



EUROOPA PARLAMENT

2009–2014

Istungidokument

A7-0060/2013

13.3.2013

*****I**
RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus ajutise erandi tegemise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem

(COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

Raportöör: Peter Liese

Kasutatud tähised

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

(Märgitud menetlus põhineb õigusakti eelnõus esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusakti eelnõu muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes märgistatakse õigusakti eelnõusse tehtud muudatused **paksus kaldkirjas**. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele ja tähistab neid õigusakti eelnõu osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või väljajätmised mõnes keeleversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul on vaja vastavate osakondade nõusolekut.

Kui õigusakti eelnõus soovitakse muuta kehtivat õigusakti, märgitakse muudatusettepaneku päises kolmandale reale viide kehtivale õigusaktile ning neljandale reale viide muudetavale sättele. Kui Euroopa Parlament soovib muuta kehtivat sätet, mida õigusakti eelnõus ei muudeta, märgistatakse muutmata jäävad tekstiosad **paksus kirjas**. Väljajäetav tekstiosa tähistatakse sümboliga [...].

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT	5
SELETUSKIRI.....	18
TRANSPORDI- JA TURISMIKOMISJONI ARVAMUS	23
MENETLUS.....	34

EUROOPA PARLAMENDI SEADUSANDLIKU RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus ajutise erandi tegemise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2012)0697),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artikli 192 lõiget 1, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C7-0385/2012),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 13. veebruari 2013. aasta arvamust¹,
 - pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni raportit ning transpordi- ja turismikomisjoni arvamust (A7-0060/2013),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatseb seda oluliselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

Muudatusettepanek 1

Seadusandliku resolutsiooni projekt
Volitus 7 a (uus)

Seadusandliku resolutsiooni projekt

Muudatusettepanek

*võttes arvesse Euroopa Ühenduse nimel
nõukogu otsusega 2002/358/EÜ¹ heaks
kiidetud Kyoto protokollis artikli 2 lõiget 2,*

¹ ELT C ...

¹ Nõukogu 25. aprilli 2002. aasta otsus, mis käsitleb Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni Kyoto protokolliga heakskiitmist Euroopa Ühenduse nimel ja sellega võetavate ühiste kohustuste täitmist (EÜT L 130, 15.5.2002, lk 1).

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus -1 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(-1) Lennundussektor on olemuselt rahvusvaheline. Üleilmseid probleeme, mida põhjustavad lennunduse heitkogused, saab tõhusalt lahendada rahvusvahelise lähenemisega, mis hõlmab üleilmset kohustust rakendada samu meetmeid või kasutada samade eesmärkide täitmiseks eri meetmeid. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) etendab selles protsessis võtmerolli, määratledes rahvusvahelise kokkuleppe raames ühised eesmärgid.

Selgitus

Rahvusvahelistele probleemidele nagu lennundussektori põhjustatud kasvuhoonegaaside heitkogused on vaja üleilmseid lahendusi, seetõttu saab tulemusi anda rahvusvaheline lähenemisviis.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1) Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis on tehtud suuri edusamme ICAO 2013. aasta assambleel

(1) Olles arutanud lennunduse heitkoguste vähendamist juba 1998. aastast saadik, tegi Rahvusvaheline

sellise raamistiku vastuvõtmiseks, mis aitab **riikidel** hõlpsamini kohaldada turupõhiseid meetmeid rahvusvahelise lennunduse suhtes, ning üleilmse turupõhise meetme väljatöötamiseks.

Tsiviillennunduse Organisatsioon 2012. aasta novembris suuri edusamme ICAO 2013. aasta assambleel sellise raamistiku vastuvõtmiseks, mis aitab **ICAO liikmesriikidel** hõlpsamini kohaldada turupõhiseid meetmeid rahvusvahelise lennunduse suhtes, ning üleilmse turupõhise meetme väljatöötamiseks.

Selgitus

On vaja selgelt näidata, et arutelud ICAO tasandil heitkoguste piiramise üle algasid juba üle kümne aasta eest ja et tegelikud edusammud tulid alles siis, kui ELi heitkogustega kauplemise süsteemi taotluse esitamise tähtaeg lähenema hakkas.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1 a) Euroopa Liit eeldab, et ICAO assamblee saavutab kokkuleppe realistliku rakendamise ajakavaga üleilmse turupõhise meetme suhtes ning kuni üleilmse turupõhise meetme kohaldamiseni sellise raamistiku suhtes, millega hõlbustatakse riiklike ja piirkondlike turupõhiste meetmete ulatuslikku kohaldamist rahvusvahelises lennunduses.

Selgitus

Tuleb selgitada, et ELil on väga selgepiirilised ootused ICAO assambleele ning et mitte igasugust tulemust ei käsitleta edukana.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2) Selle protsessi hõlbustamiseks ja hoogustamiseks on soovitatav lükata edasi

(2) Selle protsessi hõlbustamiseks ja selleks, et täita ICAO liikmesriikide ühist

selliste nõuete täitmine, mis kehtivad enne ICAO 2013. aasta assambleed selliste lendude suhtes, mida teostatakse lennuväljadele või lennuväljadelt, mis asuvad väljaspool ELi ja sellega tihedalt seotud aladel, kus on võetud ühine kliimamuutuste vastu võitlemise kohustus. Seepärast ei tuleks õhusõiduki käitajate suhtes võtta meetmeid seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivist 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem) **enne 1. jaanuari 2014 kehtima hakkavate nõuetega teatada kõnealustelt lennuväljadelt saabuvate ja neile suunduvate lendude tõendatud heitkogused ja tagastada vastavalt saastekvoodid.** Õhusõiduki käitajatel, kes soovivad neid nõudeid edaspidi täita, peaks olema võimalus seda teha.

kohustust vähendada lennunduse heitkoguseid kõikjal maailmas, on soovitatav lükata edasi selliste nõuete täitmine, mis kehtivad enne ICAO 2013. aasta assambleed selliste lendude suhtes, mida teostatakse lennuväljadele või lennuväljadelt, mis asuvad väljaspool ELi ja sellega tihedalt seotud aladel, kus on võetud ühine kliimamuutuste vastu võitlemise kohustus. Seepärast ei tuleks õhusõiduki käitajate suhtes võtta meetmeid seoses **kalendriaastaid 2010 kuni 2012 puudutavate nõuetega teatada kõnealustelt lennuväljadelt saabuvate ja neile suunduvate lendude tõendatud heitkogused ja tagastada vastavalt saastekvoodid, tulenevalt** Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivist 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem). Õhusõiduki käitajatel, kes soovivad neid nõudeid edaspidi täita, peaks olema võimalus seda teha. **Liit peab Šveitsiga läbirääkimisi Šveitsi täielikuks kaasamiseks ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, mis hõlmaks Šveitsi siseseid lende ja lende Šveitsist kolmandatesse riikidesse. Seda, kas ELi heitkogustega kauplemise süsteem hõlmaks lende liikmesriikidest Šveitsi või need on hõlmatud käesoleva erandiga, tuleks arutada võimalikult kõrgel tasemel liidu ja Šveitsi vahel. Sellised arutelud tuleks läbi viia õiguslikku olukorda austades ja sõbraliku koostöö vaimus, võttes arvesse Šveitsi väga konstruktiivset rolli ICAOs.**

Selgitus

Mõnedes muudatusettepanekutes on käsitletud Šveitsi olukorda. Mõned on seisukohal, et ei ole ELi kaasseadusandjate ülesanne otsustada, kas hõlmatakse Šveitsi sisesed lennud või mandritevahelised lennud Šveitsist kolmandatesse riikidesse. See on ELi ja Šveitsi vaheliste läbirääkimiste küsimus. Küsimus on ainult selles, kas vastavalt praegusele õiguslikule olukorrale ja Euroopa Kohtu otsusele peaksid EList väljuvad lennud olema hõlmatud ettenähtud korras või tuleks nende suhtes kohaldada „kella seiskamist”. Seda tuleb käsitleda võimalikult kõrgel tasemel.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks käesolevat otsust kohaldada üksnes selliste õhusõiduki käitajate suhtes, **kes** ei ole **saanud** kõnealuse tegevuse jaoks 2012. aastaks tasuta saastekvoote või on need kõik tagastanud. Samal põhjusel ei tohiks neid saastekvoote arvesse võtta rahvusvaheliste arvestusühikute kasutamise õiguste arvutamisel direktiivi 2003/87/EÜ raames.

