EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.5.2020
COM(2020) 194 final

2020/0078 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) võetav seisukoht vabatahtlikust osalemisest teatamise kohta rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) alates 1. jaanuarist 2021 ning lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023 valitud võimaluse kohta

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) võetav seisukoht vabatahtliku osalemise kohta rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) alates 1. jaanuarist 2021 ning lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023 valitud võimaluse kohta.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Chicago konventsioon ja Pariisi kokkulepe

Chicago konventsiooni (edaspidi „konventsioon“) eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti. Konventsioon jõustus 4. aprillil 1947 ja sellega asutati Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon.

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsil 2015. aasta detsembris võeti vastu Pariisi kokkulepe, mille eesmärk on hoida üleilmne soojenemine tunduvalt alla 2 °C võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega, ning teha jõupingutusi, et piirata temperatuuri tõusu 1,5 °C-ni. Heitkoguste vähendamisse peaksid oma panuse andma kõik majandussektorid, sealhulgas rahvusvaheline lennundus.

Kõik ELi liikmesriigid on mõlema kokkuleppe osalised. EL ja selle liikmesriigid on Pariisi kokkuleppe osalised ning nad on ühiselt võtnud kohustuse vähendada oma kasvuhoonegaaside heitkoguseid.

2.2. Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon

Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on ÜRO spetsialiseeritud asutus. Organisatsiooni eesmärk on töötada välja rahvusvahelise aeronavigatsiooni põhimõtted ja meetodid ning edendada rahvusvahelise lennutranspordi kavandamist ja arengut. EL on ajutine vaatleja paljudes ICAO organites (assamblees ja muudes tehnilistes organites).

2.3. Rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (CORSIA)

27. juunil 2018 võttis Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) nõukogu oma 214. istungil Chicago konventsiooni 16. lisa IV köitena vastu keskkonnakaitset ja rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (edaspidi „CORSIA“) käsitlevad rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad.

Rahvusvaheliste lendude CO_2-heitega seotud seire-, aruandlus- ja tõendamisnõudeid, mis on esitatud16. lisa IV köites, kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2019. 16. lisa IV köite kohaseid CO_2 kompenseerimise nõudeid hakatakse kohaldama alates 1. jaanuarist 2021.

Vastavalt 16. lisa IV köite 3. peatüki punktidele 3.1.3 ja 3.2.1 ning 1. liitele („Haldusmenetlused“) peavad riigid esitama ICAO-le 30. juuniks 2020 järgmise teabe:

- otsus vabatahtliku osalemise või vabatahtliku osalemise lõpetamise kohta alates 1. jaanuarist 2021[1];

[1] Punktis 3.1.3 on osutatud riigi lisamisele ICAO dokumenti pealkirjaga „CORSIA States for Chapter 3 State Pairs“. See punkt sisaldab märkust, milles täpsustatakse, et asjaomases dokumendis on nimetatud riigid, kes on väljendanud nõusolekut vabatahtlikuks osalemiseks nõuete täitmise perioodidel ajavahemikus 1. jaanuar 2021 kuni 31. detsember 2026“. Silmas tuleks pidada ka seda, et 1. liide

- millise võimaluse nad on valinud lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023.

2.4. ELi heitkogustega kauplemise süsteem

Lennundussektor osaleb alates 2012. aastast[2] ELi heitkogustega kauplemise süsteemis (ELi HKS). ELi HKS hõlmas Euroopa Majanduspiirkonda (EMP) saabuvate ja sealt väljuvate lendude, sealhulgas kolmandatesse riikidesse suunduvate ja sealt väljuvate lendude heitkoguseid. Selleks et hoogustada Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni tegevust ja hõlbustada rahvusvahelise lennunduse heitkoguste vähendamisel üleminekut üldisele lähenemisviisile, võttis liit vastu ajutised erandid, et piirata ELi HKSi geograafilist kohaldamisala nii, et see hõlmaks ainult EMP-siseseid lende, jättes EMP-välised lennud kuni rahvusvahelise olukorra muutumiseni kõrvale[3].

