvaaleissa jäljellä olevilla ehdokkailla on erittäin kunnianhimoinen lähestymistapa ilmastonmuutoksen hillitsemiseen.

### YHTEISEN KANNAN ARVIOINTI

Ministerineuvoston joulukuussa hyväksymä yhteinen kanta ei sisällä useita Euroopan parlamentin esittämiä tarkistuksia, vaikka parlamentin mietintö oli hyväksytty suurella enemmistöllä.

Kaikkiaan 60 tarkistuksesta 3 on hyväksytty kokonaan tai olennaisilta osin ja 13 tarkistusta on hyväksytty osittain. Suurinta osaa (44:ää tarkistusta) ei ole otettu lainkaan huomioon neuvostossa. Portugalin puheenjohtajakauden suurin saavutus oli, että neuvosto ylipäättään sai aikaan jonkinlaisen sopimuksen. Kolme viikkoa ennen neuvoston joulukuista kokousta poliittisen sopimuksen löytäminen vaikutti vielä mahdottomalta. Ainoastaan Balin

---

<sup>1</sup> Lähteet: Maailmanpankkiryhmä, Tansanian maaprofiili, <http://devdata.worldbank.org/external/CPPProfile.asp?PTYPE=CP&CCODE=TZA> EEA:n tekninen raportti nro 07/2007; Euroopan yhteisön vuosittainen kasvihuonekaasupäästöjen inventaario 1990–2005 ja inventaarioraportti 2007. UNFCCC:n sihteeristölle toimitetut tiedot, [http://reports.eea.europa.eu/technical\\_report\\_2007\\_7/en/Annual%20European%20Community%20greenhouse%20gas%20inventory%201990-2005%20and%20inventory%20report%202007.pdf](http://reports.eea.europa.eu/technical_report_2007_7/en/Annual%20European%20Community%20greenhouse%20gas%20inventory%201990-2005%20and%20inventory%20report%202007.pdf).

<sup>2</sup> UNFCCC, Kioton pöytäkirjan liitteen I sopimuspuolten lisäsitoumuksia käsitelleen tilapäisen työryhmän raportti sen neljännessä jatkoistunnosta, joka järjestettiin Balilla 13.–15. joulukuuta 2007, ennakkoversio, 5. helmikuuta 2008, s. 5, <http://unfccc.int/resource/docs/2007/awg4/eng/05.pdf>.

konferenssin jälkeinen poliittinen myötätuuli teki sopimuksen mahdolliseksi.

Tämä merkitsee sitä, että työtä on tehtävä vielä paljon, ennen kuin saadaan aikaan kompromissi parlamentin ensimmäisen käsittelyn ja neuvoston välillä. Esittelijä on sitä mieltä, että kaikki tärkeimmät Euroopan parlamentin ensimmäisessä hyväksytyt tärkeimmät tarkistukset on esitettävä uudestaan. On myönnettävä, että jo parlamentin ensimmäinen käsittely oli kompromissi ja suuret ryhmät täysistunnossa ja esimerkiksi ympäristövaliokunta halusivat mennä paljon pidemmälle.

## **Tärkeimmät poliittiset kohdat, jotka on muutettava yhteisessä kannassa:**

### **1. Kuinka valmistella maailmanlaajuisen sopimuksen tekeminen**

Kaikki sidosryhmät ovat samaa mieltä siitä, että toimien perimmäisenä tavoitteena olisi oltava laajan maailmanlaajuisen sopimuksen tekeminen lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Neuvosto on viitannut tähän yhteisessä kannassaan, mutta parlamentin ensimmäisen käsittelyn tärkeimmät osatekijät puuttuvat. On selvää, että maailmanlaajuisesta sopimusta kohti on edettävä askel askeleelta ja ulotettava sopimus vaihe vaiheelta muihin suuriin maihin ja alueisiin. Tässä yhteydessä Yhdysvalloissa tapahtunut kehitys on erittäin vaikuttava. Yhdysvaltain senaatin asiasta vastaava valiokunta hyväksyi Lieberman–Warnerlain 5. joulukuuta 2007. Kyseisessä laissa, jota presidentinvaaleissa jäljellä olevat ehdokkaat John McCain, Hillary Clinton ja Barack Obama kannattavat, perustetaan kaikki liikennemuodot, lentoliikenne mukaan lukien, kattava päästökauppajärjestelmä. Laki on melko kunnianhimoinen, mutta se perustuu eri menetelmään kuin komission ehdotus. Esittelijä on sitä mieltä, että Euroopan unionin olisi neuvoteltava Yhdysvaltojen kanssa. Yhteisestä järjestelmästä voidaan luonnollisesti sopia vasta marraskuun vaalien jälkeen. Myös muiden kolmansien maiden kanssa käytäviä keskusteluja olisi vahvistettava ottamalla niihin mukaan aikaisempaa useampia osapuolia. Tämä vahvistaa ympäristövaikutusta ja rajoittaa yhä enemmän kaikenlaista kilpailun vääristymistä Euroopan lentoyhtiöiden, lentokenttien ja alueiden välillä.

