EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.7.2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks

(EMPs kohaldatav tekst)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Hästi toimiv ja konkurentsivõimeline lennunduse siseturg on väga oluline Euroopa kodanike liikuvuse ja kogu Euroopa majanduse jaoks. 2018. aastal töötas ELis otseselt lennunduses ja lennundustööstuses hinnanguliselt 0,4 miljonit inimest[1] ja see aitas 2017. aastal suurendada ELi SKPd hinnanguliselt 2,1 %[2] võrra. Lennundus on sotsiaalse ja piirkondliku ühtekuuluvuse oluline tegur, mis edendab turismi, ergutab ettevõtlust ja ühendab inimesi. 2018. aastal[3] kasutas enam kui 500 Euroopas asuvat lennujaama üle 1,2 miljardi lennureisija. ELi lennundussektor aitab kaasa Euroopa integratsioonile ja tugevdab ELi positsiooni geopoliitilise liidrina.

Lennuühendus on ELi kodanike liikuvuse, ELi piirkondade arengu ja üldise majanduskasvu jaoks hädavajalik tegur. Lennuühenduse kõrget taset nii ELi sees kui ka ELi saabuvate ja ElIst lahkuvate lendude puhul on kõige parem tagada siis, kui ELi lennutransporditurg toimib võrdsete võimaluste põhimõttel, kus kõik turuosalised saavad tegutseda võrdsete tingimuste alusel. Turumoonutused aga võivad seada õhusõiduki käitajad või lennujaamad konkurentidega võrreldes ebasoodsasse olukorda. See võib omakorda põhjustada tööstuse konkurentsivõime vähenemist ning kodanike ja ettevõtjate jaoks lennuühenduse kadumist.

Eelkõige on oluline tagada kogu ELi lennutransporditurul võrdsed tingimused lennukikütuse kasutamisel. Lennukikütuse kulud moodustavad olulise osa õhusõiduki käitajate kuludest, st kuni 25 % tegevuskuludest. Lennukikütuse hinna kõikumisel võib olla oluline mõju õhusõiduki käitajate majandustulemustele. Peale selle võivad lennukikütuse hinna erinevused geograafiliste asukohtade vahel, nagu see on praegu ELi lennujaamade vahel või ELi ja kolmandate riikide lennujaamade vahel, sundida õhusõiduki käitajaid oma tankimisstrateegiaid majanduslikel põhjustel kohandama.

Selline tava nagu odavama kütuse kaasavedu tähendab, et õhusõiduki käitajad võtavad lennukikütust rohkem, kui konkreetses lennujaamas vaja läheb, et vältida osalist või täielikku tankimist sihtlennujaamas, kus lennukikütus on kallim. Odavama kütuse kaasavedu tekitab vajalikust suurema kütuse põletamise, seega suurema heite, ning õõnestab ausat konkurentsi liidu lennutransporditurul. Lisaks sellele, et see tava on vastuolus liidu püüdlustega vähendada CO_2 heidet lennunduses, kahjustab see ka ausat konkurentsi lennundusturul osalejate vahel. Tänu säästvate lennukikütuste kasutuselevõtule ja nende osakaalu suurendamisele liidu lennujaamades võib kütusetanklate kasutamine lennukikütuse kulude suurenemise tõttu veelgi väheneda. Seoses odavama kütuse kaasaveoga on käesoleva määruse eesmärk seega taastada ja säilitada võrdsed võimalused lennutranspordisektoris, vältides samal ajal kahjulikke keskkonnamõjusid.

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Allikas: SWD(2017) 207 final.

3 Allikas: Eurostat. Lennutranspordisektoris loodavate kaugtöö kohtade arv võib olla kuni kolm korda suurem vahetute töökohtade arvust (Euroopa Komisjon, 2015).

Komisjon võttis 2020. aasta detsembris vastu säästva aruka ja liikuvuse strateegia[4]. Selles strateegias on sätestatud eesmärk edendada säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu. Sellistel lennukikütustel on potentsiaali anda suur panus ELi 2030. aasta kliimaeesmärgi ja ELi kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamisse. Käesoleva algatuse kohaldamisel tähendavad säästvad lennukikütused tavapärast lennukikütust asendatavaid vedelaid kütuseid. Selleks et märkimisväärselt vähendada oma heitkoguseid, peab lennundussektoris vähendama praegust üksnes fossiilse reaktiivkütuse kasutamist ning kiirendama üleminekut innovatiivsetele ja säästvatele kütuste ja tehnoloogiate liikidele. Kuigi õhusõidukite, näiteks elektri- või vesinikuga käitatavate õhusõidukite alternatiivsed tehnoloogiad teevad paljutõotavaid edusamme, nõuab nende kasutuselevõtt kaubanduslikul eesmärgil märkimisväärset pingutust ja aega nende ettevalmistamiseks. Kuna lennutranspordi puhul tuleb tegeleda CO_2-jalajäljega kõikides lennuvaldkondades juba 2030. aastaks, on säästvate vedelkütuste roll väga oluline. Seepärast on vaja meetmeid ka selleks, et suurendada selliste lennukikütuste tarnimist ja kasutamist liidu lennujaamades.

Kuigi lennunduses on sertifitseeritud mitmed säästvate lennukikütuste tootmisviisid, on selliste kütuste kasutamine praegu vähese tähtsusega, kuna selline tootmine ei ole taskukohane. Kõige uuenduslikumate ja säästvamate kütusetehnoloogiate turuletoomise soodustamiseks on vaja konkreetset lennundussektorile suunatud biokütuste segamise kohustust. See võimaldaks ajapikku suurendada tootmisvõimsust ja vähendada tootmiskulusid. Arvestades, et säästvad lennukikütused peaksid 2030. aastaks moodustama vähemalt 5 % lennukikütustest ja 2050. aastaks 63 %, on oluline, et käesoleva määruse alusel toetatavatel kütusetehnoloogiatel oleks suurim potentsiaal innovatsiooni, CO_2 heite vähendamise ja kättesaadavuse osas. See on vältimatu tingimus, et täita tulevast nõudlust lennunduse järele ja aidata kaasa CO_2 heite vähendamise eesmärkide saavutamisele. See peaks hõlmama eelkõige täiustatud biokütuseid ja sünteetilisi lennukikütuseid. Sünteetilistel lennukikütustel eelkõige on potentsiaali saavutada fossiilse lennukikütusega võrreldes heitkoguste vähenemine 85 % või rohkem. Kui toodetakse taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrist ja otse õhust kogutud süsinikust, võib võimalik heite vähenemine võrreldes fossiilsete lennukikütustega ulatuda 100 %-ni. Seega on sünteetilistel lennukikütustel kõigi käesoleva algatuse raames käsitletud kütustest suurim potentsiaal CO_2 heite vähendamiseks. Võrreldes muude säästvate lennukikütuste tootmisviisidega, on nende tootmisprotsess samuti väga ressursitõhus, eelkõige seoses vee kasutamisega. Kuigi sünteetilised lennukikütused võivad oluliselt kaasa aidata sektori CO_2 heite vähendamisele, ei ole selle turule laskmine 2030. aastaks ilma spetsiaalse poliitilise toetuseta tõenäoline. Sünteetiliste lennukikütuste tootmiskulud on praegu hinnanguliselt kolm kuni kuus korda suuremad kui fossiilse kütuse praegune turuhind. Kuna sünteetilised lennukikütused peaksid etendama rolli sektori CO_2 heite vähendamisel juba 2030. aastaks ning 2050. aastaks moodustama vähemalt 28 % lennukikütuse segust, on vaja, et käesolevas määruses sätestataks spetsiaalne alamkohustus, mis sunniks neid kütuseid turule tooma. See vähendab eeldatavasti osaliselt riski investeerida sünteetiliste lennukikütuste tootmisvõimsusesse ja võimaldab seda tõsta.

[4] Allikas: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_et

Säästvust silmas pidades, ei tohiks toetada esimese põlvkonna biokütuseid, nagu põllukultuuridel põhinevad biokütused „feed“, ning toidu- ja põllukultuuridel põhinevaid biokütuseid, mille kasutusvõimalused on piiratud ja mis tekitavad probleeme seoses säästvusega. Kui biokütuste tootmiseks kasutatud põllukultuuride kasvatamine asendab traditsioonilise toidu- ja söödakultuuride tootmise, toimub maakasutuse kaudne muutus. Selline lisanõudlus suurendab maale avaldatavat survet ja võib tuua kaasa põllumajandusmaa laienemise suure süsinikuvaruga maale, nagu metsad, märgalad ja turbamaad, põhjustades täiendavaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Uuringud on näidanud, et sellise mõju ulatus sõltub mitmest tegurist, sealhulgas kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine liigist, biokütuste kasutamisest tuleneva lähteaine täiendava nõudluse ulatusest ning sellest, mil määral on suure süsinikuvaruga maa kogu maailmas kaitstud. On kindlaks tehtud, et maakasutuse kaudsest muutusest tingitud suurimad ohud on põhjustatud biokütustest, mis on toodetud lähteainest, mille puhul täheldatakse tootmispiirkonna olulist laienemist suure süsinikuvaruga maale. Lisaks maakasutuse kaudsest muutusest tingitud kasvuhoonegaaside heitkogustele, mis võib nullida osalise või kogu biokütustest saadava kasvuhoonegaaside heite vähenemise, ohustab maakasutuse kaudne muutmine ka bioloogilist mitmekesisust. See oht on eriti tõsine seoses tootmise võimaliku ulatusliku laienemisega, mille määrab nõudluse märkimisväärne suurenemine. Sellest tulenevalt ei tohiks edendada sööda- ja toidukultuuridel põhinevaid kütuseid. See lähenemisviis on kooskõlas liidu asjakohase poliitikaraamistikuga, millega püütakse keskkonnaalastel põhjustel piirata või isegi järk-järgult lõpetada põllukultuuridel põhinevate biokütuste kasutamist. See kehtib eelkõige taastuvenergia direktiivi puhul, millega piiratakse põllukultuuridel põhinevate biokütuste kasutamist nende piiratud keskkonnakasu, piiratud kasvuhoonegaaside heite vähendamise potentsiaali ning asjaolu tõttu, et sellised biokütused konkureerivad otseselt toidu- ja söödatööstusega lähteainetele juurdepääsu pärast. Põllukultuuridel põhinevate biokütuste kaasamata jätmise eesmärk peaks olema ka vältida võimalikku biokütuste maanteetranspordilt lennutranspordile ümbersuunamist, sest see võib aeglustada CO_2 heite vähendamist maanteetranspordis, mis on praegu kõige saastavam transpordiliik. Lennundussektoril on praegu väga väike nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest lennukikütustest on fossiilsed. Seepärast on asjakohane vältida toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste võimaliku suure nõudluse tekkimist, edendades nende kasutamist käesoleva määruse alusel.