Direktiivi 2003/87/EÜ viimane läbivaatamine 2017. aastal väljendab artiklis 28b sätestatud arusaama, et CORSIA arvessevõtmiseks muudetakse ELi HKSi reguleerivat süsteemi, hinnates eelnevalt CORSIA põhielemente, sealhulgas selles osalemist, ning et seda tuleks teha kooskõlas ELi 2030. aasta kliimaeesmärgiga (võttes arvesse Pariisi kokkuleppe[4] kohast tagasimineku vältimise põhimõtet).

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Taustteave

Liit toetab kindlalt ICAO jõupingutusi võtta rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite puhul kasutusele üleilmne turupõhine meede CORSIA, mis aitab võidelda kliimamuutusega. Liidu toetust on muu hulgas väljendanud Euroopa Parlament ja nõukogu, kes on ELi HKSi kolm korda muutnud, et hõlbustada ICAO edusamme.

Kuigi CORSIA esialgne eesmärk piirdub heitkoguste kasvu kompenseerimisega alates 2020. aastast, on selle eesmärgi saavutamiseks oluline toetada esialgseid edusamme ja tagada piisav osalemine.

Nõukogu otsus (EL) 2016/915[5] seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses rahvusvahelise vahendiga, mis koostatakse Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsiooni organites ning mille eesmärk on rakendada alates 2020. aastast rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite suhtes ühtset üleilmset turupõhist meedet

---

sisaldab nõuet, mille kohaselt riik peab ICAO-d teavitama kõikidest vabatahtliku osalemise lõpetamist käsitlevatest otsustest hiljemalt vabatahtliku osalemise lõpetamisele eelneva aasta 30. juuniks.

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/101/EÜ, 19. november 2008, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et lisada lennutegevus ühenduse kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemi, ELT L 8, 13.1.2009, lk 3.

[3] Juhul kui Euroopa Parlament ja nõukogu ei võta 2023. aasta detsembriks vastu ELi HKSi direktiivi muudatusi, hakatakse HKSi automaatselt taas kohaldama selle esialgses ulatuses, mis hõlmab kõiki ELi liikmesriikide ja kõigi EFTA riikide lennujaamadest väljuvaid ning ELi/EFTA riikide või kolmandate riikide lennujaamadesse saabuvaid lende, samuti kolmandatest riikidest ELi/EFTA lennujaamadesse saabuvaid lende, kui selliste lendude suhtes ei ole delegeeritud õigusaktiga kehtestatud erandit.

[4] Pariisi kokkuleppe artikkel 3.

[5] Nõukogu 30. mai 2016. aasta otsus (EL) 2016/915 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses rahvusvahelise vahendiga, mis koostatakse Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsiooni organites ning mille eesmärk on rakendada alates 2020. aastast rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite suhtes ühtset üleilmset turupõhist meedet, ELT L 153, 10.6.2016, lk 32.

Määruse (EL) 2017/2392[6] eesmärk on eelkõige valmistuda üleilmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast. Määruses on sätestatud, et „[selle meetme] konkreetseks rakendamiseks on vaja ICAO osaliste meetmeid siseriiklikul tasandil.“

Direktiivi 2003/87/EÜ (ELi HKSi direktiiv)[7] artikliga 28b on ette nähtud, et 12 kuu jooksul pärast ICAO raames asjaomaste vahendite vastuvõtmist ja enne ülemaailmse turupõhise meetme kasutuselevõttu esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitleb võimalusi kõnealuste vahendite rakendamiseks liidu õiguses kõnealuse direktiivi läbivaatamise kaudu. Kui see on asjakohane, käsitleb komisjon osutatud aruandes ka EMP-sisestele lendudele kohalduvaid norme. Lisaks analüüsib komisjon üleilmse turupõhise meetme ambitsioonikust ja üldist keskkonnaalast terviklikkust, sealhulgas selle üldist ambitsioonikust seoses Pariisi kokkuleppe eesmärkidega, osalustaset, selle täidetavust, läbipaistvust, mittetäitmise korral kohaldatavaid karistusi, üldsuse kaasamise menetlusi, kompensatsiooniühikute kvaliteeti, heitkoguste seiret, aruandlust ja tõendamist, registreid, aruandekohustust ja biokütuste kasutamise norme.

