

**Lennunduse mõju vähendamine kliimamuutustele**

**Euroopa Parlamendi resolutsioon lennunduse mõju vähendamise kohta kliimamuutustele (2005/2249(INI))**

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse komisjoni teatist nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele pealkirjaga: "Lennunduse mõju vähendamine kliimamuutustele" (KOM(2005)0459);
  - võttes arvesse oma 16. novembri 2005. aasta resolutsiooni globaalse kliimamuutuse vastase lahingu võitmise kohta<sup>1</sup>;
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
  - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni raportit ning transpordi- ja turismikomisjoni arvamust (A6–0201/2006),
- A. arvestades, et EL on pühendunud eesmärgile tegeleda kliimamuutustega ja on püstitanud ülemaailmse eesmärgi seada globaalse temperatuuri tõusu piiriks industriaalajastueelse tasemega võrreldes +2 °C;
- B. arvestades, et Euroopa Parlament kinnitas oma ülalmainitud 16. novembri 2005. aasta resolutsioonis, et arenenud riigid peavad heitkoguseid vähendama suurel määral – 2020. aastaks 30% ja 2050. aastaks 60–80%;
- C. arvestades, et lennunduse panus kliimamuutustesse on märkimisväärne ja kasvab kiiresti;
- D. arvestades, et rahvusvahelise lennunduse suhtes ei kohaldata ühtegi Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsioonist ja selle Kyoto protokollist või mõnest muust rahvusvahelisest kliimamuutustealase kohustusest tulenevat kohustust;
- E. arvestades, et EL peaks olema kliimamuutustevastases võitluses juhtpositsioonil ning olema piirkondlike ja varajaste meetmete võtmise kaudu eeskujuks selles osas, kuidas tegeleda lennunduse mõjuga kliimale,
1. tervitab komisjoni teatist ja seisukohta, mille kohaselt on kõikide lennunduse poolt kliimale avaldatavate mõjudega tegelemisel vaja rakendada põhjalikku meetmete komplekti, mis sisaldab õiguslikke, majanduslikke, tehnilisi ja töökorralduslikke vahendeid, kohaldades põhimõtet, et saastaja maksab ja tagades kulude täieliku arvessevõtmise;

---

<sup>1</sup> Vastuvõetud tekstid, P6\_TA(2005)0433.