Tehnoloogiad, mis on kõige rohkem tööstuslikult küpsed ja samas potentsiaalselt säästvad, näiteks lennukikütused, mis on toodetud lipiidide jäätmetest (RED II IB osa X lisas loetletud lähteained), peaksid sobima turule laskmiseks ja heitkoguste vähendamiseks juba lähitulevikus. Kui selline meede peaks vähendama oluliselt transpordisektori kui terviku heitkoguseid, siis praegu toodetakse suur osa vedelatest biokütustest maanteetranspordi sektoris. Seetõttu võib biokütuste tootmiseks kasutatavat lähteainet lennundussektori tootmisesse viia, kuid see võiks olla piiratud. Tegelikult hinnatakse, kas RED II B osa IX lisas loetletud biokütuste võimalik asendamine võiks 2030. aastaks moodustada umbes 3,2 %[5].

[5] Mõjuhinnang ettepaneku kohta võtta vastu määrus, millega tagatakse säästvale lennutranspordile võrdsed võimalused.

Säästvate lennukikütuste järkjärguline kasutuselevõtt lennutransporditurul toob eeldatavasti kaasa lennukikütuse kulude suurenemise lennuettevõtjate jaoks. See võib suurendada õhusõidukite käitajate olemasolevaid konkurentsi moonutavaid tavasid, nagu odavama kütuse kaasavedu. Käesoleva määruse ettepaneku eesmärk on seega kohandada ELi lennundusturgu rangete eeskirjade abil nii, et ELi lennujaamades oleks võimalik järk-järgult suurendada säästvate lennukikütuste osakaalu, ilma et see kahjustaks ELi lennunduse siseturu konkurentsivõimet.

Oluline tegur tagamaks, et kohustus tarnida säästvaid lennukikütuseid ei kahjusta lennutransporditurgu võrdseid võimalusi, on kehtestada selge ja ühtne kohustus kõigile lennukikütuse tarnijatele ELi siseturul. Lennutranspordi piiriülese ja üleilmse mõõtme tõttu eelistatakse lennundusspetsiifilist ühtlustatud määrust raamistikule, mis nõuaks ülevõtmist riiklikul tasandil, kuna selle tulemuseks võib olla erinevate nõuete ja eesmärkidega riiklike meetmete rägastik. Selge ja tõhusa poliitika kujundamiseks tuleks lennukikütuse tarnijate kohustused seoses säästvate lennukikütustega sätestada üksnes käesolevas määruses, mis on taastuvenergia direktiivi *lex specialis*. Kuna määrusega kehtestatakse säästva lennukikütuse minimaalne osakaal, ei takista see lennuettevõtjatel ega kütusetarnijatel saavutada ambitsioonikamaid keskkonnaeesmärke ega saada muid säästva lennukikütusega seotud majanduslikke/rahalisi eeliseid, kasutades või tarnides säästvaid lennukikütuseid rohkem. Selleks peaks lennuettevõtjatel olema võimalik tagada asjakohased kokkulepped lennukikütuse tarnijatega, et suurendada säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu. Määrus ei hõlma säästva lennukikütuse kasutamise kaubeldavust (nn ‘book and claim’ süsteem – kaubeldavate sertifikaatide süsteem). Kui kauplemine võetaks tulevikus millalgi kasutusele, tuleks seda reguleerida rangete eeskirjadega, mille abil tagataks süsteemi vastavus keskkonnaeesmärkidele.

Käesoleva määrusega peaksid kaasnema ELi ja selle liikmesriikide suuremad jõupingutused Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO), et kehtestada siduvad eesmärgid säästvate lennukikütuste kasutamiseks rahvusvahelises lennunduses, koos ELi strateegilise liiduga, et tugevdada ELis säästvate lennukikütuste tootmise väärtusahelat, eelkõige kõige uuenduslikumate tehnoloogiate puhul, nagu täiustatud biokütused ja sünteetilised lennukikütused. See hõlmab eelkõige rahastamismehhanisme, nagu hinnavahelepingud, ja meetmeid, mis hõlbustavad uuenduslike säästvate lennukikütusetehnoloogiate sertifitseerimist.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev määruse ettepanek on kooskõlas ELi lennutranspordi poliitikaga ja eelkõige ELi lennunduse siseturu raamistikku moodustavate asjakohaste eeskirjadega. Sellel on samad eesmärgid kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruses (EÜ) nr 1008/2008 (ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta), nimelt tagada, et ELis tegutsevad lennuettevõtjad saaksid konkureerida võrdsete tingimuste alusel. Kavandatav määrus on kooskõlas ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrusega (EL) 2019/712 konkurentsi kaitsmise kohta lennutranspordisektoris, mille eesmärk on tagada, et kõik ELi saabuvad ja sealt väljuvad õhusõidukid saaksid kasutada võrdseid võimalusi.

Käesolev määruse ettepanek on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrusega (EL) 2018/1139 (mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ning Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) loomist), ning eelkõige komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrusega (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused. Kavandatava määrusega nõutakse, et EASA nõuaks lennuettevõtjatelt aruandeid ja töötleks neid, eelkõige nende lennuki pardale võetava küttekogustega seoses. Kavandatava määrusega kehtestatud lennuki pardale võetava kütuse koguse kohustus peaks olema kooskõlas määruses (EL) nr 965/2012 sätestatud lennukikütuse ohutuse eeskirjadega.

Kavandatav määrus on kooskõlas taastuvenergia direktiiviga (RED II),[6] kuna selle tulemusena peaks taastuvenergia kasutamine lennutranspordis suurenema. Kavandatud määrus tugineb RED II eeskirjade komponentidele, eelkõige selle säästvusraamistikule. RED II on sektoriülene raamistik, mis seab peamistele sektoritele eesmärgid. See ei ole olnud piisav, et hoogustada säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu lennundussektori eripära, eelkõige sektori tugeva ELi-ülese ja üleilmse konkurentsisurve tõttu, samuti ELi lennunduse väga integreeritud ja konkurentsivõimelise siseturu ning selle üleilmse mõõtme tõttu. Kavandatava määrusega kehtestatakse täielikult ühtlustatud nõuded, et tagada lennuettevõtjate võrdsed võimalused ja vältida ELi lennujaamade vahelist ebasoodsat konkurentsiolukorda.

Kavandatud määrus on kooskõlas ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga,[7] mida kohaldatakse lennunduse suhtes. Eeldatakse, et see toimib sujuvalt koos ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga, mis sisaldab õhusõiduki käitajatele stiimulit kasutada säästvaid lennukikütuseid, st lennuettevõtjad ei pea säästva kütuse kasutamisest teatamise ajal saastekvoote tagastama. ELi heitkogustega kauplemise süsteemi mõju peaks eelseisva läbivaatamise käigus eeldatavasti suurenema. Kavandatud määrus tugineb ELi heitkogustega kauplemise süsteemile, viidates lennuettevõtjate aruannete kontrollimiseks vajalikele protsessidele (ELi heitkogustega kauplemise süsteemi artiklid 14 ja 15).

Kavandatud määrus on kooskõlas alternatiivkütuste taristu direktiiviga, kuid sellega koostoime on eeldatavasti piiratud. Selle direktiiviga luuakse ühtne meetmeraamistik alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks ELis. Kuna säästvad lennukikütused on asendatavad tavalise reaktiivkütusega, on vajadus lennujaamade täiendava taristu järele piiratud, kuid siiski on oluline tagada, et pakutav taristu oleks otstarbekohane.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Kavandatud määruse eesmärgid on kooskõlas ka Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkidega, milleks on saavutada 2030. aastaks 55 % heitkoguste vähendamine ELi tasandil ja saavutada 2050. aastaks CO_2-neutraalne majandus. Selle eesmärk on tagada lennunduse ühtse turu osalistele võrdsed võimalused ning kehtestada sektorile kindlad reeglid, mis tagavad selle konkurentsivõime, ning samal ajal suurendada säästvate lennukikütuste osakaalu. See on

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta.

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem.

kooskõlas ELi poliitiliste eesmärkidega, milleks on COVID-19 kriisi all kõige enam kannatanud sektorite kiire taastamine, ELi tugev ühtne turg, mis soodustab majanduskasvu ja töökohtade loomist. Lõpetuseks, kavandatav määrus on kooskõlas eesmärgiga minna fossiilenergialt üle taastuvatele energiaallikatele ning parandada ELi energiajulgeolekut, vähendades meie sõltuvust kolmandatest riikidest pärit energiatoodetest.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Kavandatava määruse eesmärk on tagada lennunduse ühtse turu osalistele võrdsed võimalused ning kehtestada sektorile kindlad reeglid, mis tagavad selle konkurentsivõime, suurendades samal ajal sektori kestlikkust. Õiguslik tekst sisaldab üksikasjalikke lennundusalaseid sätteid, et võtta arvesse sektori keerukust.

Artikli 100 lõikega 2 antakse liidule õigus kehtestada asjakohased sätted lennutranspordi kohta.

• Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)

Lennutransport on ELi jaoks väga oluline, sest see on väga integreeritud turg, mis tegutseb kogu liitu hõlmavas võrgustikus ja mujal. Piiriülene mõõde on lennutranspordi lahutamatu osa, mis muudab killustatud õigusraamistiku lennutranspordi ettevõtjate jaoks suureks takistuseks.

Sekkumine ELi tasandil on vajalik, sest ELi lennunduse siseturu kui terviku konkurentsivõimet ei ole võimalik riiklikul tasandil piisavalt käsitleda. ELi tasandi sekkumine on vajalik eelkõige selleks, et vältida riiklike meetmete ebaühtlust, millel võivad olla soovimatud tagajärjed. Kuigi kavandatava määruse eesmärk on taastada võrdsed võimalused lennutranspordi turul, võivad eri kohustused liikmesriigiti avaldada vastupidist mõju ja moonutada lennundusturgu, soodustades õhusõiduki käitajate kahjulikku tegevust, näiteks odavama kütuse kaasavedu.

Lõpetuseks, mis puutub säästvate lennukikütuste tarnimise kohustuse kehtestamisse, siis eeldatakse, et ELi tasandi meetmed koos lennundusalaste ühtlustatud eeskirjadega, mida kohaldatakse vahetult turuosaliste suhtes, on tõhusamad kui riiklikud meetmed, millega kehtestatakse erinevad nõuded ja eesmärgid.

• Proportsionaalsus

ELi tasandi meetmed peaksid looma selge poliitilise suuna nii lennunduse kui ka kütusetööstuses tegutsevatele turuosalistele. Ühtne selge ELi eeskirjade kogum ELi tasandil tähendab, et lennuettevõtjad võivad tegutseda võrdsete võimaluste alusel kogu ELis, taastades lennuettevõtjatele ja lennujaamadele võrdsed võimalused. Samuti annab see lennundussektorile selgeid signaale kütusetarnete taseme ja kütusetehnoloogiate kohta, millesse investeerida. Üks eeskirjade kogum tähendab ka turuosaliste jaoks nõuetele vastavusega seotud kulude vähendamist.