Nõukogu otsuses (EL) 2018/2027[8] on sätestatud liidu nimel ICAOs võetav seisukoht CORSIAt käsitlevate rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaande kohta seoses erinevustega, millest tuleb teatada. Vastavalt kõnealusele otsusele on liikmesriigid teatanud ICAO nõuetega seotud erinevustest, tuues esile erinevused ELi HKSi ja CORSIA (esimene on marsruudi- ja teine riigipõhine) vahel ning asjaolu, et CORSIA rakendamine ELis toimub ELi HKSi läbivaatamise kaudu, nagu lepiti kokku selle viimasel läbivaatamisel 2017. aastal[9]. Eesmärk oli säilitada ELi *õigustik* ja tulevane poliitiline tegutsemisruum, samuti ELi tasandil kehtestatud kliimaeesmärgid.

Komisjon võttis 4. märtsil 2020 vastu Euroopa kliimaseadust käsitleva ettepaneku,[10] mille kohaselt liit võtab endale Pariisi kokkuleppe artikli 2 kohase pikaajalise temperatuurieesmärgi täitmiseks siduva eesmärgi saavutada liidus 2050. aastaks kliimaneutraalsus. Ettepanek põhineb järeldusel, et on vaja võtta täiendavaid meetmeid ja et iga sektor peab andma oma panuse, kuna praegused poliitikasuundumused vähendavad kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks eeldatavasti ainult 60 %, mistõttu kliimaneutraalsuse saavutamiseks on vaja veel palju teha.

Lisaks on liit mitmel korral väljendanud poliitilist tahet rakendada CORSIAt alates selle katseetapi algusest. Viimane näide on 2019. aastal ICAO 40. assambleel ELi ja selle liikmesriikide nimel tehtud avaldus, mille eesmärk on ühelt poolt mõista anda, et liit säilitab CORSIA rakendamise puhul ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kaudu oma poliitilise

---

6 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2392, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast, ELT L 350, 29.12.2017, lk 7.

7 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ, ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

8 Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25).

9 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2392, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast, ELT L 350, 29.12.2017, lk 7.

10 Komisjoni ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ja muudetakse 4. märtsi 2020. aasta määrust (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimaseadus), COM(2020) 80.

ruumi ja kliimaeesmärgid, ning teiselt poolt näidata, et liit ja selle liikmesriigid avaldavad CORSIA-le endiselt tugevat toetust ning on jätkuvalt ja täielikult pühendunud selle rakendamisele alates katseetapi algusest. Liit on järjepidevalt meelde tuletanud vajadust säilitada asjakohased ELi õigusaktid ja kliimaeesmärgid, mis on kooskõlas ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga, nagu seda on viimati muudetud, ning mida on rõhutatud nii 2018. aastal teatatud erinevuses kui ka ELi poolt ICAO 40. assambleel tehtud avalduses. Euroopa Parlament on pärast seda kutsunud komisjoni ja liikmesriike üles kaitsma ELi seadusandlikku autonoomiat HKSi direktiivi rakendamisel[11].

3.2. Kavandatud seisukoht

Enne CORSIAt käsitlevates rahvusvahelistes standardites ja soovituslikes tavades määratud tähtaega (30. juuni 2020) on vaja vastu võtta liidu nimel võetav seisukoht, mis võimaldab liikmesriikidel esitada nõuetekohased teated.

Esimeses küsimuses, mis hõlmab teate esitamist vabatahtliku osalemise või sellest loobumisest kohta alates 1. jaanuarist 2021, tehakse ettepanek esitada teade, et liikmesriigid osalevad vabatahtlikult alates katseetapi algusest 1. jaanuaril 2021, võttes arvesse poliitilist kohustust, mille liit on korduvalt võtnud ja mida ICAO on juba tunnustanud, CORSIAst tulenevat võimalikku kasu keskkonna ja rahvusvahelise transpordi jaoks ning muu toimiva alternatiivi puudumist ülemaailmsel tasandil. Teate suhtes kohaldataks erinevusi, millest teatati 2018. aastal kooskõlas nõukogu otsusega (EL) 2018/2027, ja mis tahes edaspidiseid erinevusi, ilma et see piiraks 2017. aastal kokku lepitud ELi HKSi läbivaatamist, ELi kliimaeesmärke ja taastuvenergia direktiivi[12].