2. rõhutab, et valitud poliitikavahendite üldeesmärk peab olema vähendada kulutasuvalt lennunduse mõju kliimamuutustele; leiab, et need poliitikavahendid tuleb valida selliselt, et tagada kasvuhoonegaaside heitkoguste võimalikult suur vähendamine ja samas minimaalne konkurentsi moonutamine Euroopas asuvate lennuettevõtjate ja ELi-väliste lennuettevõtjate vahel ning ebaausa konkurentsi vähenemine lennutranspordi sektori ja muude transpordisektorite vahel ELis;
3. rõhutab, et selles osas tuleks kõrvale jätta igasugune tarbetu bürokraatlik koormus, seda eriti turul tegutsevatele väikestele lennuettevõtjatele mõeldes;
4. toetab täielikult komisjoni kavatsust taotleda petrooleumimaksude kasutuselevõtmist ja nõuab tungivalt, et komisjon alustaks sellega kohe, nõudes selleks kõigi siseriiklike ja ELi-siseste lendude maksustamist (võimalusega vabastada sellest kõik lennuettevõtjad nendel marsruutidel, millel tegutsevad ELi-välised lennuettevõtjad); palub komisjonil pakkuda välja kord nende ülemaailmseks sisseviimiseks;
5. rõhutab, et käimasolevatel läbirääkimistel lennunduslepingute – eelkõige USAga sõlmitava lepingu – muutmiseks on vaja kiiresti tulemusteni jõuda, et võimaldada igasuguste eeltingimusteta ning võrdsetel alustel maksustada nii ELi-sisestele kui ka ELi-välistele lennuettevõtjatele tarnitavat kütust;
6. rõhutab, et maksuvabastused õhutranspordile ja muu ebavõrdsus tingivad väga ebavõrdse konkurentsi lennundussektori ja muude transpordisektorite vahel;
7. rõhutab, et see on eriti koormav raudteesektorile, kuna raudteesektori puhul kehtib lisaks maksudele ka ELi heitkogustega kauplemise süsteem, mis suurendab märkimisväärselt selle keskkonnasõbraliku transpordisüsteemi maksumust;
8. rõhutab, et selline konkrentsimoonutus transpordisektorite vahel toob kaasa ka konkrentsimoonutuse turismipiirkondade vahel, mis läbi kaotavad peamiselt auto, bussi või rongiga ligipääsetavad piirkonnad;
9. rõhutab, et lennundusest tingitud keskkonnaprobleemidele on vaja leida õiglane lahendus;
10. toetab maksude juurutamist kui sammu kulude täieliku arvessevõtmise suunas, nii et maksude roll ja suurus kajastaksid seda, kui suurel määral mingi heitkogustega kauplemise süsteem allpool kirjeldatud nõueteni ei küüni;
11. palub, et erilist tähelepanu pöörataks olukorrale enim eraldatud piirkondades, mis on õhutranspordi teenustest eriti sõltuvad ning eelkõige saare- või äärepoolsematele piirkondadele, kus alternatiivsed lahendused on piiratud või puuduvad;
12. tervitab Euroopa Ülemkogu sel hetkel ametisoleva eesistuja ja Austria kantsleri Wolfgang Schüsseli Euroopa Parlamendis 18. jaanuaril 2006. aastal peetud kõnet, milles ta seda teemat käsitles, ning palub ametisoleval eesistujariigil töötada välja sellealased konkreetset ettepanekud;
13. rõhutab, et CO<sub>2</sub> heitkoguste, kondensjälgede ja kiudpilvede vähendamiseks on kiiresti vaja lennuliikluse paremat korraldamist ning et see oleks kulutõhus meede;

14. kutsub üles edasistele jõupingutustele teadusuuringutes, et täiendada meie arusaamist lennunduse kogumõjust kliimamuutustele; on arvamusel, et eriti oluline on välja selgitada õhusõidukite kondensjälgede (veeauru) mõju ning see, millises ulatuses vähendaks madalamal kõrgusel lendamine üldisi heitkoguseid ja seega ka kliimamõju ning hinnata stratosfääri paisatud aerosoolide heitmete soojendavat mõju;
15. nõuab tungivalt, et komisjon propageeriks biokütuste kasutuselevõttu lennunduses, et anda panus kliimamuutuste mõju vähendamisse;
16. rõhutab, et ka teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse seitsmendas raamprogrammis tuleb prioriteetseks pidada puhaste mootoritehnoloogiate ja alternatiivkütuste alast uurimis- ja arendustegevust; on arvamusel, et tuleks püüelda integreeritud lähenemisviisi poole, milles oleks ühendatud nii heitkogustega kauplemine kui ka puhaste mootorite ja kütuste väljatöötamine, et vähendada lennundussektoris peale CO<sub>2</sub> ka muude ainete heitkoguseid;
17. peab ühtlasi oluliseks järgida jätkuvalt teaduslikke ja tehnilisi eesmärke õhusõidukite ja helikopterite energiatõhususe parandamiseks;
18. rõhutab, et teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse seitsmenda raamprogrammi raames võetavad meetmed tehnoloogiliste uuenduste soodustamiseks kosmose- ja lennundussektoris ning ühtse Euroopa õhuruumi (*Single European Sky*) õigusaktidest tulenev lennuliikluse täiustatud korraldus on heitkoguste vähendamisel määrava tähtsusega;
19. kutsub komisjoni üles näitama initsiatiivi lennujuhtimise ja lennuliikluse korraldamise täiustamiseks SESARi (ühtse Euroopa õhuruumi lennuliikluse korraldamise teadusuuringute) projekti ning ühtse Euroopa õhuruumi õigusaktide raames, eesmärgiga saavutada lendude suurem energiatõhusus ning auru kondensjälgede vähendamine või ärahoidmine;
20. kutsub komisjoni üles tagama, et teadusuuringute, tehnoloogiaarenduse ja tutvustamistegevuse seitsmenda raamprogrammi raames tehtaks uurimisalase koostöö kontekstis eraldi eesmärgiga suurendada õhusõidukite ja helikopterite mootorite keskkonna- ja energiatõhusust;