Säästvat lennukikütust käsitlev ELi tasandi meede aitaks saavutada ELi kliimaeesmärke, mis on sätestatud Euroopa kliimamääruses. 2030. aasta kliimaeesmärgi kavas on sätestatud, et

säästval lennukikütusel on oluline roll lennundusest tulenevate heitkoguste vähendamisel 2030. ja 2050. aastaks ning ELi kliimaeesmärkide saavutamisel. Seepärast võimaldab säästva kütuse tootmist ja kasutamist käsitlevate ELi eeskirjade kehtestamine võtta eesmärkide saavutamiseks kohandatud lähenemisviisi. Kui tugineda riiklikele meetmetele, mille eesmärgid (kui need on olemas) tõenäoliselt erinevad, võib tekkida oht, et ambitsioonide koondtase ei ole piisav. Praegune algatus võib toetada ka taastuvenergia direktiivi eelseisvat läbivaatamist, suurendades taastuvenergia osakaalu transpordisektoris.

ELi tasandi meetmetel võib olla positiivne mõju rahvusvahelisel tasandil. Kuna ELi sekkumine mõjutaks kogu lennundussektorit ja ELi säästva lennukikütuse turgu, on see eeldatavasti kolmandate riikide jaoks olulisem kui eraldiseisvad riiklikud algatused. Samuti on tõenäoline, et ülekanduv mõju ilmneb kergemini, mistõttu kolmandad riigid võivad kaaluda sarnaste meetmete võtmist. See omakorda võib kiirendada ICAO tasandil tehtavat tööd seoses säästva kütuse kasutamisega. Lühidalt öeldes võiks ELi tegevus kannustada edasist arengut kõnealuse kütuse tootmise ja kasutuselevõtmise osas väljaspool ELi, mis võiks aidata luua võrdsed võimalused üleilmsel tasandil ning vähendada lennutranspordi heitkoguseid laiemas ulatuses.

- **Vahendi valik**

Käesolev algatus tuleb kiiresti ja tõhusalt ellu viia, kuna see on Euroopa rohelise kokkuleppe ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia peamine eesmärk, ning vajalik alustala ELi kliimaeesmärkide saavutamiseks 2030. ja 2050. aastaks, tagades, et lennundussektorid kiirendavad oma CO_2 heite vähendamist, ohustamata kõrgelt integreeritud lennunduse siseturu hästi tõendatud eeliseid. Nagu on selgitatud punktis 1.4 ja 11. lisas, saab seda kõige edukamalt saavutada, reguleerides siseturu määrusega vahetult ettevõtjaid ELi tasandil. Ühised eeskirjad, mida kohaldatakse vahetult ja ühetaoliselt lennunduse ja kütuseturul osalejate suhtes kogu ELis, tagavad selguse ja ühtsuse. Kuna lennunduse ühtne turg on ELi tasandil loomupäraselt integreeritud, toimib see kõige paremini, kui eeskirju kohaldatakse kõikide lennuettevõtjate suhtes ühetaoliselt. Samade nõuete kehtestamine kõigile turuosalistele vähendab konkurentsi moonutamise ohtu ja saadab selgeid signaale ELi-välistele lennundusturu osalistele, kui nad lendavad ELi. Määruse alusel kehtestatud ühtsed eeskirjad kogu ELis võimaldavad turule saata valjusid ja selgeid signaale. Kuna üleminek säästvale lennukikütusele nõuab märkimisväärseid investeeringuid, on hädavajalik, et õigusaamistikus kehtestataks kõigile investoritele kogu ELis ühtsed, pikaajalised ja kindlad eeskirjad. Eriti oluline on vältida erinevate meetmete kogumi loomist riiklikul tasandil, nagu see juhtuks sektoriülese direktiivi raames rakendamisel. Kuigi see võib toimida selliste transpordiliikide puhul nagu maantee- või raudteetransport, ei saa see olla edukas selliste transpordiliikide puhul, mis on piiriülesed ja üleilmsed nagu lennundus. Suurem osa lennuettevõtjate turust hõlmab kogu ELi või isegi maailma. Riiklike õigusaktide ülevõtmiste hulk võib vähendada poliitika tõhusust ja seada ohtu lennutranspordi CO_2 heite tõhusa vähendamise. Samuti võib see soodustada eri liikmesriikide lennunduse ja kütusetööstuse erinevat majanduslikku käitumist. See võib viia kulude vältimise tavadeni (nt odavama kütuse kaasavedu), mis kahjustaks ühtse turu toimimist. Käesolev algatus avaldab olulist mõju lennutranspordi osalistele ja lennunduse siseturule tervikuna. On oluline, et kõikidele lennuettevõtjatele kehtestatud kohustused kehtiksid kõikide nende ettevõtjate suhtes

ühetaoliselt, nagu on võimalik tagada määrusega. Sama oluline on selle algatuse tõhususe seisukohast, et kütusetarnimise kohustust rakendataks ja jõustataks ühetaoliselt. ELi eri piirkondades kehtivad erinevad kütusetarne kohustused (nt erinevad eesmärgid, erinevad kestlikkusstandardid jne) põhjustaksid lennuettevõtjate erinevat kohtlemist ja viiks konkurentsi moonutusteni ELi lennujaamades või paneks ELi lennuettevõtjad ebasoodsasse olukorda ELi väliste konkurentidega. Käesolevat algatust tuleks rakendada eraldiseisvas määruses, et võtta arvesse lennunduse ühtse turu eripära ja keerukust.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Tegemist on uue algatusega. Seetõttu ei ole teostatud järelhindamist ega toimivuskontrolli.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Käesolev määruse ettepanek järgneb 2020. aasta jooksul toimunud põhjalikule arutelule. Komisjon viis 2020. aasta märtsis ja aprillis läbi avaliku arutelu algse mõjuhinnangu kohta. Valitsusasutustelt, lennundussektoritelt ja kütusetööstustelt, mittetulundusühingutelt, akadeemilistelt ringkondadelt ja kodanikelt saadi kokku 121 tagasisidet. Üldiselt väljendati tagasisides toetust ELi tasandi regulatiivsetele meetmetele, et edendada säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu. Komisjon korraldas kaks ümarlauda (märtsis ja novembris 2020), mille raames toimusid mõlemal korral arutelud sidusrühmade ja liikmesriikidega. Komisjon korraldas ka istungeid, kus peeti arutelusid üksnes liikmesriikidega. Ümarlaudadel oli võimalik saada vahetuid arvamusi ja vahetada osalejatega arvamusi vajaduse kohta võtta ELi tasandil reguleerivaid meetmeid säästvate lennukikütuste valdkonnas. Esimene ümarlaud võimaldas saada väärtuslikku teavet probleemi määratluse kohta, samas kui teine ümarlaud keskendus poliitilistele variantidele, võimaldades osalejatel esitada oma seisukohad oma eelistatud variandi kohta ja soovitades kohandusi pakutud variantide välja töötamisel. 12-nädalane avalik arutelu kestis augustist oktoobrini 2020. Valitsusasutustelt, lennundussektoritelt ja kütusetööstustelt, mittetulundusühingutelt, akadeemilistelt ringkondadelt ja kodanikelt koguti kokku 156 vastust. Üldiselt väljendati vastustes toetust ELi tasandi regulatiivsetele meetmetele, et edendada säästva lennukikütuste kasutuselevõttu biokütuste segamise kohustuse kaudu. Koguti väärtuslikku teavet selle kohta, mida vastajaid eelistavad selle meetme konkreetsete kavade osas. Lisaks viidi välistöövõtja teostatud tugiuuringu käigus läbi suunatud konsultatsioon, et saada konkreetseid ja üksikasjalikke andmeid lennundusturu toimimise, lennukikütuste turu olukorra kohta, säästvate lennukikütuste tootmise ja mitmesuguste olemasolevate või tulevaste poliitikameetmete kohta, mis toetavad säästvate lennukikütuste kasutamist. Selles suunatud arutelus keskenduti lennundustööstuse, lennukikütuse tööstuse, liikmesriikide, mittetulundusorganisatsioonide ja rahvusvaheliste lennundusorganisatsioonide osalejatele.

Selle igakülgse konsultatsiooni strateegia raames toetas suur osa sidusrühmadest (lennuettevõtjad, lennujaamad, õhusõiduki tootjad) ja kütusetehased, liikmesriigid ja valitsusvälised organisatsioonid säästva lennukikütuse kohustuse kehtestamist tõhusa

poliitilise mehhanismina, mille abil suurendada kõnealuse kütuse tootmist ja kasutuselevõttu ning vähendada edukalt CO_2 heidet lennundussektoris. Sidusrühmad olid variandi konkreetse kava suhtes üsna eri meelt, kuid enamik kütusetarnijaid, liikmesriike, valitsusväliseid organisatsioone ja osa lennuettevõtjad toetasid tarnijapoolset säästva kütuse kohustust koos kütuse tarnimise paindlikkusega, ja hõlmas reaktiivkütust, mida tarnitakse kõikide ELi lennujaamadest väljuvate lendude jaoks. Samal ajal nägi enamik sidusrühmi vajadust meetmete järele, mis väldiksid kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ja moonutusi lennunduse siseturul. Enamik sidusrühmi (lennuettevõtjad, lennujaamad, kütusetööstus, valitsusvälised organisatsioonid, liikmesriigid) toetab ka konkreetseid stiimuleid muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste toetamiseks.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Välistöövõtja viis läbi uuringu, et toetada käesoleva ettepaneku aluseks olevat mõju hindamist. Uuring algas 2020. aasta juulis ja viidi lõpule 2021. aasta alguses. Selles anti komisjoni talitustele väärtuslikku teavet, eelkõige eesmärgiga töötada välja poliitikavariandid, hinnata nende mõju keskkonnale, majandusele ja ühiskonnale ning koguda kokku otseselt mõjutatud sidusrühmade seisukohad.