Muudatusettepanek

(3) Konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks käesolevat otsust kohaldada üksnes selliste õhusõiduki käitajate suhtes, **kellele** ei ole **eraldatud** kõnealuse tegevuse jaoks 2012. aastaks tasuta saastekvoote või **kes** on need kõik tagastanud. Samal põhjusel ei tohiks neid saastekvoote arvesse võtta rahvusvaheliste arvestusühikute kasutamise õiguste arvutamisel direktiivi 2003/87/EÜ raames.

Selgitus

Nagu ka eelpool mainitud, ei tohiks sõnastuses jätta ruumi erinevateks tõlgendusteks. Seetõttu tuleks selgitada, et tagastatavate saastekvootide arv põhineb asjaomase lennundustegevuse tõendatud tonnkilomeetrite osakaalul, mis põhineb võrdlusaastal 2010. Vastasel juhul saaksid käitajad seda arvu tõlgendada erinevalt. Lisaks tuleks selgitada, et kehtetuks tunnistamise eesmärgil tagastatavateks kvootideks loetakse üksnes 2012. aasta jaoks eraldatud saastekvoodid. Vastasel juhul moonutatakse ringluses olevate saastekvootide koguarvu, mis on aluseks enampakkumisel müüdava 15% arvutamisel (vt muudatusettepanek 4).

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Sellistele käitajatele eraldamata jäetud saastekvoodid **tagastatakse või tunnistatakse** kehtetuks. Enampakkumisel müüdavate lennunduse saastekvootide **arv on kooskõlas direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3d lõikega 1,**

Muudatusettepanek

(4) Sellistele käitajatele eraldamata jäetud **või tagastatud lennunduse** saastekvoodid **2012. aasta eest tuleks tunnistada** kehtetuks. **Liikmesriikide poolt** enampakkumisel müüdavate lennunduse saastekvootide **arvu tuleks vähendada vastavalt komisjoni arvutustele 15 %-ni ringluses olevate 2012. aasta lennunduse saastekvootide koguarvust.**

Selgitus

Ilma selle muudatuseta puudub õiguslik alus enampakkumisel müüdavate kvootide arvu vähendamiseks. Selleks et võimaldada enampakkumisel müüdavate kvootide arvu vähendamist, milles oleks arvestatud tasuta kvootide kehtetuks tunnistamist vastavalt artiklile 2, peab otsus sisaldama erandit direktiivi artiklist 3d, eelkõige lõigetest 1 ja 3. Selle tulemusena pannakse enampakkumisele 15% ringluses olevate saastekvootide koguarvust.

Muudatusettepanek 8 Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 a) Et luua rahvusvahelisel tasandil usaldust ELi heitkogustega kauplemise süsteemi vastu, tuleks kvootide enampakkumise teel müümisest saadud tulu või sellega võrdne summa, kui seda nõuavad liikmesriikide olulised eelarvepõhimõtted, nagu ühtsus ja universaalsus, kasutada kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamiseks, kliimamuutuste mõjuga kohanemiseks ELis ja kolmandates riikides, leevendamise- ja kohanemisprotsessiga seotud teadus- ja arendustegevuse rahastamiseks ning ELi heitkogustega kauplemise süsteemi haldamisega seotud kulude katmiseks. Saastekvootide enampakkumise tulused tuleks kasutada ka vähem heitgaase eraldava transpordi jaoks. Enampakkumise tuludega tuleks rahastada eelkõige annetusi ülemaailmsele energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ja ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelisele Kliimafondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks ja arengumaade kohanemise hõlbustamiseks. Osana kokkuleppest, mis puudutab tõhusat lennumarsruudil põhinevat üleilmset turupõhist meetet lennunduse kliimamõju oluliseks vähendamiseks, tuleks liidul ühtlasi võtta kohustus suunata sellise meetme

rakendamise tulemusena tekkiv tulu ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelisse Kliimafondi ühiste, kuid eristatud kohustuste ja võimaluste põhimõttest lähtuvalt, ning rahvusvahelistesse meetmetesse, millega toetatakse teadusuuringuid, et vähendada lennundusest tulenevate kasvuhooonegaaside heitkoguseid.

Selgitus

Käesoleva direktiivi üle läbirääkimisi pidades rõhutas Euroopa Parlament, et vahendite sihtotstarve tuleb selgelt kindlaks määrata. Sel ajal ei olnud liikmesriigid sellega nõus ja direktiiv sisaldab ainult vastavat soovitusi. ELi süsteem võetaks kergemini omaks, kui liikmesriigid võtaksid selgema kohustuse. Kolmandate riikidega võiks algatada ühiseid teadusprojekte lennunduse heitkoguste vähendamise kohta. Kohanemise ja leevendamise toetamine ELi liikmesriikide poolt, sealhulgas ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelisse Kliimafondi kaudu, aitaks oluliselt arenguriike abistada. See põhimõtte tuleb sisse viia ka rahvusvahelistesse läbirääkimistesse.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 4 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 b) Mandritevaheliste lendude ELi heitkogustega kauplemise süsteemist väljajätmine kuni 2013. aasta septembrini on erand, mille eesmärgiks on ICAO läbirääkimisi edendada ja need lõpule viia. Vältimaks konkurentsimoonutusi ja kava keskkonnaalase terviklikkuse kahjustamist, tuleks praegust erandit sellisena kohaldada maksimaalselt ühe aasta vältel. Täiendavad õiguslikud meetmed oleksid asjakohased vaid juhul, kui ICAO assambleel saavutataks selget ja piisavat edu rahvusvahelise lennunduse saastekoguste osas, mis hõlmaks kokkulepet realistliku rakendamise ajakavaga üleilmse turupõhise meetme suhtes ning sellise mittediskrimineeriva raamistiku suhtes, millega nähakse ette riiklike ja piirkondlike turupõhiste

meetmete ulatuslik kohaldamine rahvusvahelises lennunduses kuni üleilmse turupõhise meetme rakendumiseni. Sellistes meetmetes tuleks vajaduse korral arvesse võtta võimalikku mõju Euroopa-sisesele lennuliiklusele, et vältida mis tahes konkurentsimoonutusi.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu otsus

Põhjendus 4 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 c) Liit on kohustunud vähendama CO2 heitkoguseid, sealhulgas lennunduse heitkoguseid. Kui heitkoguseid soovitakse oluliselt vähendada, siis ei tohiks ühegi liidu majandusvaldkonna puhul erandit teha. Sellega seoses tuleks märkida, et lennundussektoril on mitmeid soodustusi, näiteks vabastus käibemaksust ja kütusemaksust. Samuti kehtivad lennundussektorile väga soodsad riigiabi eeskirjad, mis on sätestatud komisjoni 9. detsembri 2005. aasta teatises „Ühenduse suunised lennujaamade rahastamise ja piirkondlikest lennujaamadest opereerivate lennuettevõtjate riikliku stardiabi kohta”.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu otsus

Põhjendus 4 d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 d) ICAO ja EL peaksid tunduvalt rohkem pingutama, et vähendada lennunduse kasvuhoonegaaside heitkoguseid vastavalt liidus 2020. ja 2050. aastaks seatud eesmärkidele. Käesoleva otsusega tehtav erand ei tohiks seega seada kahtluse alla lennunduse

kaasamist ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ja üldeesmärki edendada tõhusalt üleilmset süsteemi lennunduse kasvavate heitkoguste piiramiseks, ning tuleks selgelt määratleda kohustused, mida asjaomased riigid ja õhusõiduki käitajad peavad erandi tegemise ajavahemiku jooksul täitma.