### ***Lennunduse ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kaasamine***

21. tunnustab, et heitkogustega kauplemine võib etendada oma rolli osana põhjalikus meetmete komplektis, mis on mõeldud selleks, et tegeleda lennunduse mõjuga kliimale, kuid seda tingimusel, et see on asjakohaselt kavandatud;
22. rõhutab, et mis tahes heitkogustega kauplemise süsteemi keskkonnaalane tulemuslikkus sõltub selle piisavalt laiaast geograafilisest ulatusest, rangest piiritlemisest, algse jaotuse täielikust kontrollimisest, jaotuse juures arvesse võetud tehnilisest tasemest ja varajastest meetmetest ning täieliku kliimamõjuga tegelemisest;
23. palub komisjonil esitada viivitamatult oma kujunduslike ettepanekute eriparameetrite mõju hindamine, nt lennunduse heitkoguste ülempiir, nõuetele vastavus, osaleva üksuse

valik (õhusõiduki käitajad, lennuettevõtjad või lennuväljad) ning esitada ettepanekud, mis tagaksid et ELi heitkogustega kauplemise süsteemi saab kohaldada lennuettevõtjatele väljastpoolt ELi;

24. teeb siiski ettepaneku kehtestada lennunduse heitkoguste jaoks eraldi erisüsteem, tunnistades, et kuna Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsioonis ja selle Kyoto protokollis puuduvad rahvusvahelise lennunduse heitkoguste suhtes siduvad kohustused, ei saaks lennundussektor heitkoguseid tegelikkuses ELi heitkogustega kauplemise süsteemi müüa;
25. märgib, et arvepidamist lihtsustaks märgatavalt eraldiseisev, suletud süsteem; on arvamusel, et kui lennuettevõtjatel võimaldataks ELi heitkogustega kauplemise süsteemist heitkoguseid osta, peaks see võimalus olema rangelt piiratud;
26. rõhutab, et kui lennundus peaks lõpuks laialdasema ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga liituma, peaks sellele vähemalt katsetapina eelnema eraldi süsteem ajavahemikuks 2008–2012;
27. teeb ettepaneku, et kui lennundus peaks lõpuks laialdasema ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga liituma, tuleb kohaldada eritingimusi tagamaks, et see ei moonuta turgu vähem kaitstud sektorite kahjuks: lennundusel turult osta lubatavate heitekvootide ülemmäära ja nõuet heitkoguste vähendamiseks teatud osa võrra ilma ostu-müügita, enne kui ta tohib heitelubasid osta;
28. kutsub komisjoni üles pakkuma paralleelselt ELi heitkogustega kauplemise süsteemile välja muid poliitikavahendeid lennunduse muude saasteainete kui CO<sub>2</sub> mõjudega tegelemiseks; on arvamusel, et kui mingite mõjude osas valitseb ebakindlus, peaks poliitika põhinema ettevaatuspõhimõttel; leiab, et lisaks kliimamõjudele tuleks erilist tähelepanu pöörata õhu- ja mürasaastele õhusõidukite õhkutõusmisel ja maandumisel; kutsub komisjoni üles ergutama uurimisprogramme teaduslike teadmiste suurendamiseks lennunduse muude saasteainete kui CO<sub>2</sub> mõjudest ning toetama Rahvusvahelise Tsiviillennundusorganisatsiooni tegevust standardite väljatöötamisel lämmastikoksiididele;
29. ei välista kohalike lisameetmete võtmise vajadust tulevikus;
30. rõhutab, et kui sellist meetmetekomplekti ei õnnestu paralleelselt kasutusele võtta, tuleks keskkonna puutumatus tagada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi abil, korrutades CO<sub>2</sub> heitkogused kordajaga;