- **Mõju hindamine**

Kavandatud poliitikavariandid on üles ehitatud reguleerivale nõudele, mis koosneb säästva lennukikütuse kohustusest. See nõue võimaldab taastada lennutranspordisektoris võrdsed võimalused lennukikütuse pardale võtmisel ja hoidmisel, suurendades samas säästva lennukikütuse kasutamist lennunduses. Poliitikavariantides pakuti selle kohustuse välja töötamiseks erinevaid viise. Esimene variantide kogum hõlmas kütusetarnijate kohustust tarnida säästvat lennukikütust kõigile ELi lennujaamadele. Teine variantide kogum hõlmas lennuettevõtjate kohustust võtta ELi lennujaamadest lendamisel kasutusele säästev lennukikütus (üks alamvariant hõlmas kõiki lende, teine ainult ELi siseseid lende). Lõpuks, kolmas variantide kogum hõlmas kütusetarnijate kohustust tarnida säästvat lennukikütust esialgu teatava paindlikkusega ning lennuettevõtjate kohustust kasutada reaktiivkütust enne ELi lennujaamadest väljumist. Neis variantides koostati eesmärgid seoses säästva lennukikütuse mahtude ja teistes variantides reaktiivkütuse CO_2-mahukuse vähendamisega. Kõik variandid sisaldasid stiimuleid muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste toetamiseks. Eelistatuima variandi kohaselt kehtestatakse kütusetarnijatele säästvate lennukikütuste segamise kohustus ja lennuettevõtjatele kehtestatakse kohustus tankida reaktiivkütust, sealhulgas muid kui bioloogilise päritoluga taastuvkütuseid. See variant osutus eelistatuks, kuna võimaldab tagada võrdsed võimalused lennutransporditurul, suurendades samas oluliselt säästva lennukikütuse tootmist ja kasutuselevõttu.

Eelistatud poliitikavariandid võimaldavad säilitada lennutranspordi konkurentsivõimet ja vähendada oluliselt lennundussektori CO_2 heidet alates kütuse tootmisest kuni tarbimiseni, st võrreldes lähtestsenaariumiga 2050. aastaks ligikaudu 60–61 %. Õhusaasteainete heitkogused vähenevad 2050. aastaks ligikaudu 9 % võrreldes lähtetasemega. Lennundusega seotud keskkonnakulusid (CO_2 heite ja õhusaasteainete heitega seotud kulud) vähendatakse võrreldes

lähtetasemega aastatel 2021–2050 ligikaudu 87–88 miljardi euro võrra, väljendatuna nüüdisväärtuses. Säästva lennukikütuse tootmisvõimsus suureneb 2050. aastaks täiendavalt 25,5–25,6 miljoni tonni võrra. Kõnealuse kütuse turule laskmine vähendab oluliselt lennunduse sõltuvust fossiilsest reaktiivkütusest, mille tarbimine väheneb võrreldes lähtetasemega 2050. aastaks 65 %. ELi energiajulgeolek paraneb, kuna fossiilenergia import kolmandatest riikidest väheneb ning säästva lennukikütuse tootmiseks vajalikku lähteainet ja taastuvat elektrit hangitakse EList (ELis toodetud säästev lennukikütus moodustab 2050. aastal 92 % sellise kütuse kogutarbimisest). Eelistatud poliitikavariantide puhul tulevad turule suurima CO_2 heite vähendamise potentsiaaliga säästva lennukikütuse tehnoloogiad märkimisväärselt varem kui ilma poliitiliste meetmeteta. Praeguste hinnangute kohaselt säästva lennukikütuse hinnad vähenevad, mistõttu hinnavahe fossiilse reaktiivkütusega aja jooksul väheneb. Eelistatud poliitikavariandid toovad ELis kaasa töökohtade netoarvu suurenemise, st võrreldes lähtetasemega luuakse ligikaudu 202 100 täiendavat töökohta. Õhusaaste vähenemisel on positiivne mõju rahvatervisele (st õhusaaste väliskulud vähenevad aastatel 2021–2050 võrreldes lähtestsenaariumiga ligikaudu 1,5 miljardi euro võrra).

Eelistatud poliitikavariantide C1 ja C2 puhul suurenevad kulud aastatel 2021–2050 kokku 20,3 miljardi euro (C1) ja 14,6 miljardi euro (C2) võrra. Need kulud tulenevad peamiselt reaktiivkütuse kulude suurenemisest aastatel 2021–2050 võrreldes lähtetasemega, st 103,5 miljardit eurot (C1) ja 88,2 miljardit eurot (C2), väljendatuna nüüdisväärtuses. Kütusekulude kasv kajastub lennupiletihindades, mis 2050. aastaks suurenevad hinnanguliselt ligikaudu 8,1–8,2 %. Kõrgemad piletihinnad toovad kaasa reisijateveo koguaktiivsuse mõningase vähenemise võrreldes lähtetasemega, kuigi 2050. aastaks on see võrreldes 2015. aastaga siiski kasvanud 77 %. See toob kaasa lennutranspordi väiksemad kapitali- ja tegevuskulud võrreldes lähtetasemega, st 84 miljardit eurot (C1) ja 74,5 miljardit eurot (C2). Täiendavad logistikakulud ulatuvad 0,19 miljardi euroni (C1 ja C2). Lisaks sellele suurenevad lennuettevõtjate aruandluskulud aastatel 2021–2050 võrreldes lähtetasemega 0,34 miljardi euro võrra (C1 ja C2), väljendatuna nüüdisväärtuses. Säästva lennukikütuse tootjate investeerimisvajadused on aastatel 2021–2050 hinnanguliselt ligikaudu 10,4–10,5 miljardit eurot. Seega tuleb 2050. aastaks ELis ehitada veel 104–106 säästva lennukikütuse toomistehast, et hõlmata kõnealuse kütuse toomiseks vajalikku võimsust.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kavandatava määrusega välditakse nõuetele vastavusega seotud kulude vähendamise kaudu ettevõtjate liigset koormamist. Eelkõige pakub see kohaldamise esimese viie aasta jooksul teatavat paindlikkust selles, kuidas lennukikütuse tarnijad saavad täita säästva lennukikütuse tarnimise kohustust. See peaks vähendama logistikakulusid ja vältima säästvate lennukikütustega seotud kulude suurenemist. Kuna lennukikütus moodustab märkimisväärse osa õhusõiduki käitajate tegevuskuludest, on sellel eeldatavasti positiivne mõju nende konkurentsivõimele.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõigusi.

4. MÕJU EELARVELE

Mõju eelarvele on eelkõige seotud aruannete läbivaatamise, kohustusega hõlmatud ettevõtjate nõuetele vastavusega ja EASA komisjonile iga-aastaselt esitatava aruandlusega. Nõuetele vastavust on üksikasjalikult hinnatud finantsselgituses. Infotehnoloogia arendamise ja hangetega seotud valikud peab eelnevalt heaks kiitma Euroopa Komisjoni infotehnoloogia ja küberjulgeoleku nõukogu.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Kavandatud määrus hõlmab seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteeme, mis võimaldavad tagada määruse nõuetekohase rakendamise. Eelkõige nõutakse õhusõidukite käitajatelt ja kütusetarnijatelt iga-aastast aruandlust. Selliseid aruandeid kontrollivad sõltumatud asutused ning hinnatakse õhusõiduki käitajate ja kütusetarnijate nõuetele vastavust, et teha kindlaks, kas nad on oma vastavad kohustused täitnud. Lisaks esitab EASA igal aastal komisjonile aruande eelkõige ettevõtjate nõuetele vastavuse kohta ning lennunduse ja säästvate lennukikütuste turgude staatuse kohta. Lisaks esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule vähemalt iga viie aasta järel pärast käesoleva määruse kohaldamise kuupäeva aruande lennukikütuste turu arengu ja selle mõju kohta liidu lennunduse siseturule, sealhulgas seoses käesoleva määruse kohaldamisala võimaliku laiendamisega muudele energiaallikatele ning võimaliku vajadusega kohandada kavandatava määruse teatavaid erijooni.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepaneku artiklis 1 kirjeldatakse kavandatava määruse sisu, millega kehtestatakse ühtlustatud eeskirjad, eesmärgiga säilitada liidu lennunduse siseturul võrdsed konkurentsitingimused, suurendades samas säästvate lennukikütuste kasutamist õhusõiduki käitajate poolt ja selliste lennukikütuste turustamist liidu lennujaamades. Artiklis 2 täpsustatakse määruse kohaldamisala. Artiklis 3 on sätestatud mitmed määruse jaoks olulised mõisted. Artikliga 4 kehtestatakse lennukikütuse tarnijate kohustus tagada, et kogu liidu lennujaamades õhusõiduki käitajatele kättesaadavaks tehtud lennukikütus sisaldab säästva lennukikütuse, sealhulgas sünteetilise kütuse miinimumosakaalu. Artikliga 5 kehtestatakse õhusõiduki käitajate kohustus tagada, et konkreetses liidu lennujaamas pardale võetava lennukikütuse kogus oleks vähemalt 90 % nõutavast aastasest lennukütusest. Artiklis 6 määratletakse liidu lennujaamade kohustus tagada taristu, mis on vajalik selleks, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu lennukikütustele, mis sisaldavad osaliselt säästvaid lennukikütuseid. Artiklis 7 täpsustatakse õhusõiduki käitajate aruandluskohustused. Artiklis 8 on sätestatud eeskirjad, mis käsitlevad rohkem kui ühte kasvuhoonegaaside heitekavasse kuuluvate säästvate lennukikütuste kasutamist. Artiklis 9 täpsustatakse lennukikütuse tarnijate aruandluskohustused. Artiklis 10 määratletakse eeskirjad pädevate asutuste kohta, kelle liikmesriigid määravad käesoleva määruse jõustamise tagamiseks. Artiklis 11 on sätestatud haldustrahvide eeskirjad. Artikliga 12 kehtestatakse EASA kohustus avaldada iga-aastane tehniline aruanne, mis põhineb õhusõiduki käitajate ja kütusetarnijate esitatud aasta-aruannetel. Artikliga 13 kehtestatakse viieaastane üleminekuperiood, mille jooksul võivad lennukikütuse tarnijad tarnida säästva lennukikütuse miinimumosa, mis moodustab keskmise kogu nende liidu lennujaamadesse kõnealusel aruandeperioodil tarnitud lennukikütusest.

Artiklis 14 määratletakse komisjoni kohustus Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitada vähemalt iga viie aasta järel aruanne käesoleva määruse kohaldamise mitme aspekti kohta. Artikliga 15 kehtestatakse määruse jõustumise kuupäev. I lisas määratletakse säästva lennukikütuse, sealhulgas sünteetilise kütuse minimaalne osakaal tarnitavas lennukikütuses, ning II lisas esitatakse õhusõiduki käitajate aruandluskohustuse vorm.

2021/0205 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[8],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[9],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Viimastel kümnenditel on lennutranspordil olnud liidu majanduses ja liidu kodanike igapäevaelus oluline roll, kuna see on liidu majanduse üks kõige paremini toimivaid ja dünaamilisemaid sektoreid. Lennundussektor on märkimisväärselt edendanud majanduskasvu, töökohtade loomist, kaubandust ja turismi ning ettevõtete ja kodanike ühendatust ja liikuvust, eelkõige liidu lennutranspordi siseturul. Lennutransporditeenuste kasv on aidanud oluliselt parandada lennuühendusi liidus ja kolmandate riikidega ning andnud märkimisväärse panuse liidu majandusse.