Selgitus

Lennundussektor, mille põhjustatud kasvuhoonegaaside heitkogused kasvavad kiiresti, peab andma oma panuse heitkoguste vähendamisse sarnaselt teiste transpordiliikidega; muud tööstussektorid on juba aastaid osalenud ELi heitkogustega kauplemise süsteemis; lennundussektori välistamisel ELi heitkogustega kauplemise süsteemist ei ole põhjendust.

Muudatusettepanek 12

**Ettepanek võtta vastu otsus
Põhjendus 4 e (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 e) Kõigis kolmandate riikidega sõlmitavates lennunduslepingutes tuleb arvesse võtta lennunduse kaasamist ELi heitkogustega kauplemise süsteemi.

Selgitus

Komisjonil on mitme naaberriigi ja olulise kaubanduspartneriga käimas läbirääkimised lennunduslepingute üle. Oluline on, et nendes lepingutes võetaks Euroopa poliitilised eesmärgid arvesse täies ulatuses. Komisjonil tuleks seega lähtuda ELi ja Kanada vahelisest lennutranspordilepingust ning õhutada kolmandaid riike võtma vastu meetmed lennunduse kliimamõju vähendamiseks.

Muudatusettepanek 13

**Ettepanek võtta vastu otsus
Põhjendus 4 f (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 f) Komisjon peaks esitama Euroopa Parlamendile täieliku aruande 2013. aasta septembris toimuva ICAO assamblee tulemuste kohta ja tegema

kiiresti ettepanekud nendest lähtuvate meetmete kohta.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu otsus

Artikkel 1

Komisjoni ettepanek

Erandina direktiivi 2003/87/EÜ artiklist 16 ei võta liikmesriigid õhusõiduki käitajate suhtes nimetatud direktiivi artikli 12 lõikes 2a ja artikli 14 lõikes 3 sätestatud ning **enne 1. jaanuari 2014 kehtima hakkavate** nõuetega seotud meetmeid seoses lendude teostamisega lennuväljadele ja lennuväljadelt, mis asuvad **Euroopa Liidu** välistes riikides ning mis ei ole EFTA liikmed, Euroopa Majanduspiirkonna riikide sõltkonnad ega territooriumid või ELiga ühinemislepingu allakirjutanud riigid, juhul, kui sellistele õhusõiduki käitajatele ei ole 2012. aastal eraldatud kõnealuseks tegevuseks tasuta saastekvoote või juhul, kui neile on sellised saastekvoodid eraldatud, kuid nad on tagastanud vastava arvu saastekvoote liikmesriikidele kehtetuks tunnistamiseks.

Muudatusettepanek

Erandina direktiivi 2003/87/EÜ artiklist 16 ei võta liikmesriigid õhusõiduki käitajate suhtes nimetatud direktiivi artikli 12 lõikes 2a ja artikli 14 lõikes 3 sätestatud ning **kalendriaastaid 2010 kuni 2012 puudutavate** nõuetega seotud meetmeid seoses lendude teostamisega lennuväljadele ja lennuväljadelt, mis asuvad liidu välistes riikides ning mis ei ole EFTA liikmed, Euroopa Majanduspiirkonna riikide sõltkonnad ega territooriumid või ELiga ühinemislepingu allakirjutanud riigid, juhul, kui sellistele õhusõiduki käitajatele ei ole 2012. aastal eraldatud kõnealuseks tegevuseks tasuta saastekvoote või juhul, kui neile on sellised saastekvoodid eraldatud, kuid nad on tagastanud **kõnealuse tegevuse võrdlusaastal 2010 põhinevale tõendatud tonnkilomeetrite osakaalule** vastava arvu **2012. aasta lennunduse** saastekvoote liikmesriikidele kehtetuks tunnistamiseks.

Selgitus

Muudatusettepanekuga selgitatakse, et erand direktiivi 2003/87/EÜ artiklist 16 kehtib ainult nõuete suhtes, mis puudutavad kalendriaastaid 2010–2012. Vältimaks vajadust liikmesriikidel seda otsust siseriiklikusse õigusse üle võtta, tuleks erandi kohaldamisala väga täpselt selgitada, et vältida ebaselgust.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu otsus Artikkel 2

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid tunnistavad kehtetuks kõik 2012. aasta saastekvoodid, mis on seotud lendudega artiklis 1 osutatud lennuväljadele või lennuväljadelt ning mis on kas eraldamata, või juhul kui need on eraldatud, liikmesriikidele tagastatud.

Muudatusettepanek

Liikmesriigid tunnistavad kehtetuks kõik 2012. aasta lennunduse saastekvoodid, mis on seotud lendudega artiklis 1 osutatud lennuväljadele või lennuväljadelt ning mis on kas eraldamata või, juhul kui need on eraldatud, liikmesriikidele tagastatud.

Erandina direktiivi 2003/87/EÜ artiklist 3d müüvad liikmesriigid enampakkumisel vähendatud koguses 2012. aasta lennunduse saastekvoote. Nimetatud vähendamine on proportsionaalne ringluses olevate lennunduse saastekvootide väiksema koguarvuga.

Selgitus

Ilma selle muudatuseta puudub õiguslik alus enampakkumisel müüdavate kvootide arvu vähendamiseks. Selleks et võimaldada enampakkumisel müüdavate kvootide arvu vähendamist, milles oleks arvestatud tasuta kvootide kehtetuks tunnistamist vastavalt artiklile 2, peab otsus sisaldama erandit direktiivi artiklist 3d, eelkõige lõigetest 1 ja 3. Selle tulemusena pannakse enampakkumisele 15% ringluses olevate saastekvootide koguarvust.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu otsus Artikkel 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 3 a

Direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3d lõige 4 asendatakse järgmisega:

„Liikmesriigid kasutavad saastekvootide enampakkumisest saadud tulu selleks, et toetada jõupingutusi kliimamuutustega võitlemisel, eelkõige rahvusvahelisel tasandil, et vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning kohaneda kliimamuutuste mõjudega

arengumaades, samuti rahastada leevendamise- ja kohanemisprotsessidega seotud teadus- ja arendustegevust, eriti aeronautika ja õhustranspordi valdkonnas. Saastekvootide enampakkumise tulused kasutatakse ka vähem heitgaase eraldava transpordi jaoks. Enampakkumise tuludega rahastatakse ka annetusi ülemaailmsele energiatõhususe ja taastuvenergia fondile ja ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelisele Kliimafondile ning meetmeid metsade hävitamise ärahoidmiseks.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni korrapäraselt esimese lõigu kohaselt võetud meetmetest.”

Selgitus

Käesoleva direktiivi üle läbirääkimisi pidades rõhutas Euroopa Parlament, et vahendite sihtotstarve tuleb selgelt kindlaks määrata. Sel ajal ei olnud liikmesriigid sellega nõus ja direktiiv sisaldab ainult vastavat soovitusi. ELi süsteem võetaks kergemini omaks, kui liikmesriigid võtaksid selgema kohustuse. Kolmandate riikidega võiks alata ühiseid teadusprojekte lennunduse heitkoguste vähendamise kohta. Kohanemise ja leevendamise toetamine ELi liikmesriikide poolt, sealhulgas ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni Rohelise Kliimafondi kaudu, aitaks oluliselt arenguriike abistada. See põhimõtte tuleb viia sisse ka rahvusvahelistesse läbirääkimistesse.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu otsus Artikkel 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 3 b

Komisjon teavitab Euroopa Parlamenti ja liikmesriike regulaarselt ICAO läbirääkimiste edenemisest ja esitab aruande ICAO assambleel saavutatud tulemuste kohta. Kui ICAO 2013. aasta septembrikuisel assambleel ei saavutata märkimisväärset edu üleilmse turupõhise mehhanismi väljatöötamisel, kaasatakse ELi heitkogustega kauplemise süsteemi järele kõik ELi liikmesriigid ja ELi liikmesriigid

rahvusvahelised lennud aastal 2013. ja edaspidi. Kui ICAO assamblee siiski üleilmse turupõhise meetme raamistiku kehtestab, võib komisjon teha ettepanekuid edasiste meetmete kohta.