### **2. Ylärajat**

Neuvosto on pääosin tukenut komission ehdotusta ylärajan asettamiseksi 100 prosenttiin. Parlamentti pyysi, että ylärajaksi asetettaisiin 90 prosenttia ensimmäisellä kaudella. Toiselle kaudelle neuvosto on sisällyttänyt erittäin höllän tarkistuslausekkeen. Parlamentti vaatii tarkistamista alaspäin, jolloin päästään tavoitteeksi asetettuun 20 tai 30 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä käyttäen perusvuotena vuotta 1990. Esittelijän mielestä nyt on vahvistettava vuoden 2012 jälkeisen kauden ylärajat. Ylärajojen olisi oltava yhtä kunnianhimoiset kuin vuoden 2013 jälkeisen yleisen päästökauppajärjestelmän. Komission 23. tammikuuta esittämän ehdotuksen mukaan tämä merkitsisi 1,74 prosentin vähennystä vuosittain, sillä tämä on se vähennys, joka päästökauppajärjestelmän muilla osapuolilla on vastassaan.

Toisaalta käydään erittäin perusteltua poliittista keskustelua siitä, onko komission ehdotus tarpeeksi kunnianhimoinen. Päästökaupan tavoite näyttää olevan erittäin korkealla, kun sitä verrataan ponnistusten jakautumista koskevaan ehdotukseen tavoitteeseen. Olisi toivottavaa, että näitä kahta ehdotusta muutettaisiin. Tästä syystä esittelijä ehdottaa lentoliikennealalle

ainoastaan 1,5 prosentin vähennystä vuosittain.

**Esittelijä uskoo, että tämä saisi asettamaan tavoitteet korkeammalle ponnistusten jakautumista koskevaa lainsäädäntöä säädettäessä.**

### **3. Huutokauppa**

Neuvosto kannatti sitä, että 90 prosenttia oikeuksista jaetaan ilmaiseksi. Vain 10 prosenttia olisi huutokaupattava. Vuoden 2012 jälkeisen ajan tarkistuslauseke on erittäin höllä. Parlamentin ensimmäisen käsittelyn mukaisesti lentoliikenteen alalla olisi aloitettava siitä, että päästöoikeuksista huutokaupataan 25 prosenttia, ja edettävä kohti päästökauppajärjestelmän muille osapuolille vahvistettua enimmäismäärää.

### **4. Aloitusajankohta**

Neuvosto ja parlamentti ovat, komission ehdotuksesta poiketen, samaa mieltä siitä, että kansainväliset lennot olisi sisällytettävä järjestelmään alusta alkaen. Parlamentti äänesti vuodesta 2011, mikä oli kompromissiratkaisu (ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta kannatti vuotta 2010). Neuvosto haluaa lykätä järjestelmän vuoteen 2012. Uusimmat tieteelliset tutkimustulokset korostavat, että ongelma edellyttää kiireellisiä toimia, joten kaikkia mahdollisia viivytyksiä olisi vältettävä. Tästä syystä esittelijä esittää uudestaan ensimmäisen käsittelyn tarkistuksen.

### **5. Kerroin**

Parlamentti kannatti äänestyksessä typpioksidikerrointa, jota olisi käytettävä siihen saakka, kunnes hyväksytään typpioksidia koskevia erityisiä säädöksiä. Tällä hetkellä ei ole saatavilla edes luonnosta komission ehdotukseksi erityisestä lainsäädännöstä. Tästä syystä kerroin olisi otettava käyttöön parlamentin ensimmäisen käsittelyn mukaisesti.