(2) Alates 2020. aastast on lennutransport olnud üks COVID-19 kriisist kõige rängemalt mõjutatud sektoreid. Kuna pandeemia lõpp on juba silmapiiril, eeldatakse, et lennuliiklus hakkab lähiaastatel järk-järgult taastuma ja jõuab taas kriisieelsele tasemele. Samas on sektori heitkogused alates 1990. aastast suurenenud ning pärast pandeemiast jagusaamist võib heitkoguste hulk taas kasvama hakata. Seepärast on vaja valmistuda tulevikuks ja teha vajalikud kohandused, et tagada hästitoimiv lennutransporditurg, mis aitab saavutada liidu kliimaeesmärke ning millel on kõrge ühendatuse, ohutuse ja turvalisuse tase.

(3) Liidu lennutranspordisektori toimimine sõltub selle piiriülesest olemusest kogu liidus ja sektori üleilmsest mõõtmest. Lennutranspordi siseturg on üks liidu kõige rohkem integreeritud sektoreid, mida reguleeritakse turulepääsu ja käitamistingimusi käsitlevate ühtsete eeskirjadega. Lennutranspordi välispoliitikat reguleeritakse Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) ülemaailmsel tasandil kehtestatud eeskirjadega ning liidu või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sõlmitud ulatuslike mitme- või kahepoolsete lepingutega.

---

8 ELT C , , lk ..

9 ELT C , , lk ..

(4) Kuna lennutransporditurul valitseb tugev konkurents liidu eri ettevõtjate vahel, on võrdsete võimaluste tagamine hädavajalik. Lennutransporditurru ja -ettevõtjate stabiilsus ja heaolu aluseks on selge ning ühtlustatud poliitikaraamistik, kus õhusõiduki käitajad, lennujaamad ja muud lennundusvaldkonnas osalejad saavad tegutseda võrdsete võimaluste alusel. Turumoonutuste korral võivad õhusõiduki käitajad või lennujaamad sattuda sise- või väliskonkurentidega võrreldes ebasoodsasse olukorda. See omakorda võib kaasa tuua lennutranspordisektori konkurentsivõime vähenemise ning lennuühenduste kadumise kodanike ja ettevõtjate jaoks.

(5) Eelkõige on oluline tagada kogu liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused seoses lennukikütusega, mis moodustab olulise osa õhusõiduki käitajate kuludest. Kütusehindade kõikumine võib oluliselt mõjutada õhusõiduki käitajate majandustulemusi ja avaldada negatiivset mõju konkurentsile turul. Kui lennukikütuse hinnad on liidu lennujaamade või liidu ja liiduväliste lennujaamade vahel erinevad, võivad õhusõidukite käitajad otsustada majanduslikel põhjustel oma tankimisstrateegiaid kohandada. Odavama kütuse kaasavedu suurendab õhusõidukite kütusekulu ja põhjustab tarbetut kasvuhoonegaaside heidet. Seega õõnestab odavama kütuse kaasavedu õhusõiduki käitajate poolt liidu keskkonnaalaseid jõupingutusi. Mõned õhusõidukikäitajad saavad oma põhibaasi soodsaid lennukikütusehindu kasutada konkurentsieelisena teiste samasuguseid liine teenindavate lennuettevõtjate ees. See võib vähendada sektori konkurentsivõimet ja kahjustada lennuühendusi. Käesoleva määrusega tuleks kehtestada meetmed selliste tavade vältimiseks, et ära hoida tarbetut keskkonnakahju ning taastada ja säilitada ausa konkurentsi tingimused lennutransporditurul.

(6) Ühise transpordipoliitika põhieesmärk on säästev areng. See nõuab terviklikku lähenemisviisi, mille eesmärgiks on tagada nii liidu transpordisüsteemi tõhus toimimine kui ka keskkonnakaitse. Lennutranspordi säästvaks arenguks tuleb kehtestada meetmed, mille eesmärk on vähendada liidu lennujaamadest väljuvate õhusõidukite CO_2 heidet. Sellised meetmed peaksid aitama saavutada liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärke.

(7) Teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“,[10] mille komisjon võttis vastu 2020. aasta detsembris, on esitatud ELi transpordisüsteemi tegevuskava, et viia ellu rohe- ja digiüleminek ning muuta süsteem vastupidavamaks. Lennutranspordisektori CO_2 heite vähendamine on vajalik ja keeruline protsess, eriti lühikeses perspektiivis. Euroopa ja liikmesriikide lennundusalastes teadus- ja innovatsiooniprogrammides tehtud tehnoloogilised edusammud on viimastel kümnenditel aidanud heitkoguseid oluliselt vähendada. Samas on ülemaailmne lennuliiklus kasvanud kiiremini, kui sektori heitkoguste vähendamise tase. Ehkki eeldatavasti peaksid uued tehnoloogiad aitama vähendada lähikümnenditel lühilendude sõltuvust fossiilkütusest, on säästvad lennukikütused ainus lahendus, mis võimaldab juba lähiajal märkimisväärselt vähendada kõikide lendude CO_2 heidet. See võimalus on aga praegu suures osas kasutamata.

(8) Säästvad lennukikütused on vedelad asenduskütused, mis on täiesti võrdväärsed tavapärase lennukikütusega ja sobivad kasutamiseks olemasolevates õhusõidukimootorites. Ülemaailmsel tasandil on sertifitseeritud mitmed säästvate

[10] Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

lennukikütuste tootmisviisid, mida saab kasutada tsiviil- ja militaarlennunduses. Säästvate lennukikütuste tehnoloogiline tase võimaldab juba lähiajal oluliselt vähendada lennutranspordi heitkoguseid. Säästvad lennukikütused peaksid keskmises ja pikas perspektiivis moodustama suurema osa lennukikütusesegu koostisest. Lisaks peaksid säästvad lennukikütused võimaldama asjakohaste rahvusvaheliste kütusestandardite toel piirata käitaja kasutava lõppkütuse aromaatsete ühendite sisaldust, mis aitab vähendada muid kui CO_2 heitkoguseid. Lennutranspordi CO_2 heidet peaksid aitama järk-järgult vähendada muud õhusõidukitele sobivad alternatiivsed kütteliigid, nagu elekter või vedel vesinik, mis tuleks esmalt kasutusele võtta lähilendude käitamisel.

(9) Säästvate lennukikütuste järkjärguline kasutuselevõtt lennutransporditurul tähendab lennuettevõtjale täiendavaid kulusid, kuna säästva kütuse tootmistehnoloogia on tavapärase kütuse omast kallim. See võib võimendada lennutransporditurul lennukikütusega seotud võrdsete võimaluste puhul juba tekkinud probleeme ning veelgi moonutada õhusõidukite käitajate ja lennujaamade vahelist konkurentsi. Käesoleva määrusega tuleks võtta meetmeid, et vältida säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu negatiivset mõju lennundussektori konkurentsivõimele, ning kehtestada kogu liidus ühtlustatud nõuded.

(10) Ülemaailmsel tasandil reguleerib säästvate lennukikütuste kasutamist ICAO. Eelkõige kehtestab ICAO üksikasjalikud nõuded rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemiga (CORSIA) hõlmatud lendudel kasutatavate säästvate lennukikütuste säästvuse, jälgitavuse ja arvestuse kohta. Ehkki CORSIA raames kasutusele võetud stiimuleid ja säästvaid lennukikütuseid peetakse rahvusvahelise lennunduse mittesiduva pikaajalise eesmärgi saavutamisel väga oluliseks, puudub praegu süsteem, mis kohustaks rahvusvahelistel lendudel kasutama säästvaid lennukikütuseid. Ulatuslikud mitme- või kahepoolsed lennutranspordilepingud ELi või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sisaldavad üldjuhul keskkonnakaitsealaseid sätteid. Siiski ei ole nende sätetega praegu kehtestatud lepinguosalistele jaoks siduvaid nõudeid säästvate lennukikütuste kasutamise kohta.

(11) ELi tasandil on transpordisektori suhtes kohaldatavad taastuvenergia üldeeskirjad sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001[11]. Varem ei ole sellised horisontaalsed sektoriülesed õigusraamistikud fossiilkütustelt säästvale lennukikütusele üleminekul lennutranspordis tõhusaks osutunud. Direktiivis (EL) 2018/2001 ja sellele eelnenud õigusaktis on sätestatud üldised eesmärgid kõigi taastuvkütusele üleminekut vajavate transpordiliikide jaoks. Kuna lennundussektori kütuseturg on väike ja taastuvkütuseid on Euroopa täielikult integreeritud transporditurul teiste transpordiliikidega võrreldes kallim toota, tuleks selliseid õigusraamistikke täiendada lennundusspetsiifiliste meetmetega, mis aitaksid tõhusalt edendada säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu. Lisaks võib direktiivi (EL) 2018/2001 liikmesriikide õigusse ülevõtmine lennutransporditurgu märkimisväärselt killustada, kui säästvaid lennukikütuseid käsitlevate siseriiklike õigusnormidega kehtestatakse väga erinevad eesmärgid. See tekitaks täiendavaid probleeme võrdsete võimaluste tagamisel lennutranspordisektoris.

[11] 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).

(12) Seetõttu on lennutranspordi siseturu jaoks vaja kehtestada ühtsed eeskirjad, mis täiendaksid direktiivi (EL) 2018/2001 ja aitaksid ELi lennunduse siseturust tulenevate erivajaduste ning -nõuetega tegeledes täita selle üldisi eesmärke. Eelkõige püütakse käesoleva määrusega vältida lennundusturu killustumist, võimalikke konkurentsimoonutusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tavasid, mida lennuettevõtjad kasutavad tankimiskulude vähendamiseks.

(13) Käesoleva määruse esmane eesmärk on kehtestada raamistik, millega taastatakse ja säilitatakse lennukikütuste kasutamisega seotud võrdsed võimalused lennutransporditurul. Kõnealune raamistik peaks aitama vältida liidus erinevate nõuete kehtestamist, mis süvendaksid õhusõidukite käitajate vahelist konkurentsi moonutavaid tankimistavasid või paneksid mõned lennujaamad teistega võrreldes ebasoodsasse konkurentsiolukorda. Raamistiku teine eesmärk on kehtestada ELi lennutransporditurul ranged eeskirjad, mis võimaldaksid ELi lennujaamadel järk-järgult suurendada säästvate lennukikütuste osakaalu, ilma et see mõjutaks negatiivselt konkurentsi ELi lennunduse siseturul.

(14) Oluline on kehtestada kogu ELi siseturul ühtlustatud eeskirjad, mida kohaldatakse otse ja ühetaoliselt ühelt poolt lennundusturu osaliste ja teiselt poolt lennukikütusteturu osaliste suhtes. Direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud üldist raamistikku tuleks täiendada lennutranspordi suhtes kohaldatava erinormiga. See peaks hõlmama säästvate lennukikütuste tarne-eesmärkide järkjärgulist suurendamist. Need eesmärgid tuleks hoolikalt määratleda, võttes arvesse hästi toimiva lennutransporditurru eesmärke, vajadust vähendada lennundussektori CO_2 heidet ning praegust olukorda säästvate lennukikütuste sektoris.