Teises küsimuses, mis hõlmab lennukikäitajate poolt ajavahemikus 2021–2023 kompenseerimisnõuete arvutamiseks valitud võimalusest teatamist, tehakse ettepanek valida vastavalt 2021., 2022. ja 2023. aasta heide katseetapi iga aasta kohta, mitte 2020. aasta heide iga asjakohase aasta kohta. Selle lähenemisviisi puhul võetakse arvesse eeldatavat kasu keskkonnale ja rahvusvahelisele transpordile, vajadust pakkuda ettevõtjatele stiimuleid oma keskkonnamõju vähendamiseks ning varajase tegutsemise tähtsust, pidades samal ajal silmas ka Euroopa ettevõtjate võimalike kompenseerimiskulude suurust ja nende rahvusvahelisele konkurentsivõimele avalduvat mõju. Kui valida 2020. aasta asemel võrdlusaluseks vastavalt 2021., 2022. ja 2023. aasta, peaks see suurendama keskkonnatõhusust. Selle põhjuseks on asjaolu, et rahvusvahelise lennunduse heitkogused on 2021., 2022. ja 2023. aastal eeldatavalt suuremad kui 2020. aastal, eelkõige COVID-19 pandeemia märkimisväärse mõju tõttu lennuliiklusele ja heitkogustele.

Seepärast on vaja tagada, et praeguseid ja võimalikke tulevasi erinevusi liidu õiguse ja CORSIA vahel võetakse nõuetekohaselt arvesse. Eespool osutatud teade peaks seetõttu sisaldama viidet nõukogu otsuse (EL) 2018/2027 alusel teatatud erinevusele. Kuna see erinevus, kuivõrd see on ikka veel asjakohane, hõlmab üksnes riikide pädevust eri käitajate puhul, mis tuleneb CORSIA ja ELi HKSi ülesehituse teatavatest erinevustest, tuleks eespool nimetatud teatega alles jätta ka võimalus teatada täiendavatest erinevustest.

4. KOOSKÕLA MUUDE LIIDU TEGEVUSPÕHIMÕTETEGA

Kavandatav otsus on kooskõlas muude liidu tegevuspõhimõtetega, eelkõige energia-, keskkonna- ja transpordipoliitikaga, ning täiendab neid. Sellega tuletatakse meelde seost

[11] Euroopa Parlamendi 28. novembri 2019. aasta resolutsioon Hispaanias Madridis toimuva 2019. aasta ÜRO kliimamuutuste konverentsi (COP25) kohta P9 TA (2019) 0079.

[12] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta, ELT L 328, 21.12.2018, lk 82.

CORSIAs osalemise ning ELi HKSi direktiivi läbivaatamise vahel Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt, nagu on sätestatud määruses 2017/2392. Komisjon ei ole siiski veel esitanud HKSi direktiivi artikliga 28b ette nähtud aruannet ja üldisemalt ei ole seadusandja otsus, mis ta selles valdkonnas tulevikus võtab, veel teada. Seepärast tuleb käesolevat teadet käsitada vaheetapina, võttes arvesse Chicago konventsiooni 3. peatüki punkte 3.1.3 ja 3.2.1 ning 16. lisa IV köite 1. liidet.

Selle tagamiseks, et kõnealune vaheetapp ei mõjuta kaasseadusandjate tulevasi poliitilisi otsuseid, peab teade hõlmama viidet erinevusele, millest on juba teatatud vastavalt nõukogu otsusele (EL) 2018/2027, ning võimalust teatada muudest täiendavatest erinevustest, millele on osutatud eespool.

5. ÕIGUSLIK ALUS

5.1. Menetlusõiguslik alus

5.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „*[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega […] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.*“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline[13].

5.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Vastavalt konventsiooni 16. lisa IV köite 3. peatüki punktile 3.1.3 ja 1. liitele („Haldusmenetlused“) peavad riigid teatama ICAO-le 30. juuniks 2020, kas nad on otsustanud vabatahtlikult osaleda või lõpetada vabatahtlik osalemine alates 1. jaanuarist 2021, ja vastavalt 16. lisa IV köite punktile 3.2.1, missuguse võimaluse nad on valinud lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023.