Selgitus

ICAO raames tehtavate märkimisväärsete edusammude tagajärgi tuleb täpselt selgitada. Komisjon peaks esitama Euroopa Parlamendile ICAO läbirääkimiste kohta võimalikult täieliku teabe, et parlamendil oleks võimalik anda sellele hinnang, enne kui Euroopa Komisjon saab erandi kehtivusaega pikendada või võtta muid meetmeid.

SELETUSKIRI

Kehtivad õigusaktid:

Pärast pikka ja hoolikat kaalutlemist leppisid Euroopa Parlament ja nõukogu 2008. aastal kokku lisada ka lennundus ELi heitkogustega kauplemise süsteemi.

Nõukogu toetas uut õigusakti **ühehäälselt**; **Euroopa Parlament rohkem kui 90 %-ga** häältest. Lennunduse lisamise eesmärgiks oli vajadus lahendada kasvuhoonegaaside heitkoguste kiire kasvu probleem mainitud sektoris. Võrreldes Kyoto protokolliga alusaastaga 1990, on **lennuettevõtjate kasvuhoonegaaside heitkogused kasvanud umbes 100%**. See on sügavalt vastuolus kohustusega vähendada nimetatud heitkoguseid ning samuti nn kahe-kraadi-eesmärgiga, mille rahvusvaheline üldsus on heaks kiitnud ja kinnitanud, näiteks Cancunis.

Lennuettevõtjate heitkoguste eiramine oleks vastutustundetu ka sidususe ja õigluse seisukohast võrreldes teiste tööstusharude ja teiste transpordiliikidega, kelle suhtes rakendatakse ELi ja liikmesriikide õigusakte. Võrreldes teiste tööstusharudega Euroopa Liidus, on lennuettevõtjate heitkogustega kauplemise süsteem **väga tagasihoidlik**. Lennundusel tuleks vähendada oma heitkoguseid vaid 5% võrra aastaks 2020, võrreldes teiste tööstusharude 21 %-ga, ning tal oleks juurdepääs teistes sektorites toimunud vähendamistele. Lennunduse saastekvootidega kaubeldakse enampakkumisel vaid 15% ulatuses, võrreldes 100 %-ga energiasektoris ning võrreldes ka väiksema tasuta kvootide eraldamisega teistele tööstusharudele. Lisanduv koormus reisijatele ja lennuettevõtjatele on väga tagasihoidlik. Kui lennuettevõtjad ei lisa hinnale neile tasuta eraldatud kvoote, tõuseks Euroopa Komisjoni andmetel mandritevahelise lennu pileti hind vähem kui 2 eurot. Mitmed Euroopa ja mitte-Euroopa lennuettevõtjad on ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kasutuselevõtmise tõttu oma hindu mõningal määral juba tõstnud. Näiteks Ryanair on tõstnud pileti hindu **25 senti lennu kohta**¹. Mitmed ELi liikmesriikide ja kolmandate riikide, nagu USA ja India kehtestatud maksud ja tasud tähendavad palju suuremat koormust.

„Heitkogustega kauplemise süsteemi maksumus lennule London Heathrow – Shanghai on madalam kui kohvitassi hind Heathrow’ lennuväljal.” (J.G. Gerbrandy, keskkonna, rahvatervise ja toiduohutuse komisjoni aseesimees).

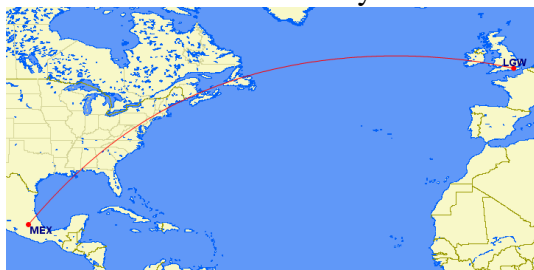
Praegused **õigusaktid hõlmavad kõiki Euroopas õhku tõusvaid ja/või maanduvaid lende**, ning kolmandate riikide lennuettevõtjad osalevad heitkogustega kauplemise süsteemis juhul, kui nad tõusevad õhku ja/või maanduvad Euroopas. ELi saabuvad ja EList väljuvad lennud on kaasatud peamiselt keskkonnakaitselistel põhjustel, kuna **kaks kolmandikku heitkogustest** on põhjustatud mandritevahelistest lendudest ja vaid üks kolmandik Euroopa Liidu sisestest lendudest. Mainitud sätet on hoolikalt analüüsinud mitte ainult Euroopa Komisjoni juristid, vaid ka sõltumatud juristid, ning nende hinnangul on säte täielikult kooskõlas rahvusvahelise õigusega.

¹ Ryanairil on põhiliselt Euroopa Liidu sisesed lennud.

Probleemid kolmandate riikidega ja kriitiline hinnang:

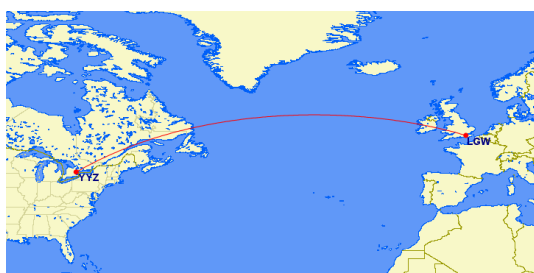
Juba enne õigusakti vastuvõtmist on kolmandad riigid, nagu USA ja Hiina, esitanud vastuväiteid sellele, et kavatsetakse hõlmata ka nende riikide lennuettevõtjate lende. Tuginedes õiguslikule hinnangule ning poliitilistele ja keskkonnakaitsealastele argumentidele võrdse kohtlemise kasuks, on Euroopa Parlament ja nõukogu siiski otsustanud mittediskrimineerivatel alustel hõlmata õigusaktiga ka kolmandate riikide lennuettevõtjad. USA lennuettevõtjate ühendus ja kolm USA lennuettevõtjat vaidlustasid mainitud õigusakti Ühendkuningriigi õiguse alusel ja kohtuasi anti lahendamiseks **Euroopa Kohtusse**. Euroopa Kohus otsustas ühemõtteliselt, et **õigusakt on kooskõlas rahvusvahelise õigusega** (Euroopa Kohtu 21. detsembri 2011. aasta otsus kohtuasjas C-366/10). Kolmandad riigid väitsid oma hakis, et Euroopa Liit maksustab nende lennuettevõtjaid nende oma õhuruumi kasutamise eest, näiteks maksustades lennuettevõtjaid, kui nad lendavad USA territooriumi kohal. Sellega ei ole siiski tegu, sest ELi heitkogustega kauplemise süsteem puudutab saabumisi ja väljumisi lennujaamadest ning lennu ajal tekkinud heitkoguseid kasutatakse mõõtühikuna. Selline põhimõte ei iseloomusta üksnes ELi heitkogustega kauplemise süsteemi. Ka riiklike tasude ja maksude puhul, näiteks Ühendkuningriigis ja Saksamaal, kohaldatakse samasugust printsiipi. Ühendkuningriigi lennureisijamaks (APD) on lennul Mexico Citysse kõrgem kui lennul Torontosse Kanadas.

Lend London – Mexico City



Äriklassi lennul London – Mexico City (umbes 5000 miili) tuleb alates 1. aprillist 2012 tasuda lennureisijamaks £162 (195 € / \$ 257).

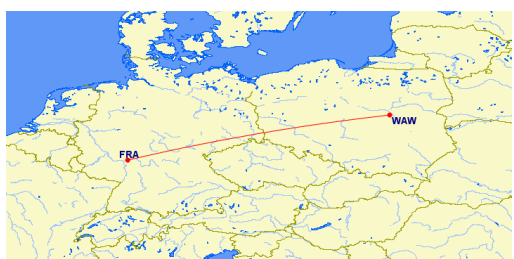
Lend London – Toronto



Lennul Torontosse (umbes 3500 miili) on tasumisele kuuluva maksu suurus vaid £130 (156 € / \$ 206).