Lisäksi on tärkeää seurata cirrus-pilvien vaikutuksia ja käsitellä kysymystä heti, kun on saatavilla tarpeeksi tieteellisiä todisteita.

### **6. Tehokkuutta koskevat vähimmäisvaatimukset ja kauttakulku**

Parlamentille on erittäin tärkeää välttää tilanne, jossa lentoyhtiöt ainoastaan ostavat oikeuksia muilta aloilta eivätkä paranna tehokkuutta ja ympäristönsuojelun tasoa omalla alallaan. Tämän vuoksi hyväksyttiin kaksi tarkistusta, jotka koskevat tehokkuuslauseketta ja oikeuksien ostamiselle toisilta aloilta asetettavia rajoituksia. Neuvosto ei käsitellyt kyseistä kohtaa, mutta se vaikuttaa erittäin tärkeältä Euroopan unionin ympäristöpolitiikan uskottavuutta ajatellen.

### **7. Puhtaan kehityksen mekanismi ja yhteistoteutus**

Neuvosto on asettanut puhtaan kehityksen mekanismia koskevaksi rajaksi 15 prosenttia. Parlamentin kanta oli, että rajaksi olisi asetettava järjestelmän muiden osapuolten keskiarvo. Vuoden 2013 jälkeisestä ajasta toimieliimet ovat samaa mieltä siitä, että rajaa olisi mukautettava yleisen uudelleentarkastelun yhteydessä. On keskusteltava siitä, onko



päästökauppajärjestelmässä kaavailtu puhtaan kehityksen mekanismin määrä yleinen riittävä, jotta voidaan vastata lentoyhtiöiden tarpeisiin. On keskusteltava siitä, miten täydentävyyden periaatteen toteutuminen voidaan varmistaa.

## **8. Lentoonlähtöpaino**

Parlamentti äänesti tarkistuksesta, joka velvoittaisi pienet ilma-alukset (alle 20 000 kiloa) noudattamaan eri järjestelmää (korvausjärjestelmää). Tällä pyritään pääasiassa siihen, että järjestelmä olisi helpommin hallinnoitava pienille ja keskisuurille yrityksille. Neuvosto ei hyväksynyt tätä tarkistusta, vaan otti käyttöön toiset poikkeuksen, nk. de minimis -lausekkeen, jossa sanotaan karkeasti ottaen, että yhtiöiden, joilla on vähemmän kuin yksi EU:n kentälle saapuva ja EU:n kentältä lähtevä lento päivässä, ei pitäisi kuulua järjestelmän piiriin. Kyseisellä poikkeuksella on osin toinen vaikutus. Se jättää järjestelmän ulkopuolelle suurimman osan kehitysmaiden pienistä lentoyhtiöistä. Molemmat poikkeukset koskevat joka tapauksessa samoja lentoliikenteen harjoittajia. Esittelijä ehdottaa neuvoston esittämän minimis-lausekkeen mukauttamista siten, että se ei perustu lentojen lukumäärään vaan hiilidioksidipäästöihin, sillä tämä on se ympäristövaikutus, jolla on merkitystä.

## **9. Syrjäisimmät alueet**

Parlamentti hyväksyi kaksi tarkistusta, joilla vastataan syrjäisimpien alueiden tarpeisiin. Osa huutokaupasta saatavista tuloista olisi käytettävä syrjäisimmillä alueilla mahdollisesti ilmenevien ongelmien ratkaisuun, ja oikeuksia jaettaessa olisi otettava huomioon niiden erityistilanne. Neuvosto hylkäsi nämä kaksi ehdotusta, mutta otti sen sijaan käyttöön joitakin syrjäisimpien alueiden välisiä lentoja koskevan poikkeuksen. On selvítettävä, voisiko neuvoston ehdotus aiheuttaa ongelmia kansainvälisessä keskustelussa. Esittelijä pitää parempana, että pysytään parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannassa, mikä merkitsisi sitä, että ei myönnetä poikkeuksia, mutta otetaan huomioon syrjäisimpien alueiden tarpeet tuloja ja oikeuksia jaettaessa.