### ***Lennunduse süsteemi kohaldamisala***

31. on veendunud, et lennunduse süsteem peaks esimese sammuna hõlmama kõiki mis tahes ELi lennuväljale saabuvaid ja sealt väljuvaid lende (võimaluse korral ka ELi õhuruumi läbivaid kontinentidevahelisi lende) olenemata vastava lennuettevõtja päritoluriigist, et tagada erinevaid liine teenindatavatele lennuettevõtjatele võrdsed tingimused, et vältida turumoonutusi väljaspool ELi asuvate sihtkohtadega lendude kasuks, et tagada selle keskkonnavaline tulemuslikkus, et vältida ristsubsideerimist ning et mõjutada õhusõidukiehitust; rõhutab, et võimalikult kiiresti tuleb kasutusele võtta ülemaailmne heitkogustega kauplemise süsteem;

32. tunnistab, et komisjon on pärast hoolikat hindamist arvamusel, et selline lai kohaldamisala on kooskõlas rahvusvaheliste kokkulepetega, nt WTO reeglitega; palub komisjonil ja nõukogul kaitsta seda seisukohta kolmandate riikide võimalike rünnakute vastu rahvusvahelistes organisatsioonides;

### *Algne jaotus*

33. rõhutab, et algse jaotuse koguhulk tuleks määrata kindlaks vastavalt Kyoto protokollis võetud kohustuste sihtarvule ja ei tohi seetõttu võimaldada heitkoguste kasvu üle baasaasta taseme;
34. on veendunud, et algselt jaotatav kogus tuleb kindlaks määrata ELi tasandil, kuna selle liikmesriikide tasandil kindlaksmääramise puhul valitseb liiga suurte lähtesuuruste määramise oht, mis moonutaks turgu ja vähendaks süsteemi keskkonnaalast tulemuslikkust;
35. rõhutab, et jaotusmeetod ei tohiks otseselt ega kaudselt karistada neid ettevõtteid, mis juba kasutavad tõhusaid lennukeid, seega tuleb varajasi meetmeid igal juhul tunnustada ja peamiselt tuleb muudatuste tegemiseks survet avaldada neile lennuettevõtjatele, kelle kütusesäästlikkus on puudulik;

### *Jaotusmeetod*

36. on veendunud, et lubade jaotuse parimaks viisiks on enampakkumine, kuna see kajastab sektori dünaamilist olemust ega kahjusta uusi turule tulijaid ega neid piirkondi, mis peavad selles sektoris veel arenema;
37. märgib, et enampakkumine vastab ka põhimõttele, et saastaja maksab ning annab tulude õige jaotamise korral keskkonnale täiendavat kasu; ning et sellega premeeritakse lennuettevõtjaid automaatselt nii seniste kui ka tulevaste heade tulemuste eest;
38. rõhutab, et lõpuks saavutatav lubade osaline tasuta jaotus kas trendimeetodi või erinäitajate põhjal ei tohiks diskrimineerida ettevõtjaid, kes liituvad süsteemiga pärast algse jaotuse perioodi; on seetõttu arvamusel, et uute sisenejate kohandamiseks oleks vaja kehtestada erisätted;
39. täheldab tõenäosust, et lubade tasuta jaotus kas trendimeetodi või erinäitajate põhjal annaks sektorile tarbija kulul erakorralisi kasumeid tänu sellele, et tasuta jaotusele vaatamata määratakse hinnad lubade turuhinna alusel arvatud piirkulude põhjal; rõhutab, et see ei ole poliitika eesmärk;
40. on arvamusel, et tasuta jaotus eelneva perioodi heitkoguste põhjal on kõige halvem võimalus, kuna see karistab lennuettevõtjaid varajaste meetmete võtmise eest, ja et tasuta jaotus erinäitajate põhjal on teoreetiliselt natuke parem, kuid siin tekib liigse keerukuse ja bürokraatlikkuse oht ning kõigi arvutusmeetodite puhul esineb raskusi parimate tegelike tulemusnäitajate väljaselgitamisel;

41. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.