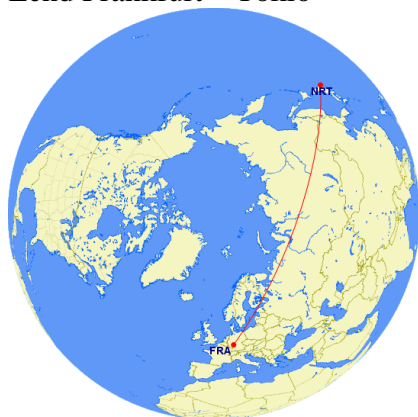
Maksuerinevuse põhjuseks on erinev vahemaa. Suur osa lennust toimub USA õhuruumis. Seega tuleneb erinevus £130 ja £162 suuruse lennureisija tasu vahel pikemast lennuteekonnast, mis toimub põhiliselt USA õhuruumis. Sama kehtib ka Saksamaa lennumaksu osas.

Lend Frankfurt – Varssavi



Lennul Frankfurt – Varssavi kohaldatakse Saksamaa lennureisijamaksu 7,50 eurot (\$ 10).

Lend Frankfurt – Tokio



Lennul Frankfurt – Tokio kohaldatakse Saksamaa lennureisijamaksu 42,18 eurot (\$ 56).

Seega on erinevus väga madala ja väga kõrge Saksa lennureisijamaksu vahel tingitud pikemast lennuteekonnast, mis toimub põhiliselt Venemaa õhuruumis.

Nii Saksamaa meetmed kui ka Ühendkuningriigi lennureisijamaks on kolmandate riikide poolt aktsepteeritud ja **nende suhtes ei tehta tugevat kriitikat ega võeta mingeid vastumeetmeid**. Sarnaselt ELi heitkoguste kauplemise süsteemiga on ka Ühendriigid seisukohal, et neil on õigus maksustada lende, mis vastavalt algavad või lõpevad selles riigis. Ühtlasi on see ka põhjenduseks USA ja India maksudele. See toestab, et **vaidlusel on tugev poliitiline aspekt**. Osa vastuseisust võib olla tingitud ka eeldusest, et ELi õigusaktid ei ole sama tähtsad kui liikmesriikide õigusaktid. Mõnede kolmandate riikide karmi kriitika põhjuseks võib olla ka see, et ELi heitkoguste kauplemise süsteemi põhjenduseks on eelkõige kliimamuutuste leevendamine. Näiteks USA Esindajatekoja uus enamus soovib näidata, et nende endi kliimaseadus, mis hõlmas ka rahvusvahelist lennuliiklust (Waxman–Markey), on surnud.

ICAO protsess:

Rahvusvahelisele Tsiviillennundusorganisatsioonile (ICAO) anti juba 1997. aastal ülesanne reguleerida lennunduse heitkoguseid.

Kahjuks ei ole kuni tänaseni mingile lahendusele jõutud. ELi seisukoht on olnud alati, et me eelistame iseenesestmõistetavalt rahvusvahelist kokkulepet, ning läbirääkimiste jätkamise kohustus sisaldub ka praegustes ELi heitkogustega kauplemise süsteemi puudutavates õigusaktides. **ICAO nõukogu kohtumisel 9. novembril 2012** saavutati olulist edu lennunduse heitkoguste üleilmse reguleerimise eesmärgi saavutamisel. On moodustatud kõrgetasemeline töörihm, kelle ülesanne on järgmiseks ICAO peaassambleeks töötada välja lahendus. ICAO peaassamblee koguneb vaid kord iga kolme aasta tagant, järgmine kord 2013.

aasta septembris. Euroopa süsteemi vastased kolmandad riigid on kogu aeg väitnud, et nad soovivad saavutada ülemaailmset lahendust ICAO egiidi all.

Kahjuks kuni praeguseni ei ole ELi heitkoguste kauplemise süsteemi vastased suutnud kokku leppida, kuidas täpselt peaks ICAO selle probleemi lahendama. Kuid tuleb tunnustada **tugevat orienteeritust ICAO juhtrollile.**

Ettepanek „panna kell seisma”:

Seoses ICAO nõukogu 9. novembri 2012. aasta otsusega tegi Euroopa Komisjon ettepaneku peatada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kohaldamine mandritevahelistele lendudele.

20. novembril tegi komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepaneku „panna kell seisma”. Ettepanekuga **püütakse ICAOs saavutatud positiivset hoogu säilitada ning suurendada võimalusi jõuda 2013. aastal toimival ICAO assambleel tulemusliku lahenduseni.** Esiteks, töötada välja üleilmne turupõhine meede, ja teiseks, võtta vastu raamistik, mis aitab riikidel hõlpsamini kohaldada turupõhiseid meetmeid rahvusvahelise lennunduse suhtes ajavahemikul enne üleilmse turupõhise meetme jõustumist.

Ettepanekus nähakse ette, et **2012. aastal ei kohaldata ELi heitkogustega kauplemise süsteemi heitmete osas mandritevahelistele lendudele. Euroopa-siseste lendude osas kehtivad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 2008. aasta direktiiviga sätestatud kohustused. Kõik meetmed on mittediskrimineerivad, mis tähendab et samad eeskirjad kehtivad nii ELi kui ka ELi-väliste lennuettevõtjatele.** Seega on ELi ettevõtja, kes lendab ELi lennujaamast kolmanda riigi lennujaama, maksust vabastatud, ning kolmanda riigi lennuettevõtjate jaoks, kes teevad Euroopa-siseseid lende, kehtivad direktiiviga sätestatud kohustused.

Raportööri soovitused:

Raportöör **toetab põhimõtteliselt komisjoni ettepanekut** ja soovib selle **kiiresti vastu võtta.** Praeguse direktiivi kohaselt peavad lennuettevõtjad tagastama oma kvoodid kuni 30. aprillini 2013. Õigusliku selguse nimel tuleks seadusandlik menetlus lõpetada enne seda kuupäeva, tunnistades vajadust kõik argumendid hoolikalt läbi analüüsida ning anda kolleegidele ENVI- ja TRAN-komisjonist võimalus esitada muudatusettepanekuid.

Mõned muudatusettepanekud tunduvad olevat vajalikud juriidilistel põhjustel. Nendega üksnes muudetakse selgemaks ettepaneku eesmärk, mida on kinnitatud seletuskirjas, põhjendustes ja ettepaneku juurde kuuluvas komisjoni teatises.

Kuna komisjon ei ole kavandanud otsuse ülevõtmist liikmesriikide siseriiklikesse õigusesse, tuleb see sõnastada väga täpselt ning sellesse ei tohi jätta erinevaid tõlgendamisvõimalusi. Õiguskindluse saavutamiseks tuleb täpselt teavitada, milliste nõudmiste suhtes kehtib erand ning kui palju ja milliseid kvote peavad käitajad erandi kasutamiseks tagastama.

Samuti on vajalik määrata kindlaks õiguslik alus enampakkumisel müüdavate kvootide arvu vähendamiseks, mida senini veel ei ole, kuna ettepanekus sisaldub üksnes erand artiklist 16. Kui enampakkumisel müüdavate kvootide arvutamiseviisi ei muudeta, tuleks liikmesriikidel panna enampakkumisele sama kogus, mis ilmselt ei ole eesmärk. Selle asemel peaks enampakkumisel müüdavate kvootide kogus olema 15% ringluses olevate 2012. aasta lennunduse saastekvootide koguarvust (vt muudatusettepanekud 1, 3, 4, 6, 7).