(15) Käesolevat määrust tuleks kohaldada selliste õhusõidukite suhtes, mis teostavad ärilise lennutranspordi lende tsiviillennundussektoris. Määrust ei tuleks kohaldada sõjaväe õhusõidukite ega humanitaar-, otsingu-, pääste-, katastroofiabi- või meditsiinilisel otstarbel ning tolli-, politsei- ja tuletõrjeoperatsioonides kasutatavate õhusõidukite suhtes. Kuna eespool kirjeldatud lennud toimuvad erakorralistel asjaoludel, ei saa neid alati planeerida nii, nagu regulaarlende. Oma tegevuse laadi tõttu ei tarvitse selliste õhusõidukite käitajad olla suutelised täitma käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, kuna see võib kujutada endast tarbetut koormust. Selleks et tagada võrdsed tingimused kogu ELi ühtsel lennundusturul, peaks käesolev määrus hõlmama võimalikult suurt osa ärilisest lennuliiklusest, mida teostatakse ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest. Samas on ELi kodanike, ettevõtjate ja piirkondade huvides lennuühenduse tagamiseks oluline, et väikeste lennujaamade lennutransporditoimingutele ei pandaks põhjendamatut koormust. Tuleks kindlaks määrata iga-aastase reisijate- ja kaubaveomahtude künnis, millest allapoole jäävad lennujaamad ei kuuluks käesoleva määruse reguleerimisalasse. Määruse kohaldamisala peaks siiski hõlmama vähemalt 95 % kõikidest liidu lennujaamadest väljuvatest lendudest. Samadel põhjustel tuleks kindlaks määrata künnis, et vabastada kõnealuse määruse nõuete täitmisest sellised õhusõidukikäitajad, kes käitavad ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest vaid üksikuid lende.

(16) Edendada tuleks selliste säästvate lennukikütuste arendamist ja kasutuselevõttu, millel on suur jätkusuutlikkuse ja turuküpsuse potentsiaal ning innovatsiooni- ja kasvupotentsiaal tulevaste vajaduste rahuldamiseks. See peaks toetama uuenduslike ja konkurentsivõimeliste kütuseturgude loomist ning tagama, et lennundussektori säästva kütuse varud oleksid nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis piisavad, et aidata saavutada liidu transpordisektori CO_2 heite vähendamise eesmärke, tõhustades samal ajal liidu jõupingutusi keskkonnakaitse kõrge taseme saavutamiseks. Selle eesmärgi

saavutamiseks peaksid direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa A ja B osas loetletud lähteainetest toodetud säästvad lennukikütused ning sünteetilised lennukikütused olema toetusõiguslikud. Eelkõige on väga olulised direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud säästvad lennukikütused, mis on praegu äriliselt kõige küpsem tehnoloogia lennutranspordi CO_2 heite vähendamiseks juba lühikeses perspektiivis.

(17) Säästvuse eesmärke silmas pidades ei tohiks toetusõiguslikud olla sööda- ja toidukultuuridel põhinevad kütused. Maakasutuse kaudne muutus leiab eelkõige aset siis, kui põllukultuuride kasvatamine biokütuste tootmiseks tõrjub kõrvale traditsioonilise toidu- ja söödakultuuride tootmise. Selline lisanõudlus suurendab survet maale ja võib kaasa tuua põllumajandusmaa laienemise suure süsinikuvaruga maale, nagu metsad, märgalad ning turbamaad, tekitades täiendavaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja vähendades elurikkust. Uuringud on näidanud, et selle mõju ulatus sõltub mitmest tegurist, sealhulgas kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine liigist, biokütuste kasutamisest tingitud lisanõudlusest lähteaine järele ning sellest, mil määral on suure süsinikuvaruga maa kogu maailmas kaitstud. Suurimad maakasutuse kaudse muutuse riskid on kindlaks tehtud sellistest lähteainetest toodetud biokütuste puhul, mille tootmisala on olulisel määral laienenud suure süsinikuvaruga maale. Seepärast ei tohiks sööda- ja toidukultuuridel põhinevate kütuste tootmist edendada. Kõnealune lähenemisviis on kooskõlas liidu poliitikaga ja eelkõige direktiiviga (EL) 2018/2001, millega piiratakse selliste biokütuste kasutamist maantee- ja raudteetranspordis ning kehtestatakse asjakohane ülempiir, võttes arvesse nende väiksemat keskkonnakasu, halvemaid tulemusi kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaali seisukohast ja kestlikkusega seotud üldisemaid probleeme. Lisaks maakasutuse kaudsest muutusest põhjustatud kasvuhoonegaaside heitele, mis võib osaliselt või täielikult nullida kasvuhoonegaaside heite vähenemise üksikute biokütuste puhul, ohustab maakasutuse kaudne muutus ka bioloogilist mitmekesisust. See oht on eriti suur, kuna tootmine võib nõudluse märkimisväärse kasvu tõttu oluliselt laieneda. Lennundussektori nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele on praegu väga väike, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest lennukikütustest on fossiilkütused. Seepärast on asjakohane vältida olukorda, kus võib tekkida suur nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele, kuna käesoleva määrusega edendatakse nende kasutamist. Asjaolu, et põllumajanduskultuuridel põhinevad biokütused ei vasta käesoleva määruse kohastele toetusõiguslikkuse nõuetele, kahandab ka ohtu, et maanteetranspordi CO_2 heite vähenemine võiks aeglustuda, kuna põllumajanduskultuuridel põhinevaid biokütuseid hakatakse maanteetranspordi asemel kasutama lennundussektoris. Oluline on sellise ülemineku oht miinimumini viia, kuna maanteetransport on praegu ülekaalukalt kõige saastavam transpordisektor.

(18) Vaja on ühtset, selget ja kindlat kestlikkuse raamistikku, mis annab lennundus- ja kütusesektoris osalejatele kindluse, et säästvate lennukikütuste kasutamine käesoleva määruse alusel on toetusõiguslik. Selleks et tagada kooskõla muude asjaomaste ELi poliitikavaldkondadega, tuleks säästvate lennukikütuste toetusõiguslikkus kindlaks määrata vastavalt direktiivi 2018/2001[12] artiklis 29 sätestatud säästlikkuse kriteeriumidele.

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr

(19) Käesoleva määruse eesmärk peaks olema tagada, et kõigil õhusõiduki käitajatel oleksid üksteisega konkureerides võrdsed võimalused juurdepääsuks säästvatele lennukikütustele. Selleks et vältida moonutusi lennundusteenuste turul, tuleks kõigi käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamadesse tarnida ühtsed miinimumkogused säästvaid lennukikütuseid. Kuigi turul saab tarnida ja kasutada suuremaid koguseid säästvat kütust, tuleks käesoleva määrusega tagada, et säästvate lennukikütuste kohustuslik miinimumosakaal oleks kõigis määrusega hõlmatud lennujaamades ühesugune. Sellega asendatakse riiklikul või piirkondlikul tasandil otseselt või kaudselt kehtestatud nõuded, mille kohaselt õhusõiduki käitajad või lennukikütuse tarnijad peavad kasutama või tarnima säästvaid lennukikütuseid muudel kui käesolevas määruses sätestatud eesmärkidel. Selleks et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning edendada turuarengut ja selliste kõige säästvamate ning uuenduslikumate tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu, millel on kasvupotentsiaali kütusetehnoloogia vajaduste rahuldamiseks ka tulevikus, tuleks käesolevas määruses sätestada sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal, mida aja jooksul järk-järgult suurendatakse. Arvestades sünteetiliste lennukikütuste märkimisväärset CO_2 heite vähendamise potentsiaali ja nende praeguseid hinnangulisi tootmiskulusid, tuleks selliste kütuste jaoks kehtestada konkreetne kohustus. Sünteetilised lennukikütused, mida toodetakse taastuvatest energiaallikatest pärit elektrist ja otse õhust kogutud süsinikust, võimaldavad vähendada heitkoguseid tavapärase lennukikütusega võrreldes kuni 100 %. Muude säästvate lennukikütuste liikidega võrreldes on neil märkimisväärseid eeliseid ka tootmisprotsessi ressursitõhususe (eelkõige veevajaduse) seisukohast. Samas on sünteetiliste lennukikütuste tootmiskulud praegu hinnanguliselt kolm kuni kuus korda kõrgemad tavapärase lennukikütuse turuhinnast. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada selle tehnoloogia jaoks eraldi kohustus. Tulevaste läbivaatamiste käigus võiks kaaluda ka muud liiki sünteetiliste kütuste, näiteks vähese süsihappegaasiheite ja suure kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaaliga sünteetiliste kütuste lisamist käesoleva määruse kohaldamisalasse, juhul kui asjaomased kütused määratletakse taastuvenergia direktiivis.

(20) Oluline on tagada, et säästvate lennukikütuste kindlaksmääratud miinimumosakaalu oleks võimalik edukalt ja katkematult lennundusturule tarnida. Selleks tuleks ette näha piisav üleminekuaeg, et võimaldada taastuvkütuste sektoril tootmisvõimsust vastavalt arendada. Säästvate lennukikütuste tarnimine peaks muutuma kohustuslikuks alates 2025. aastast. Samuti peaksid käesoleva määruse tingimused jääma pika aja jooksul muutumatuks, et tagada turul õiguskindlus ja prognoositavus ning edendada pidevat investeerimist säästvate lennukikütuste tootmisvõimsuse suurendamisse.

(21) Seoses säästvatele lennukikütustele ülemineku ja kasutuselevõtu edendamisega liidu lennujaamades võib odavama kütuse kaasaveo juhtumite arv hakata kütusehindade tõusuga seoses suurenema. Odavama kütuse kaasavedu ei ole kestlik ja seda tuleks vältida, kuna see kahjustab liidu jõupingutusi transpordist tuleneva keskkonnamõju vähendamisel. See on vastuolus lennunduse CO_2 heite vähendamise eesmärkidega, kuna koos õhusõiduki massiga suureneb nii konkreetse lennu kütusekulu kui ka asjaomased heitkoguseid. Odavama kütuse kaasavedu seab ohtu ka õhusõidukite käitajate ja lennujaamade võrdsed võimalused liidus. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada nõue, et õhusõiduki käitajad peavad enne liidu lennujaamast väljumist paagid kütusega täitma. Enne konkreetsest liidu lennujaamast väljumist tangitud kütuse kogus peaks vastama sellest lennujaamast väljuvate lendude käitamiseks vajalikule kütusekogusele, võttes arvesse kütusega seotud ohutuseeskirjade asjakohaseid nõudeid. Selle nõudega tagatakse, et liidu ja välismaiste õhusõidukikäitajate tegevuse suhtes kohaldatakse liidus võrdseid tingimusi, tagades

samal ajal keskkonnakaitse kõrge taseme. Kuna määruses ei ole kindlaks määratud säästvate lennukikütuste maksimaalset osakaalu kõikide lennukikütuste puhul, võivad lennuettevõtjad ja kütusetarnijad järgida ambitsioonikamat keskkonnapoliitikat, suurendades säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu ja pakkumist kogu oma käitamisvõrgus ning vältides odavama kütuse kaasavedu.