Nendest sätetest tuleneb, et kuna CORSIA on vastu võetud lepinguga loodud organi – ICAO nõukogu – otsusega, sõltuvad selle teatavad õiguslikud tagajärjed asjakohaste teadete esitamisest ICAO-le ja sellest, missugused on nende teadete tingimused. Seetõttu kuulub liidu seisukoha vastuvõtmine selliste teadete suhtes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

5.2. Materiaalõiguslik alus

Vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 192 lõikele 1 ja artiklile 191 peab Euroopa Liit aitama saavutada muu hulgas järgmisi eesmärke: keskkonna säilitamine, kaitsmine ja selle kvaliteedi parandamine; meetmete edendamine rahvusvahelisel tasandil, selleks et tegelda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ja eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu.

5.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab

[13] Euroopa Kohtu 7. oktoobri 2014. aasta otsus kohtuasjas Saksamaa *vs.* nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

5.2.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud kliimapoliitikaga rahvusvahelise lennunduse kontekstis.

Seega on kavandatava otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1.

5.3. Kokkuvõte

Kavandatava otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 192 lõige 1 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

2020/0078 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS,

millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) võetav seisukoht vabatahtlikust osalemisest teatamise kohta rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) alates 1. jaanuarist 2021 ning lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023 valitud võimaluse kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (edaspidi „konventsioon“), mille eesmärk on reguleerida rahvusvahelist lennutransporti, jõustus 4. aprillil 1947. Sellega loodi Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (edaspidi „ICAO“).

(2) Kõik liidu liikmesriigid on konventsiooni osalisriigid ja ICAO liikmed, samal ajal kui liidul on teatavates ICAO organites vaatlejastaatus.

(3) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste 21. konverentsil 2015. aasta detsembris võeti vastu Pariisi kokkulepe, mille eesmärk on hoida üleilmne soojenemine tunduvalt alla 2 °C võrreldes industriaalühiskonna eelse tasemega, ning teha jõupingutusi, et piirata temperatuuri tõusu 1,5 °C-ni. Heitkoguste vähendamisse peaksid oma panuse andma kõik majandussektorid, sealhulgas rahvusvaheline lennundus.

(4) 2016. aasta ICAO assamblee 39. istungjärgul otsustati resolutsioonis A39-3 töötada välja üleilmne turupõhine mehhanism, mille abil hoida rahvusvahelise lennunduse tekitatav kasvuhoonegaaside heide 2020. aasta tasemel. Liidu seisukoht kõnealuse mehhanismi ja selle erinevate üksikasjalike elementide väljatöötamise ja vastuvõtmise kohta on kindlaks määratud nõukogu otsusega (EL) 2016/915[1].

(5) ICAO nõukogu võttis 27. juunil 2018 oma 214. istungjärgu kümnendal istungil vastu konventsiooni 16. lisa IV köite esimese väljaande: keskkonnakaitset ja rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi (edaspidi „CORSIA“) käsitlevad rahvusvahelised standardid ja soovituslikud tavad.

[1] Nõukogu 30. mai 2016. aasta otsus (EL) 2016/915 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel seoses rahvusvahelise vahendiga, mis koostatakse Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsiooni organites ning mille eesmärk on rakendada alates 2020. aastast rahvusvahelisest lennundusest tuleneva heite suhtes ühtset üleilmset turupõhist meedet (ELT L 153, 10.6.2016, lk 32).

(6) 2017. aastal vaatasid Euroopa Parlament ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ[2] läbi määrusega (EL) 2017/2392,[3] eelkõige selleks, et valmistada ette üleilmse turupõhise meetme rakendamine alates 2021. aastast, sätestada liidu õiguse nõuded CORSIA jaoks heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamise kohta ning täpsustada CORSIAga seotud aruandlust ja läbivaatamist käsitlevaid sätteid.

(7) CORSIAs sisalduvad normid muutuvad siduvaks konventsiooniga kehtestatud korras ja tähtaegade jooksul. Samuti muutuvad need liidule ja selle liikmesriikidele siduvaks kehtivate rahvusvaheliste lennutranspordilepingute alusel.

