EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 14.7.2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Hyvin toimivat ja kilpailukykyiset ilmailun sisämarkkinat ovat olennaisen tärkeitä Euroopan kansalaisten liikenneyhteyksien ja koko Euroopan talouden kannalta. Vuonna 2018 ilmailuala ja ilmailuteollisuus työllistivät EU:ssa suoraan arviolta 0,4 miljoonaa ihmistä[1], ja niiden osuus EU:n BKT:stä oli arviolta 2,1 prosenttia[2] vuonna 2017. Ilmailu edistää vahvasti sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta, mikä lisää matkailua, edistää liiketoimintaa ja yhdistää ihmisiä. Vuonna 2018 yli 1,2 miljardia matkustajaa lensi yli 500 lentoasemalle Euroopassa.[3] EU:n ilmailuala edistää osaltaan Euroopan yhdentymistä ja vahvistaa EU:n asemaa geopoliittisena johtajana.

Lentoyhteydet vaikuttavat keskeisesti EU:n kansalaisten liikenneyhteyksiin, EU:n alueiden kehitykseen ja koko talouden kasvuun. EU:n sisäisten sekä EU:hun saapuvien ja sieltä lähtevien lentoyhteyksien runsaus voidaan parhaiten varmistaa sillä, että EU:n lentoliikennemarkkinoilla on tasapuoliset toimintaedellytykset, jolloin kaikilla markkinatoimijoilla on yhtäläiset mahdollisuudet. Jos markkinat vääristyvät, se uhkaa asettaa ilma-alusten käyttäjät tai lentoasemat epäedulliseen asemaan kilpailijoihin nähden. Tämä puolestaan voi heikentää toimialan kilpailukykyä ja vähentää kansalaisten ja yritysten saatavilla olevia lentoyhteyksiä.

Erityisesti on tärkeää varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n lentoliikennemarkkinoilla lentopolttoaineen käytön osalta. Lentopolttoaineen osuus ilma-alusten käyttäjien kustannuksista on huomattava, jopa 25 prosenttia toimintakustannuksista. Lentopolttoaineen hinnan vaihtelulla voi olla merkittäviä vaikutuksia ilma-alusten käyttäjien taloudelliseen suoriutumiseen. Lentopolttoaineen hintaerot maantieteellisten sijaintipaikkojen välillä, kuten EU:n lentoasemien välillä tai EU:n ja EU:n ulkopuolisten lentoasemien välillä, voivat lisäksi johtaa siihen, että ilma-alusten käyttäjät mukauttavat tankkausstrategioitaan taloudellisista syistä.

”Polttoaineen ylitankkauksen” kaltaisia käytäntöjä esiintyy silloin, kun ilma-alusten käyttäjät lisäävät koneeseen lentopolttoainetta jollakin lentoasemalla enemmän kuin on tarpeen välttääkseen polttoainetankkauksen osittain tai kokonaan määränpäälentoasemalla, jossa lentopolttoaine on kalliimpaa. Polttoaineen ylitankkaus johtaa suurempaan polttoainekulutukseen kuin on tarpeen, mikä lisää päästöjä ja heikentää tervettä kilpailua unionin lentoliikennemarkkinoilla. Sen lisäksi, että polttoaineen ylitankkaus on vastoin unionin pyrkimyksiä vähentää ilmailun hiilidioksidipäästöjä, se haittaa myös toimijoiden välistä tervettä kilpailua ilmailumarkkinoilla. Kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotto ja niiden käytön lisääminen unionin lentoasemilla saattaa lisätä polttoaineen ylitankkausta lentopolttoainekustannusten noustessa. Polttoaineen ylitankkauksen osalta tämän asetuksen

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Lähde: SWD(2017) 207 final.

3 Lähde: Eurostat. Lentoliikenteestä syntyviä epäsuoria työpaikkoja voi olla jopa kolminkertaisesti (Euroopan komissio, 2015).

tavoitteena on sen vuoksi palauttaa ja säilyttää tasapuoliset toimintaedellytykset ja välttää samalla kaikenlaisia ympäristöhaittoja.

Komissio hyväksyi joulukuussa 2020 kestävää ja älykästä liikkuvuutta koskevan strategian[4]. Strategiassa asetetaan tavoitteeksi edistää kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa. Kestävillä lentopolttoaineilla voidaan edistää merkittävästi vuoteen 2030 ulottuvan EU:n ilmastotavoitteen ja EU:n ilmastoneutraaliustavoitteen saavuttamista. Tässä aloitteessa kestävillä lentopolttoaineilla tarkoitetaan nestemäisiä drop-in-polttoaineita, joilla voidaan korvata perinteinen lentopolttoaine. Jotta ilmailuala saisi vähennettyä päästöjään merkittävästi, on voitava vähentää nykyistä riippuvuutta yksinomaan fossiilisesta lentopetrolista ja nopeutettava siirtymistä innovatiivisiin ja kestäviin polttoaine- ja teknologiatyyppeihin. Vaikka esimerkiksi sähkö- tai vetykäyttöisissä ilma-aluksissa hyödynnettävät vaihtoehtoiset käyttövoimateknologiat ovat edistyneet lupaavasti, niiden kaupallinen käyttöönotto vaatii vielä paljon työtä ja aikaa. Koska lentoliikenteessä on otettava huomioon hiilijalanjälki kaikenpituisilla lentomatkoilla jo vuoteen 2030 mennessä, kestävien nestemäisten polttoaineiden rooli on olennaisen tärkeä. Tästä syystä tarvitaan myös toimenpiteitä kestävien lentopolttoaineiden tarjonnan ja käytön lisäämiseksi unionin lentoasemilla.