Tuleb selgitada, et **ei ole mõeldav kohaldada** süsteemi üksnes ELi-siseselt **kauem kui ühe aasta vältel**. Kõiki samal marsruudil lendavaid lennuettevõtjaid koheldakse võrdselt. 30. aprilliks 2013 tagastatavad kvoodid hõlmavad aastat 2012, kui söe hind oli väga madal (6–8 eurot) ja lennuettevõtjad saavad kasutada kuni 15% puhta arengu mehhanismi projektidest saadud heitkoguste vähendamise ühikuid (ca 0,4 eurot). ELi ja kolmandate riikide lennufirmade vahelise konkurentsi võimalik moonutamine seoses eri marsruutidel lendamise stimuleerimisega on seetõttu piiratud, näiteks lennul Hamburg – Frankfurt moodustab see vaid 13,6 senti. Selle olukorra mis tahes pikendamine võib siiski põhjustada olulisi konkurentsimoonutusi ning samas ei oleks see ka piisavalt ambitsioonikas keskkonnakaitse seisukohast. Seetõttu tuleb selgitada, et „kella seiskamist” ei ole võimalik pikendada üle 31. detsembri 2013. Samuti tuleb selgelt välja öelda, **mida EL ootab ICAO assambleelt**. Mitte igasugust tulemust ei saa lugeda rahuldavaks tulemuseks. Juba olemasolevates õigusaktides tõdetakse, et me oleme valmis muutma oma õigusakte, kui saavutatakse ülemaailmne kokkulepe. Tuleb selgitada, et ülemaailmne kokkulepe, mis rahuldaval tasemel hõlmab lennunduse heitkoguseid, ei jõustu enne 2013. aasta lõppu. Seetõttu tuleb **niikauaks vastu võtta riiklike ja piirkondlike süsteemide raamistik**. Euroopa Liit ei peaks siiski aktsepteerima olukorda, kus kehtivad õigusaktid lihtsalt kaotatakse lootuses, et võib-olla võetakse vastu leping ICAO egiidi all (vt muudatusettepanekud 2, 5).

Komisjoni ettepanek annab võimaluse teha **ühemõtteliselt selgeks, et EL ei ole mingil juhul see, kes seisab vastu rahvusvahelise kokkuleppe sõlmimisele**. Kui kolmandad riigid ei ole ka pärast selle ettepaneku vastuvõtmist valmis tegelikeks kompromissideks ICAO tasemel, siis on tegu ühemõttelise signaaliga, et need, kes pidevalt nõuavad rahvusvahelist lahendust ICAO tasandil, ei suutu tegelikult sellesse kuigi tõsiselt. Teisest küljest oleks ICAO tasandil saavutatud lahendus parim variant kõigi, kaasa arvatud ELi jaoks.

19.2.2013

TRANSPORDI- JA TURISMIKOMISJONI ARVAMUS

keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus ajutise erandi tegemise kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem (COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD))

Arvamuse koostaja: Mathieu Grosch

LÜHISELGITUS

Praegu toodab lennundus umbes kolm protsenti kasvuhoonegaaside heitkoguste koguhulgast, kuid see protsent kasvab kiiresti. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) hinnangul kahekordistus lennunduse põhjustatud CO₂ heitkoguste hulk aastail 1990–2006. Võrdluseks võib tuua, et fossiilkütustest pärinevate heitkoguste hulk kasvas 34%. See ennustab 63–88%-list kasvu aastaks 2020, ja seda ajavahemiku vältel, mil EL on kohustunud vähendama kasvuhoonegaaside heitkoguseid 1990. aasta tasemega võrreldes 20%.

Globaalse soojenemise vastu saab tõhusalt võidelda üksnes rahvusvahelist lähenemist kasutades. Ei süsinikdioksiidiheidet ega kliimamuutus hooli riigipiiridest. Terves maailmas tuleb püüelda samade kliimaga seotud eesmärkide poole. Selles kontekstis on ICAO-l täita oluline roll. Organisatsioon hakkas pidama arutelusid turupõhiste meetmete üle juba 1991. aastal ja heitkogustega kauplemise üle 1998. aastal, kuid erilist edu ei saavutatud. Sel põhjusel tegi Euroopa Liit 2008. aastal otsuse lülitada lennundus oma heitkogustega kauplemise süsteemi. Sellealast õigusakti toetas nõukogu ühehäälselt ja parlamendis oli selle poolt valdav enamus. Transpordikomisjoni arvamuses kutsuti lennundussektorit üles tegema jõupingutust, mis oleks sarnane teiste transpordiliikide ja muude võrreldavate sektorite omaga. Arvamuse koostaja pidas sobivaks, et lennundus lisataks heitkogustega kauplemise süsteemi 2012. aastal ja juhtis tähelepanu asjaolule, et ühenduse lennujaamadest väljuvate ja nendes maanduvate kolmandate riikide lendude lisamine Euroopa saastekvootidega kauplemise süsteemi on õiguspärane. Viimatinimetatud seisukohta kinnitas 2011. aastal ka Euroopa Kohus.

Kolmandad riigid on aga ELi heitkogustega kauplemise süsteemi suhtunud väga tõrksalt. Sellegipoolest on lennunduse heitkogustega kauplemise süsteemi lisamise eeldatav mõju väike võrreldes kolmandate riikide reisijatasudega, mille näiteks võib tuua \$16.30, mida Ameerika Ühendriigid nõuavad kõigilt saabuvatelt ja väljuvatelt reisijatelt (ja millele

mittekodanike puhul lisandub elektroonilise reisivolitussüsteemi lõiv).

ICAO astus 2012. aasta novembris suuri edusamme turupõhiste meetmete väljatöötamisel, mis aitaksid lahendada rahvusvahelise lennunduse heitkoguste probleemi. Seetõttu otsustas Euroopa Komisjon anda signaali läbirääkimispartneritele, tehes ettepaneku „aeg seisma panna”. Arvamuse koostaja tervitab seda ettepanekut, sest see on kooskõlas Euroopa sooviga sõlmida rahvusvaheline kokkulepe, ja selle kestvus on piiratud ühe aastaga.

Sellise piirangu ülim tähtsus seisneb jätkuva surve avaldamises läbirääkimispartneritele. Peame mõistma, et kuni puudub rahuldav kokkulepe lennunduse heitkoguste küsimuse lahendamiseks, lülitatakse 2013. aastast süsteemi kõik rahvusvahelised lennud. Ilma selleta on olemas reaalne oht, et Rahvusvahelise Tsiviilennunduse Organisatsiooni algatatud protsess jätkub aastaid või isegi aastakümneid.

Üheaastane piirang on lisaks oluline, et leevendada üles kerkinud muret võimalike turumoonutuste tekke ohu pärast. Euroopa Majanduspiirkonda saabuvate ja sellest väljuvate lendude süsteemist välja jätmine, sellal kui Euroopa-sisestele lendudele kohaldatakse heitkogustega kauplemise süsteemi, võib tuua kaasa konkurentsimoanutuse.

Kui rahvusvaheliste läbirääkimiste tulemusel luuakse turupõhised mehhanismid või mehhanismid, mis tagavad, et lennunduse heitkoguseid mõjutavad samad kahandavad survetegurid mis teisteski sektorites, siis oleks põhjust kaaluda heitkogustega kauplemise süsteemi kohandamist. Küsimus ei ole Euroopa keskkonnastandardite kehtestamises üleilmsel tasandil, vaid ühise probleemi lahendamiseks ühiste meetmete väljatöötamises.

Kui ICAO sõlmib 2013. aasta septembris kokkuleppe, mis võib hõlmata sise- ja välislendude erineva kohtlemise jätkumist pärast 2013. aastat, tuleks viia läbi üksikasjalik uuring Euroopa ja kolmandate riikide lennuettevõtjate vahelisele konkurentsile avalduva mõju kohta. Euroopa Komisjon peab võtma asjakohaseid meetmeid mis tahes konkurentsimoanutuse vältimiseks. See ei mõjuks hästi keskkonnale ega Euroopa majandusele, kui lennuettevõtjatel oleks kunstlik stiimul kasutada sagedamini väljaspool Euroopat asuvaid sõlmlennujaamu. Lisaks peaks Euroopa Parlamendil olema võimalus hinnata ICAO läbirääkimiste tulemust, enne kui Euroopa Komisjon teeb ettepaneku edasiste meetmete võtmiseks.