(8) Selleks et ICAO saaks täielikult arvesse võtta praegust õiguslikku olukorda liidu tasandil, on liikmesriigid kooskõlas nõukogu otsusega (EL) 2018/2027[4] teatanud erinevustest. Direktiivi 2003/87/EÜ kohaldamisel ei võeta arvesse lennuettevõtja riikkondsust ja põhimõtteliselt hõlmab see lende, mis väljuvad lennuväljalt või saabuvad lennuväljale, mis asub selle liikmesriigi territooriumil, mille suhtes kohaldatakse asutamislepingut. Direktiivi 2003/87/EÜ kohaldamisel ei tehta vahet liikmesriikide ja/või EMP riikide siselendude ning nendevaheliste lendude vahel. Neid põhimõtteid kohaldatakse nii seire-, aruandlus- ja kontrollinõuete kui ka kompenseerimisnõuete suhtes;

(9) Neid erinevusi arvesse võttes on CORSIAs sätestatud seire-, aruandlus- ja kontrollinõuded, mida kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2019, inkorporeeritud liidu õigusaktidesse[5]. Nende õigusaktide kohaselt toimub heitkoguste andmete kogumine ja edastamine ICAO sekretariaadile katseetapis.

(10) Vastavalt konventsiooni 16. lisa IV köite 3. peatüki punktile 3.1.3 ja 1. liitele („Haldusmenetlused“) peavad riigid teatama ICAO-le 30. juuniks 2020, kas nad on otsustanud vabatahtlikult osaleda või lõpetada vabatahtlik osalemine alates 1. jaanuarist 2021, ja vastavalt 16. lisa IV köite punktile 3.2.1, missuguse võimaluse nad on valinud lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023.

(11) Nendest sätetest tuleneb, et lepinguga loodud organi, ICAO nõukogu otsusega vastu võetud CORSIA teatavad õiguslikud tagajärjed sõltuvad asjakohaste teadete

---

[2] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. detsembri 2017. aasta määrus (EL) 2017/2392, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, et jätkata kehtivate piirangute kohaldamist lennutegevuse ulatuse suhtes ja teha ettevalmistusi ülemaailmse turupõhise meetme rakendamiseks alates 2021. aastast, ELT L 350, 29.12.2017, lk 7.

[4] Nõukogu 29. novembri 2018. aasta otsus (EL) 2018/2027 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis seoses rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemi käsitleva rahvusvaheliste standardite ja soovituslike tavade esimese väljaandega (ELT L 325, 20.12.2018, lk 25).

[5] Komisjoni 19. detsembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/2066, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ kohast kasvuhoonegaaside heite seiret ja aruandlust ning millega muudetakse komisjoni määrust (EL) nr 601/2012 (ELT L 334, 31.12.2018, lk 1), komisjoni 19. detsembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/2067, mis käsitleb tõendamisandmeid ja tõendajate akrediteerimist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ (ELT L 334, 31.12.2018, lk 94) ning komisjoni 18. juuli 2019. aasta delegeeritud määrus (EL) 2019/1603, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ meetmete osas, mille Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon on võtnud seoses lennunduse heitkoguste seire, aruandluse ja tõendamisega üleilmse turupõhise meetme rakendamise eesmärgil (ELT L 250, 30.9.2019, lk 10).

esitamisest ICAO-le ja sellest, missugused on nende teadete tingimused. Seetõttu kuulub liidu seisukoha vastuvõtmine selliste teadete suhtes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohaldamisalasse.

(12) Seega on eespool nimetatud teatamisnõuet arvesse võttes asjakohane määrata kindlaks liidu nimel võetav seisukoht, eelkõige seetõttu, et vabatahtlik osalemine CORSIAs ja konventsiooni 16. lisa IV köite punkti 3.2.1 kohase võimaluse valik võivad otsustavalt mõjutada õigusi ja kohustusi valdkonnas, mis on hõlmatud liidu õigusega, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2018/2001 (taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta)[6].

(13) Liit ja selle liikmesriigid on korduvalt teatanud,[7] et nad on valmis osalema CORSIAs alates 1. jaanuarist 2021.