(22) Käesoleva määrusega hõlmatud lennujaamad peaksid tagama, et säästva lennukikütuse tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks on olemas kogu vajalik taristu, et vältida takistusi säästva lennukikütuse kasutuselevõtul. Vajaduse korral peaks ametil olema võimalik nõuda, et liidu lennujaam esitaks olemasoleva taristu kohta teavet, mis võimaldab õhusõiduki käitajatel sujuvalt tarnida ja tankida säästvaid lennukikütuseid. Amet peaks tagama, et lennujaamadel ja lennuettevõtjatel oleks ühine kontaktpunkt, mis annaks vajaduse korral tehnilisi selgitusi kütusetaristu kättesaadavuse kohta.

(23) Õhusõiduki käitajatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid ametile igal aastal aruande säästva lennukikütuse ostude ja selle kütuse omaduste kohta. Nad peaksid esitama teavet ostetud säästvate lennukikütuste omaduste kohta, sealhulgas lähteainete laadi ja päritolu, töötlemisviisi ning olelusringi jooksul tekkivate heitkoguste kohta.

(24) Lisaks tuleks õhusõiduki käitajatelt nõuda, et nad esitaksid igal aastal aruande lennukikütuse tegeliku tankimise kohta liidu lennujaamade kaupa, tõendamaks, et odavamat kütust ei ole kaasa veetud. Aruanded peaks kinnitama sõltumatu tõendaja ja need tuleks esitada ametile, kes jälgib ja hindab nõuete täitmist. Tõendajad peaksid komisjoni heakskiidetud vahendi abil kindlaks määrama, kas käitaja on esitanud vajaliku aastase lennukikütusekoguse kohta täpsed andmed.

(25) Lennukikütuse tarnijatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid igal aastal direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 28 osutatud liidu andmebaasis aruande lennukikütuse, sealhulgas säästvate lennukikütuste tarnimise kohta. Amet peaks komisjonile esitama igal aastal aruande, kuidas õhusõiduki käitajad ja lennukikütuse tarnijad on täitnud käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi. See on oluline, et komisjonil oleks selge ülevaade sellest, kuidas määrust täidetakse.

(26) Ilma täiendavate menetlusteta ei ole võimalik täpselt kindlaks teha, kas õhusõiduki käitajad on füüsiliselt suurendanud säästvate lennukikütuste osakaalu konkreetses liidu lennujaamas asuvates kütusehoidlates. Seepärast peaks õhusõiduki käitajatel olema lubatud kasutada säästvatest lennukikütustest aru andmiseks ostudokumente. Õhusõiduki käitajatel peaks olema õigus saada lennukikütuse tarnijalt teavet, mis on vajalik aruannete esitamiseks säästva lennukikütuse ostu kohta.

(27) On oluline, et õhusõiduki käitajad saaksid taotleda säästvate lennukikütuste kasutamist selliste kasvuhoonegaaside heitekavade raames nagu ELi heitkogustega kauplemise süsteem või CORSIA, sõltuvalt tema lendude marsruudist. Siiski on oluline, et käesoleva määruse kohaldamisel ei tekiks heitkoguste vähendamise topeltarvestust. Õhusõiduki käitajatel peaks olema võimalik taotleda soodustusi iga säästva lennukikütuse partii kasutamise eest ainult üks kord. Kütusetarnijatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid õhusõidukikäitajale müüdud säästva lennukikütuse omaduste kohta tasuta kogu teabe, mida asjaomane õhusõidukäitaja vajab käesoleva määruse või kasvuhoonegaaside heitekavadega ette nähtud aruannete koostamiseks.

(28) Selleks et tagada võrdsed tingimused lennutranspordi siseturul ja täita liidu kliimaeesmärke, tuleks käesoleva määrusega kehtestada lennukikütuse tarnijatele ning õhusõiduki käitajatele nõuete mittetäitmise korral tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Karistuste suurus peab olema proportsionaalne rikkumisest

tuleneva keskkonnakahjuga ning siseturu võrdsete tingimuste kahjustamise määraga. Haldustrahvide määramisel peaksid ametiasutused arvesse võtma lennukikütuse ja säästva lennukikütuse hinna muutumist aruandeaastal.

(29) Selliste tarnijate jaoks, kes ei täida käesolevas määruses sätestatud eesmärke, tuleks kehtestada täiendav kohustus tarnida järgmisel aastal turule sama suur kogus säästvat lennukikütust, kui eelmise aasta kvoodist puudu jäi.

(30) Käesolev määrus peaks sisaldama sätteid Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavate korrapäraste aruannete kohta, milles käsitletakse lennundus- ja kütuseturgude arengut, määruse põhitegurite, näiteks säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu tõhusust, haldustrahvide suurust või rahvusvahelise poliitika arengut lennukikütuste säästva kasutuselevõtu vallas. Need elemendid on olulised, et anda selge ülevaade säästvate lennukikütuste turu olukorrast, ning neid tuleks määruse läbivaatamist kaaludes arvesse võtta.

(31) Tuleks ette näha viieaastane üleminekuperiood, et anda lennukikütuse tarnijatele, liidu lennujaamadele ja õhusõidukikäitajatele piisavalt aega vajalike tehnoloogiliste ja logistiliste investeeringute tegemiseks. Üleminekuperioodil on lubatud kasutada suurema säästva lennukikütuse sisaldusega kütust, et kompenseerida säästvate lennukikütuste väiksemat osakaalu või tavapärase lennukikütuse halvemat kättesaadavust teistes lennujaamades.

(32) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt säilitada liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused, suurendades samal ajal säästvate lennukikütuste kasutamist, ei suuda liikmesriigid lennunduse piiriülese iseloomu tõttu piisavalt saavutada, küll aga saab seda turu eripära ja meetme mõju tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus selle eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse ühtlustatud eeskirjad säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu ja tarnimise kohta.

Artikkel 2

Kohaldamisala

Käesolevat määrust kohaldatakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade ja lennukikütuse tarnijate suhtes.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

– „liidu lennujaam“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ[13] artikli 2 lõikes 2 määratletud lennujaam, mille reisijateveo maht asjaomasel aruandeperioodil oli suurem kui üks miljon reisijat või mille kaubavedude maht oli suurem kui 100 000 tonni ning mis ei asu mõnes äärepoolseimas piirkonnas, mis on loetletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349;

– „õhusõiduki käitaja“ – isik, kes on asjaomasel aruandeperioodil teostanud vähemalt 729 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise transpordi lendu, või kui seda isikut ei ole võimalik kindlaks teha, asjaomase õhusõiduki omanik;

– „ärilise lennutranspordi lend“ – lend, mida teostatakse reisijate, lasti või posti vedamiseks tasu või rendi eest või ärilise lennutranspordi eesmärgil;

– „lennukikütus“ – kütus, mis on toodetud otse õhusõidukis kasutamiseks;

– „säästvad lennukikütused“ – lennukites kasutatavad asenduskütused, mis on sünteetilised lennukikütused või täiustatud biokütused, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 34, või kõnealuse direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütused, mis vastavad kõnealuse direktiivi artikli 29 lõigetes 2–7 sätestatud säästlikkuse ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kriteeriumidele ning mis on sertifitseeritud vastavalt käesoleva direktiivi artiklile 30;

– „partii“ – säästvate lennukikütuste kogus, mida saab numbri abil identifitseerida ja mis on jälgitav;

– „olelusringi heide“ – säästvate lennukikütuste heitkogused (väljendatud süsinikdioksiidi ekvivalendina), mille puhul võetakse arvesse direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 31 kohaselt arvutatud heidet (väljendatud süsinikdioksiidi ekvivalendina), mis tekib energia tootmisel, transpordil, jaotamisel ja kasutamisel õhusõiduki pardal, sealhulgas põletamise ajal;

– „sünteetilised lennukikütused“ – muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused, mis on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 ja mida kasutatakse lennunduses;

– „tavapärased lennukikütused“ – fossiilsetest taastumatutest süsivesinikkütustest toodetud kütused, mida kasutatakse lennunduses;

– „lennukikütuse tarnija“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 38 määratletud kütusetarnija, kes tarnib lennukikütust liidu lennujaamas;

– „aruandeaasta“ – üheaastane periood, mis algab 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril ning mille jooksul tuleb esitada artiklites 7 ja 9 osutatud aruanded;

– „aruandeperiood“ – periood, mis algab aruandeaastale eelneva aasta 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril;

– „vajalik aastane lennukikütusekogus“ – lennukikütuse kogus, mis on vajalik selleks, et õhusõiduki käitaja saaks aruandeperioodil käitada kõiki konkreetsest liidu lennujaamast väljuvaid ärilise lennutranspordi lende;

– „tankimata jäänud kütuse aastane kogus“ – vajaliku aastase lennukikütusekoguse ja õhusõiduki käitaja poolt aruandeperioodil enne asjaomasest liidu lennujaamast väljuvaid lende tegelikult tangitud kütusekoguse vahe;

[13] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta.

– „tankimata jäänud kütuse aastane üldkogus“ – õhusõiduki käitaja poolt kõigis liidu lennujaamades aruandeperioodi jooksul tankimata jäänud kütusekoguste summa;

– „kasvuhoonegaaside heitekava“ – kava, mille raames õhusõiduki käitajad saavad säästvate lennukikütuste kasutamise eest soodustusi.

Artikkel 4

Säästva lennukikütuse osakaal liidu lennujaamades

Lennukikütuse tarnijad tagavad, et kõikides liidu lennujaamades tehakse kättesaadavaks lennukikütus, mille puhul on arvesse võetud I lisas säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud näitajaid ja asjaomaseid kohaldamiskuupäevi.

Ilma et see piiraks artikli 11 lõigete 3 ja 4 kohaldamist, peab lennukikütuse tarnija, kes ei suuda konkreetsel aruandeperioodil täita I lisas miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, tarnima järgmisel aruandeperioodil lisaks vähemalt sama suure kütusekoguse, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi.

Artikkel 5

Õhusõiduki käitajate tankimiskohustus

Lennukikütusekogus, mille õhusõiduki käitaja konkreetses liidu lennujaamas aasta jooksul tangib, peab moodustama vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikütusekogusest.

Artikkel 6

Liidu lennujaamade kohustus tagada taristu

Liidu lennujaamad võtavad vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu lennukikütustele, mille säästvate lennukikütuste osakaal vastab I lisas kehtestatud nõuetele, ning tagavad selliste kütuste tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks vajaliku taristu.