Kokkuvõtteks võib öelda, et kuigi üheaastase erandi kehtestamine Euroopa Majanduspiirkonda saabuvatele või sealt väljuvatele lendudele ei ole täiuslik lahendus, pakub see paremaid väljavaateid jõuda käesoleval aastal rahuldavale rahvusvahelisele kokkuleppele, kui seda teeks kehtivate õigusaktide jätkuv kohaldamine. Seetõttu peaks Euroopa Parlament tegutsema kõnealuse ettepaneku kiire vastuvõtmise nimel, et kaotada õiguslik ebakindlus lennuettevõtjate kohustuste suhtes ja saata selge signaal meie rahvusvahelistele läbirääkimispartneritele. Partnerid peaksid mõistma, et Euroopa Liit soovib rahvusvahelist kokkulepet, on avatud läbirääkimistele turupõhiste meetmete parima vormi üle, kuid ei ole valmis ootama kuitahes kaua enne lennunduse heitkoguste käsitlemist samaväärselt muude sektorite heitkogustega.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Transpordi- ja turismikomisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus -1 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(-1) Lennundussektor on olemuselt rahvusvaheline. Üleilmseid probleeme, mida põhjustavad lennunduse heitkogused, saab tõhusalt lahendada rahvusvaheliste lähenemisega, mis hõlmab üleilmset kohustust rakendada samu meetmeid või kasutada samade eesmärkide täitmiseks eri meetmeid. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (ICAO) täidab selles protsessis võtmerolli, määratledes rahvusvahelise kokkuleppe raames ühised eesmärgid.

Selgitus

Rahvusvahelistele probleemidele nagu lennundussektori põhjustatud kasvuhoonegaaside heitkogused on vaja üleilmseid lahendusi, seetõttu saab tulemusi anda rahvusvaheline lähenemisviis.

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1) Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis on tehtud suuri edusamme ICAO 2013. aasta assambleel sellise raamistiku vastuvõtmiseks, mis aitab riikidel hõlpsamini kohaldada turupõhiseid meetmeid rahvusvahelise lennunduse suhtes, ning üleilmse turupõhise meetme väljatöötamiseks.

(1) Olles arutanud lennunduse heitkoguste piiramist juba 1998. aastast saadik, tegi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon 2012. aasta novembris suuri edusamme ICAO 2013. aasta assambleel sellise raamistiku vastuvõtmiseks, mis aitab riikidel hõlpsamini kohaldada turupõhiseid meetmeid rahvusvahelise lennunduse suhtes, ning üleilmse turupõhise meetme

väljatöötamiseks.

Selgitus

On vaja selgelt näidata, et arutelud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni tasandil heitkoguste piiramise üle algasid juba üle kümne aasta eest ja et tegelikud edusammud tulid alles siis, kui ELi heitkogustega kauplemise süsteemi taotluse esitamise tähtaeg lähenema hakkas.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 2 – 1. joonealune märkus

Komisjoni ettepanek

1. Sh *EFTA* riigid, ELiga ühinemislepingu allakirjutanud riigid ning Euroopa Majanduspiirkonna riikide sõltkonnad ja territooriumid.

Muudatusettepanek

1. Sh *Euroopa Majanduspiirkonna* riigid, ELiga ühinemislepingu allakirjutanud riigid ning Euroopa Majanduspiirkonna riikide sõltkonnad ja territooriumid.

Selgitus

Mitte kõik EFTA riigid ei ole nõustunud lisama direktiivi 2003/87/EÜ oma siseriiklikesse õigusaktidesse. Seda on teinud üksnes need EFTA riigid, kes kuuluvad ka Euroopa Majanduspiirkonda (st Island, Liechtenstein ja Norra, kuid mitte Šveits). Seega peaks tekst viitama Euroopa Majanduspiirkonna riikidele ja mitte EFTA riikidele.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks käesolevat otsust kohaldada üksnes selliste õhusõiduki käitajate suhtes, kes ei ole saanud kõnealuse tegevuse jaoks 2012. aastaks tasuta saastekvoote või on need kõik tagastanud. Samal põhjusel ei tohiks neid saastekvoote arvesse võtta rahvusvaheliste arvestusühikute kasutamise õiguste arvutamisel direktiivi 2003/87/EÜ raames.

Muudatusettepanek

(3) Konkurentsimoonutuste vältimiseks tuleks käesolevat otsust kohaldada üksnes selliste õhusõiduki käitajate suhtes, kes ei ole saanud kõnealuse tegevuse jaoks 2012. aastaks tasuta saastekvoote või on need kõik tagastanud. Samal põhjusel ei tohiks neid saastekvoote arvesse võtta rahvusvaheliste arvestusühikute kasutamise õiguste arvutamisel direktiivi 2003/87/EÜ raames, *välja arvatud enne käesoleva otsuse jõustumist omandatud rahvusvahelised arvestusühikud.*

Selgitus

Oluline on tagada õiguskindlus ja mitte karistada vastutustundlikke ettevõtjaid, kes tegid kogu 2012. aasta vältel ettevalmistusi lennundusdirektiivi rakendamiseks. Selline säte võimaldaks tagada ka õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise vaatamata sellele, kas käitaja saab erandi tegemisest kasu või mitte.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 4 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 a) ICAO ja EL peaksid tunduvalt rohkem pingutama, et vähendada lennunduse kasvuhoonegaaside heidet vastavalt liidus 2020. ja 2015. aastaks seatud eesmärkidele. Käesoleva otsusega tehtav erand ei tohiks seega seada kahtluse alla lennunduse kaasamist ELi heitkogustega kauplemise süsteemi ja üldeesmärki edendada tõhusalt üleilmset süsteemi lennunduse kasvavate heitkoguste piiramiseks, ning tuleks selgelt määratleda kohustused, mida asjaomased riigid ja lennuettevõtjad peavad erandi tegemise ajavahemiku jooksul täitma.

Selgitus

Lennundussektor, mille põhjustatud kasvuhoonegaaside heitkogused kasvavad kiiresti, peab andma oma panuse heitkoguste vähendamisse sarnaselt teiste transpordiliikidega; muud tööstussektorid on juba aastaid osalenud ELi heitkogustega kauplemise süsteemis; lennundussektori välistamisel ELi heitkogustega kauplemise süsteemist ei ole põhjendust.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 4 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 b) Ajutist erandit võib kohaldada kuni üks aasta. Kui selle ajavahemiku jooksul ei suudeta ICAO läbirääkimiste käigus lennunduse heitkoguste suhtes kohaldatava turupõhise üleilmse süsteemi

ja selle teostatava rakendustähtaja osas kokkuleppele jõuda, peaks kõigi lendude suhtes lennuväljadelt ja lennuväljadele väljaspool liitu taas kehtima ELi heitkogustega kauplemise süsteem, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2003/87/EÜ.

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu otsus

Põhjendus 4 c (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 c) Komisjon peaks esitama Euroopa Parlamendile täieliku aruande 2013. aasta septembris toimuva ICAO assamblee tulemuste kohta ja tegema kiiresti ettepanekud nendest lähtuvate meetmete kohta.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu otsus

Põhjendus 4 d (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 d) Kui komisjon kaalub käesoleva otsusega kehtestatava erandi kehtivuse lõppemise järgselt sellega seoses edasiste meetmete võtmist, peaks ta võtma arvesse Euroopa-sisesele lennuliiklusele avalduvat võimalikku mõju ja võtma asjakohaseid meetmeid mis tahes konkurentsimoontuse vältimiseks.

Selgitus

Ajal, mil väljaspool Euroopat toimuvatele lendudele kehtib erand, kohaldatakse Euroopa Majanduspiirkonna riikides asuvate lennujaamade vahelistele lendudele ELi heitkogustega kauplemise süsteemi käsitlevat direktiivi. Selline olukord võib põhjustada konkurentsimoontusi Euroopa lennuettevõtjate, kes tegutsevad enamjaolt Euroopa-siseselt ja kelle lendudest suur osa kuulub ELi heitkogustega kauplemise süsteemi, ja enamasti kolmandates riikides tegutsevate kolmandate riikide lennuettevõtjate vahel. Euroopa Komisjon peab analüüsima olukorda ja võtma enne edasiste meetmete kohta ettepaneku

esitamist asjakohaseid meetmeid võimaliku konkurentsimoonutuse vältimiseks.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 4 e (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 e) Kõigis kolmandate riikidega sõlmitavates lennunduslepingutes tuleb arvesse võtta lennunduse kaasamist ELi heitkogustega kauplemise süsteemi.