(14) Vabatahtlik osalemine CORSIAs tähendab ka seda, et vastavalt konventsiooni IV köite 16. lisa punktile 3.2.1 tuleb valida võimalus lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023. Sellega seoses on asjakohane võtta arvutuste aluseks vastavalt 2021., 2022. ja 2023. aasta heitkogused. Kõnealune võimalus annab keskkonnale ja rahvusvahelisele transpordile tõenäoliselt suuremat kasu kui teine olemasolev võimalus, mille puhul arvutuste aluseks võetakse 2020. aasta heitkogused, kuna rahvusvahelise lennunduse heitkogused on 2021., 2022. ja 2023. aastal eeldatavalt suuremad kui 2020. aastal, mis tähendab ka suuremaid kompenseerimisnõudeid. Lisaks aitaks see suurendada järjepidevust, kuna 16. lisa IV köite punktiga 3.2.2 nähakse ette, et alates 2024. aastast on arvutuste aluseks asjaomase aasta heitkogused.

(15) 2021., 2022. ja 2023. aasta heitkoguste valimist kompenseerimisnõuete arvutamiseks kohaldataks ajavahemikul 2021–2023 kõigi asjaomase liikmesriigiga seostatud lennukikäitajate suhtes.

(16) Nagu eespool märgitud, on praegu direktiivis 2003/87/EÜ sätestatud süsteemi ja CORSIA vahel teatavad erinevused. Vastavalt direktiivi 2003/87/EÜ artiklile 28b peab komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse võimalusi CORSIA rakendamiseks liidus direktiivi läbivaatamise kaudu kooskõlas liidu kohustusega vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet kõigis majandusharudes, et säilitada liidu kliimameetmete keskkonnaalane terviklikkus ja tõhusus. Selleks esitab komisjon ühe aasta jooksul pärast seda, kui ICAO on asjakohased õigusaktide vastu võtnud, ja enne nende jõustumist Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse muu hulgas ICAO õigusakti ambitsioonikust ja keskkonnaalast terviklikkust. Vajaduse korral esitatakse koos aruandega ka seadusandlik ettepanek. Komisjon ei ole nimetatud aruannet veel esitanud.

(17) Sellega seoses on vaja tagada, et liidu õiguse ja CORSIA praeguseid ning võimalikke tulevasi erinevusi võetakse nõuetekohaselt arvesse, et säilitada vajaduse korral liidu süsteem, sealhulgas seadusandja vabadus otsustada selle üle, missugust korda liit asjaomases valdkonnas tulevikus kohaldab. Sellega seoses on Euroopa Parlament

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).).

[7] Nt Bratislava deklaratsioon (kinnitanud COREPER, ST 12029/16 (I lisa), ICAO A39- WP/414 (kinnitanud COREPER, ST 12029/16 (II lisa)), ICAO A40- WP/102 (kinnitanud nõukogu, ST 10227/1/19 (liide H)).

kutsunud komisjoni ja liikmesriike üles[8] kaitsma ELi seadusandlikku autonoomiat direktiivi 2003/87/EÜ rakendamisel.

(18) Eespool osutatud teade peaks seetõttu sisaldama viidet nõukogu otsuse (EL) 2018/2027 alusel teatatud erinevusele, mida kohaldatakse vabatahtliku osalemisega seotud küsimuste suhtes. Kuna see erinevus, kuivõrd see on ikka veel asjakohane, hõlmab üksnes riikide pädevust eri käitajate puhul, tuleks eespool nimetatud teatega alles jätta ka võimalus teatada täiendavatest erinevustest.

(19) Liidu seisukohta väljendavad need liidu liikmesriigid, kes on ICAO liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni 16. lisa IV köite 3. peatüki punktide 3.1.3 ja 3.2.1 ning 1. liite kohta, ja milles käsitletakse Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni teavitamist seoses

– liikmesriikide vabatahtliku osalemisega rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis alates 2021. aasta jaanuarist ning

– lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks valitud võimalusega ajavahemikul 2021–2023,

on esitatud käesoleva otsuse lisas.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad liidu liikmesriigid, kes on Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

nõukogu nimel
eesistuja

[8] Euroopa Parlamendi 28. novembri 2019. aasta resolutsioon Hispaanias Madridis toimuva 2019. aasta ÜRO kliimamuutuste konverentsi (COP25) kohta, P9TA(2019)0079.