Kui õhusõiduki käitaja teatab Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“), et tal on konkreetses liidu lennujaamas probleeme säästvat lennukikütust sisaldavatele lennukikütustele juurdepääsuga, kuna asjaomases lennujaamas puudub vajalik taristu, võib amet nõuda, et liidu lennujaam esitaks teabe, millega tõendatakse lõike 1 nõuete täitmist. Asjaomane liidu lennujaam esitab sellise teabe põhjendamatu viivituseta.

Amet hindab saadud teavet ja teavitab komisjoni, kui kõnealuse teabe alusel on võimalik järeldada, et liidu lennujaam ei täida oma kohustusi. Liidu lennujaamad võtavad vajalikud meetmed, et teha kindlaks ja kõrvaldada piisava lennujaamataristu puudumisega seotud probleemid viie aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist või pärast aastat, mil nad ületavad mõne artikli 3 punktis a sätestatud künnise.

Artikkel 7

Õhusõiduki käitajate aruandluskohustus

Õhusõiduki käitajad esitavad ametile iga aruandeaasta 31. märtsiks järgmise teabe:

(a) igas liidu lennujaamas tangitud lennukikütuse üldkogus tonnides;

(b) vajalik aastane lennukikütusekogus liidu lennujaamade lõikes, väljendatuna tonnides;

(c) tankimata jäänud kütuse aastane kogus liidu lennujaamade lõikes. Kui tankimata jäänud kütuse aastane kogus on negatiivne või kui see jääb alla 10 % vajalikust aastasest lennukikütusekogusest, märgitakse aruandes tankimata jäänud kütuse aastase koguse väärtuseks 0;

(d) lennukikütuse tarnijatelt ostetud säästva lennukikütuse üldkogus, mida kasutati liidu lennujaamadest väljuvate lendude teenindamiseks, väljendatuna tonnides.

(e) Iga säästva lennukikütuse ostu puhul lisada tarnija nimi, ostetud kogus tonnides ja teave asjaomase säästva lennukikütuse töötlemistehnoloogia, tootmisel kasutatud lähteaine omaduste ja päritolu ning olelusringi jooksul tekkivate heitkoguste kohta. Kui üks ost hõlmab eri omadustega säästvaid lennukikütuseid, esitatakse eespool nimetatud teave aruandes iga säästva lennukikütuse liigi kohta.

Aruanne esitamisel järgitakse II lisas esitatud vormi.

Aruande kinnitab sõltumatu tõendaja kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ[14] artiklites 14 ja 15 ning komisjoni rakendusmääruses (EL) 2018/2067[15] sätestatud nõuetega.

Artikkel 8

Säästvate lennukikütuste kasutamine õhusõiduki käitajate poolt

Õhusõiduki käitajad võivad taotleda ühe ja sama säästva lennukikütuse partii kasutamise eest soodustusi vaid ühe kasvuhoonegaaside heitekava alusel. Koos artiklis 7 osutatud aruandega esitavad õhusõiduki käitajad ametile järgmised dokumendid:

(a) teave kasvuhoonegaaside heitekavade kohta, milles nad osalevad ja mille raames saab teatada säästvate lennukikütuste kasutamisest;

(b) kinnitus selle kohta, et nad ei ole üht ja sama säästvat lennukikütuste partiid deklareerinud rohkem kui ühe kava raames.

Kütusetarnijad teevad õhusõiduki käitajatele tasuta kättesaadavaks teabe, mis on vajalik selleks, et anda aru säästvate lennukikütuste kasutamisest vastavalt käesoleva määruse artiklile 7 või mõne kasvuhoonegaaside heitekava raames.

Artikkel 9

Kütusetarnijate aruandluskohustus

Lennukikütuse tarnijad esitavad iga aruandeaasta 31. märtsiks direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 28 osutatud liidu andmebaasis asjaomase aruandeperioodi kohta järgmise teabe:

(a) igasse liidu lennujaama tarnitud lennukikütuse kogus;

---

[14] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem.

[15] Komisjoni 19. detsembri 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/2067, milles käsitletakse andmete tõendamist ja tõendajate akrediteerimist vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ (ELT L 334, 31.12.2018, lk 94).

(b) igasse liidu lennujaama tarnitud säästva lennukikütuse kogus ja iga säästva lennukikütuse liigi kohta punktis c nimetatud teave;

(c) iga liidu lennujaamadesse tarnitud säästva lennukikütuse liigi olelusringi jooksul tekkivad heitkogused, lähteainete päritolu ja töötlemisprotsess.

Ametil on juurdepääs liidu andmebaasile ja ta kasutab liidu andmebaasis sisalduvat teavet pärast seda, kui liikmesriigid on teavet kontrollinud vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artiklile 28.

Artikkel 10

Pädev asutus

(1) Liikmesriigid määravad pädeva asutuse või pädevad asutused, kes vastutavad käesoleva määruse kohaldamise tagamise ning õhusõiduki käitajatele, liidu lennujaamadele ja kütusetarnijatele trahvide määramise eest. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

(2) Amet saadab artiklite 7 ja 9 kohaselt saadud andmed liikmesriikide pädevatele asutustele. Lisaks saadab amet pädevale asutusele koondandmed selliste õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta, kes kuuluvad vastavalt lõigetele 3, 4 ja 5 asjaomase asutuse pädevusse.

(3) Õhusõiduki käitaja pädev asutus määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009[16].

(4) Liidu lennujaama pädev asutus määratakse kindlaks vastava territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.

(5) Lennukikütuse tarnija pädev asutus määratakse kindlaks vastavalt asjaomase tarnija asukohaliikmesriigile.

Artikkel 11

Täitmise tagamine

(1) Liikmesriigid kehtestavad karistusnormid, mida kohaldatakse käesoleva määruse alusel vastu võetud sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste normide rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile hiljemalt 31. detsembriks 2023 ja annavad viivitamata teada nende edaspidistest muudatustest.

(2) Liikmesriigid tagavad, et igale õhusõiduki käitajale, kes ei täida artiklis 5 sätestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. See trahv on vähemalt kaks korda suurem kui lennukikütuse tonni keskmine aastahind korrutatuna tankimata jäänud kütuse aastase üldkogusega.

(3) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. Trahv on vähemalt kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja säästva lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna

[16] Komisjoni 5. augusti 2009. aasta määrus (EÜ) nr 748/2009 nimekirja kohta õhusõiduki käitajatest, kes teostasid direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud lennutegevusi.

artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.

(4) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. Trahv on vähemalt kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.

(5) Lõigetes 3 ja 4 osutatud haldustrahvide määramise otsuses selgitab pädev asutus, millist metoodikat kasutati lennukikütuse, säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse hinna kindlaksmääramiseks liidu turul, tuginedes kontrollitavatele ja objektiivsetele kriteeriumidele.

(6) Liikmesriigid tagavad, et kõik lennukikütuse tarnijad, kellel on konkreetsel aruandeperioodil tekkinud artiklis 4 säästvate lennukikütuste või sünteetiliste kütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, tarnivad järgmisel aruandeperioodil turule lisaks asjaomase aruandeperioodi kohustuslikule kütusekogusele ka vähemalt sama suure kütusekoguse, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi. Selle kohustuse täitmine ei vabasta kütusetarnijat kohustusest maksta käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4 sätestatud trahve.

(7) Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada kohustuste täitmine ja haldustrahvide kogumine. Liikmesriigid panustavad kõnealuste haldustrahvidena kogutud summa InvestEU rohelisse üleminekusse investeerimise rahastamisvahendisse, et suurendada ELi tagatist.

Artikkel 12

Andmete kogumine ja avaldamine

Amet avaldab igal aastal tehnilise aruande, mis põhineb artiklites 7 ja 9 osutatud aastaaruannetel. Aruanne sisaldab vähemalt järgmist teavet:

(a) õhusõiduki käitajate poolt liidu tasandil ostetud ja liidu lennujaamast väljuvatel lendudel kasutamiseks ette nähtud säästva lennukikütuse üldkogus;

(b) liidu tasandil tarnitud säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse üldkogus ning asjaomased kogused liidu lennujaamade lõikes;

(c) ülevaade turuolukorrast, sealhulgas hinnateave, ning säästva lennukikütuse tootmise ja kasutamise suundumused liidus;

(d) artiklis 6 sätestatud kohustuste täitmise hetkeseis lennujaamade lõikes;

(e) nõuete täitmise hetkeseis selliste õhusõiduki käitajate ja lennukikütuse tarnijate puhul, kes peavad asjaomasel aruandeperioodil täitma mõnda käesoleva määrusega ette nähtud kohustust;

(f) kõigi selliste säästvate lennukikütuste päritolu ja omadused, mida õhusõiduki käitajad ostavad kasutamiseks liidu lennujaamadest väljuvatel lendudel.

Artikkel 13

Üleminekuperiood

Erandina artiklist 4 võib lennukikütuse tarnija ajavahemikus 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2029 kohaldada igal aruandeperioodil I lisas kindlaksmääratud säästva lennukikütuse miinimumosakaalu suhtes tema poolt asjaomasel aruandeperioodil liidu eri lennujaamadesse tarnitud lennukikütuste üldkoguse kaalutud keskmist.

Artikkel 14

Aruandlus ja läbivaatamine

Komisjoni talitused esitavad 1. jaanuariks 2028 ning seejärel iga viie aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse lennukikütuste turu arengut ning selle mõju liidu lennutranspordi siseturule, sealhulgas käesoleva määruse kohaldamisala võimalikku laiendamist muudele energiaallikatele ja muud liiki sünteetilistele kütustele taastuvenergia direktiivi alusel, artiklis 4 ja I lisas kindlaks määratud miinimumosakaalude võimalikku läbivaatamist ning haldustrahvide suurust. Võimaluse korral sisaldab aruanne teavet, mis on seotud potentsiaalse poliitikaraamistiku väljatöötamisega säästvate lennukikütuste kasutuselevõtuks ICAO tasandil. Lisaks sisaldab aruanne teavet lennundussektoris teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas tehtud edusammude kohta, mis on seotud säästvate lennukikütustega, sealhulgas eesmärgiga vähendada muid kui CO_2 heitkoguseid. Aruandes võidakse kaaluda, kas käesolevat määrust tuleks muuta ja kas seda tuleks vajaduse korral teha kooskõlas potentsiaalse poliitikaraamistikuga, mille eesmärk on säästvate lennukikütuste kasutuselevõtt ICAO tasandil.

Artikkel 15

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2023.

Artikleid 4 ja 5 kohaldatakse siiski alates 1. jaanuarist 2025 ning artikleid 7 ja 9 kohaldatakse 2023. aasta aruandeperioodi suhtes alates 1. aprillist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*nõukogu nimel*
president	*eesistuja*