Selgitus

Komisjonil on mitme naaberriigi ja olulise kaubanduspartneriga käimas läbirääkimised lennunduslepingute üle. Oluline on, et nendes lepingutes võetaks Euroopa poliitilised eesmärgid arvesse täies ulatuses. Komisjonil tuleks seega lähtuda ELi ja Kanada vahelisest lennutranspordilepingust ning õhutada kolmandaid riike võtma vastu meetmed lennunduse kliimamõju vähendamiseks.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu otsus Põhjendus 4 f (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4 f) Usalduse tekitamiseks ELi heitkogustega kauplemise süsteemi vastu rahvusvahelisel tasandil peaksid liikmesriigid soovitavalt kasutama ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kasutamisest saadud tulu niisugustest heitkogustest põhjustatud mõju leevendamiseks ja eraldama heitkogustega kauplemise süsteemist saadud tulu kliimaprobleemide lahendamise rahvusvaheliseks rahastamiseks, toetades muu hulgas ka arengumaade jõupingutusi kliima kaitsmiseks vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3d lõikele 4.

Selgitus

Et hõlbustada lennunduses üleilmse turupõhise meetme rakendamist, peaks EL julgustama kõigi lennundussektori asjaomaste tulude suunamist kliimaprobleemide lahendamise rahvusvaheliseks rahastamiseks vastavalt ÜRO kliimamuutuste raamkonventsioonile. ELi heitkogustega kauplemise süsteem peaks hõlmama lennundust nii kaua, kuni rakendatakse selle sektori kliimamõju olulisel määral piirav tõhus üleilmne süsteem. Seega ei tohiks leevendada survet ühiste eesmärkide saavutamiseks.

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu otsus

Artikkel 1 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Erandina direktiivi 2003/87/EÜ artiklist 16 ei võta liikmesriigid õhusõiduki käitajate suhtes nimetatud direktiivi artikli 12 lõikes 2a ja artikli 14 lõikes 3 sätestatud ning enne 1. jaanuari 2014 kehtima hakkavate nõuetega seotud meetmeid seoses lendude teostamisega lennuväljadele ja lennuväljadelt, mis asuvad Euroopa Liidu välistes riikides ning mis ei ole **EFTA** liikmed, Euroopa Majanduspiirkonna riikide sõltkonnad ega territooriumid või ELiga ühinemislepingu allakirjutanud riigid, juhul, kui sellistele õhusõiduki käitajatele ei ole 2012. aastal eraldatud kõnealuseks tegevuseks tasuta saastekvoote või juhul, kui neile on sellised saastekvoodid eraldatud, kuid nad on tagastanud vastava arvu saastekvoote liikmesriikidele kehtetuks tunnistamiseks.

Muudatusettepanek

Erandina direktiivi 2003/87/EÜ artiklist 16 ei võta liikmesriigid õhusõiduki käitajate suhtes nimetatud direktiivi artikli 12 lõikes 2a ja artikli 14 lõikes 3 sätestatud ning enne 1. jaanuari 2014 kehtima hakkavate nõuetega seotud meetmeid seoses lendude teostamisega lennuväljadele ja lennuväljadelt, mis asuvad Euroopa Liidu välistes riikides ning mis ei ole **Euroopa Majanduspiirkonna** liikmed, Euroopa Majanduspiirkonna riikide sõltkonnad ega territooriumid või ELiga ühinemislepingu allakirjutanud riigid, juhul, kui sellistele õhusõiduki käitajatele ei ole 2012. aastal eraldatud kõnealuseks tegevuseks tasuta saastekvoote või juhul, kui neile on sellised saastekvoodid eraldatud, kuid nad on tagastanud vastava arvu saastekvoote liikmesriikidele kehtetuks tunnistamiseks.

Selgitus

Mitte kõik EFTA riigid ei ole nõustunud lisama direktiivi 2003/87/EÜ oma siseriiklikesse õigusaktidesse. Seda on teinud üksnes need EFTA riigid, kes kuuluvad ka Euroopa Majanduspiirkonda (st Island, Liechtenstein ja Norra, kuid mitte Šveits). Seega peaks tekst viitama Euroopa Majanduspiirkonna riikidele ja mitte EFTA riikidele.

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu otsus
Artikkel 3 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Artikli 2 kohaselt kehtetuks tunnistatud saastekvoote ei võeta arvesse rahvusvaheliste arvestusühikute kasutamise õiguste arvutamisel direktiivi 2003/87/EÜ raames.

Muudatusettepanek

Artikli 2 kohaselt kehtetuks tunnistatud saastekvoote ei võeta arvesse rahvusvaheliste arvestusühikute kasutamise õiguste arvutamisel direktiivi 2003/87/EÜ raames. **Rahvusvahelisi arvestusühikuid, mis omandati enne käesoleva otsuse jõustumist vastavalt direktiivile 2008/101/EÜ, võib 2013. aastal kasutada 15% ulatuses tagastatud või kehtetuks tunnistatud saastekvootidest.**

Selgitus

Oluline on tagada õiguskindlus ja mitte karistada vastutustundlikke ettevõtjaid, kes tegid kogu 2012. aasta vältel ettevalmistusi lennundusdirektiivi rakendamiseks. Selline säte võimaldaks tagada ka õhusõiduki käitajate võrdse kohtlemise vaatamata sellele, kas käitaja saab erandi tegemisest kasu või mitte.

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu otsus
Artikkel 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 3 a

Komisjon teavitab Euroopa Parlamenti ja liikmesriike regulaarselt ICAO läbirääkimiste edenemisest ja esitab aruande ICAO assambleel saavutatud tulemuste kohta. Kui ICAO 2013. aasta septembrikuisel assambleel ei saavutata märkimisväärset edu üleilmse turupõhise mehhanismi väljatöötamisel, kaasatakse ELi heitkogustega kauplemise süsteemi jälle kõik ELi lähtuvad ja ELi saabuvad rahvusvahelised lennud alates 2013. aastast. Kui üleilmse turupõhise meetme raamistik siiski kehtestatakse, võib komisjon teha ettepanekuid edasiste meetmete kohta.

Selgitus

ICAO raames tehtavate märkimisväärsete edusammude tagajärgi tuleb täpselt selgitada. Komisjon peaks esitama Euroopa Parlamendile ICAO läbirääkimiste kohta võimalikult täieliku teabe, et parlamendil oleks võimalik anda sellele hinnang, enne kui Euroopa Komisjon saab erandi kehtivusaega pikendada või võtta muid meetmeid.

MENETLUS

Pealkiri	Ajutise erandi tegemine Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem
Viited	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	ENVI 10.12.2012
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	TRAN 10.12.2012
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Mathieu Grosch 19.12.2012
Arutamine parlamendikomisjonis	22.1.2013
Vastuvõtmise kuupäev	19.2.2013
Lõpphääletuse tulemus	+: 35 –: 1 0: 6
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	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
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Spyros Danellis, Michel Dantin, Michael Gahler, Eider Gardiazábal Rubial, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke

MENETLUS

Pealkiri	Ajutise erandi tegemine Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem			
Viited	COM(2012)0697 – C7-0385/2012 – 2012/0328(COD)			
EP-le esitamise kuupäev	20.11.2012			
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	ENVI 10.12.2012			
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	INTA 10.12.2012	ECON 10.12.2012	ITRE 10.12.2012	IMCO 10.12.2012
	TRAN 10.12.2012			
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	INTA 18.12.2012	ECON 14.1.2013	ITRE 17.12.2012	IMCO 18.12.2012
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Peter Liese 3.12.2012			
Arutamine parlamendikomisjonis	17.12.2012	24.1.2013	18.2.2013	
Lõpphääletuse tulemus	+: -: 0:	51 0 8		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	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 Klaß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, 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 Seiber, Bogusław Sonik, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Glenis Willmott, Sabine Wils			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Jacqueline Foster, Julie Girling, Filip Kaczmarek, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Britta Reimers, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Andrea Zannoni			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 187 lg 2)	Phil Prendergast			