## **10. Kasvuvara ja uudet tulijat**

Parlamentti pyysi kasvuvaraa uusille tulijoille ja nopeasti kasvaville lentoyhtiöille. Neuvosto hyväksyi ajatuksen, mutta teki siihen olennaisia muutoksia. Esittelijä pitää yhteistä kantaa tässä tapauksessa hyväksyttävänä.

## **11. Huutokaupasta saatavat tulot**

Ehkä tärkein ero neuvoston ja parlamentin välillä on kysymys siitä, miten huutokaupasta saatavien tulojen kanssa olisi meneteltävä. Parlamentti tuki komission ehdotusta, jossa tuloille annetaan selvä käyttökohde. Parlamentti lisäsi komission ehdotukseen joitakin kohtia, esimerkiksi ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen verovähennykset ja investoinnit ympäristöystävällisten ilma-alusten teknologian tutkimukseen. Neuvosto jätti parlamentin tarkistuksen huomiotta ja korosti nimenomaisesti, että minkäänlaista korvamerkitsemistä ei hyväksytä.

Esittelijä on täysin tietoinen poliittisesta ulottuvuudesta, joka kysymyksellä on valtionvarainministereille.

Toisaalta taas parlamentin kanta on enemmän kuin perusteltu oikeudellisista ja poliittisista syistä.

Esittelijä esittää parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä esitetyt tarkistukset uudestaan erityisesti seuraavista syistä:

- I. Jos huutokaupasta saatavat tulot menevät kansallisiin talousarvioihin, ilman että niitä merkitään mitenkään käyttökohteisiin ja jos kolmansien maiden tarpeita, erimerkiksi mukauttamistarvetta, ei oteta huomioon, unionin ilmastopoliitikalle on poliittisesti vaikeampaa saada kolmansien maiden tukea.
- II. Jos järjestelmän tulokseksi jää se, että valtionvarainministerien tulot lisääntyvät ja kansalaiset, jotka toimivat ympäristöystävällisesti, esimerkiksi käyttävät linja-autoa tai junaa lentokoneen sijaan, eivät hyödy millään tavalla, politiikkaa on vaikeampi perustella. Ympäristöystävällisten kuljetusmuotojen verovähennykset olisivat ratkaisevan tärkeitä, jotta kansalaiset saataisiin vakuuttuneiksi siitä, että järjestelmän tarkoituksena ei ole ainoastaan kerätä rahaa, vaan tukea ympäristöystävällistä toimintaa.

Sama logiikka pätee ympäristöystävällisiä lentokoneita koskevaan tutkimukseen ja teknologiaan sijoittamiseen. Vaikutelma, että järjestelmällä pääasiassa kerätään rahaa valtionvarainministerien pussiin, ei ratkaise todellista ongelmaa, ja sitä on vältettävä.

## ASIAN KÄSITTELY

<b>Otsikko</b>	Direktiivin 2003/87/EY muuttaminen lentoliikenteen sisällyttämiseksi yhteisön kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmään
<b>Viiteasiakirjat</b>	05058/3/2008 – C6-0177/2008 – 2006/0304(COD)
<b>EP:n 1. käsittely (pvä) – P-numero</b>	13.11.2007 T6-0505/2007
<b>Komission ehdotus</b>	COM(2006)0818 - C6-0011/2007
<b>Yhteisestä kannasta ilmoitettu täysistunnossa (pvä)</b>	24.4.2008
<b>Asiasta vastaava valiokunta</b> Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 24.4.2008
<b>Esittelijä(t)</b> Nimitetty (pvä)	Peter Liese 27.2.2007
<b>Valiokuntakäsittely</b>	5.5.2008
<b>Hyväksytty (pvä)</b>	27.5.2008
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+: 54 -: 4 0: 1
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Aldis Kušķis, Marie-Noëlle Lienemann, Peter Liese, Jules Maaten, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Inés Ayala Sender, Philip Bushill-Matthews, Milan Gaľa, Umberto Guidoni, Johannes Lebech, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Bart Staes, Lambert van Nistelrooij
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (178 art. 2 kohta)</b>	Salvatore Tatarella
<b>Jätetty käsiteltäväksi (pvä)</b>	4.6.2008