Vaikka kestävien lentopolttoaineiden tuotantoketjuja ilmailukäyttöä varten on sertifioitu useampia, tällaisten polttoaineiden käyttö on tällä hetkellä vähäistä kohtuuhintaisen tuotannon puuttuessa. Erityisesti ilmailualalle kohdennettu polttoaineen sekoitusvelvoite on tarpeen innovatiivisimpien ja kestävimpien polttoaineteknologioiden käyttöönoton edistämiseksi markkinoilla. Näin voitaisiin kasvattaa tuotantokapasiteettia ja alentaa tuotantokustannuksia ajan mittaan. Koska kestävien lentopolttoaineiden osuuden olisi oltava vähintään 5 prosenttia lentopolttoaineista vuoteen 2030 mennessä ja 63 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, on olennaisen tärkeää, että tämän asetuksen nojalla tuettavilla polttoaineteknologioilla on suurin mahdollinen potentiaali innovoinnin, hiilestä irtautumisen ja saatavuuden suhteen. Tämä on ehdoton edellytys, jotta voidaan vastata ilmailun tulevaan kysyntään ja edistää hiilestä irtautumista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Tämän olisi katettava erityisesti kehittyneet biopolttoaineet ja synteettiset lentopolttoaineet. Erityisesti synteettisillä lentopolttoaineilla voidaan saavuttaa jopa 85 prosentin tai suuremmatkin päästösäästöt fossiiliseen lentopolttoaineeseen verrattuna. Uusiutuvista energialähteistä tuotetusta sähköstä ja suoraan ilmasta talteenotetusta hiilestä tuotetuilla synteettisillä lentopolttoaineilla päästövähennykset fossiiliseen lentopolttoaineeseen verrattuna voivat olla 100 prosenttia. Synteettisillä lentopolttoaineilla onkin suurin potentiaali hiilestä irtautumisen kannalta kaikkien tässä aloitteessa tarkasteltujen polttoaineiden osalta. Niiden tuotantoprosessi on muiden kestävien lentopolttoaineiden tuotantoketjuihin verrattuna myös erityisen resurssitehokas varsinkin vedenkäytön osalta. Synteettiset lentopolttoaineet voisivat edistää merkittävästi alan irtautumista hiilestä, mutta niiden markkinoille tulo suurina määrinä vuoteen 2030 mennessä on epätodennäköistä ilman kohdennettua toimintapoliittista tukea. Synteettisten lentopolttoaineiden tuotantokustannusten arvioidaan tällä hetkellä olevan 3–6-kertaiset fossiilisen lentopolttoaineen nykyiseen markkinahintaan verrattuna. Koska synteettisten

[4] Lähde: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

lentopolttoaineiden odotetaan edistävän alan irrottamista hiilestä jo vuoteen 2030 mennessä, ja niiden osuuden on määrä olla vähintään 28 prosenttia lentopolttoainevalikoimasta vuoteen 2050 mennessä, tässä asetuksessa on tarpeen vahvistaa erityinen alavelvoite, joka vauhdittaa synteettisten lentopolttoaineiden saattamista markkinoille. Tämän odotetaan osittain vähentävän synteettisten lentopolttoaineiden tuotantokapasiteettiin tehtävien investointien riskejä ja mahdollistavan tuotantokapasiteetin kasvun.

Kestävyyssyistä tukea ei saisi kohdistaa ensimmäisen sukupolven biopolttoaineille, kuten ravinto- tai rehukasveina käytettävistä viljelykasveista valmistettaville biopolttoaineille, joiden tuotannon laajentamismahdollisuudet ovat rajalliset ja jotka eivät välttämättä ole kestävän kehityksen mukaisia. Epäsuoraa maankäytön muutosta tapahtuu, kun viljely biopolttoaineita varten syrjäyttää perinteisen viljelyn ravinto- ja rehutarkoituksiin. Tällainen lisäkysyntä voi lisätä maankäytöllisiä paineita ja johtaa maatalousmaan laajenemiseen alueille, joihin on sitoutunut paljon hiiltä, kuten metsiin, kosteikoille ja turvemaalle, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjä. Tutkimukset ovat osoittaneet, että vaikutuksen laajuus riippuu monista tekijöistä, kuten polttoaineen tuotannossa käytetyn raaka-aineen tyypistä, biopolttoaineiden käytön aiheuttamasta raaka-aineen lisäkysynnän määrästä ja siitä, missä määrin paljon hiiltä sitovaa maata suojellaan maailmanlaajuisesti. Suurimmat epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvät riskit on havaittu sellaisesta raaka-aineesta tuotetuilla biopolttoaineilla, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävässä määrin maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä. Epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi – mikä voi mitätöidä yksittäisten biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennykset osittain tai kokonaan – epäsuora maankäytön muutos aiheuttaa riskejä myös luonnon monimuotoisuudelle. Tämä riski on erityisen merkityksellinen, mikäli tuotanto kasvaa huomattavasti kysynnän suuren kasvun myötä. Siksi ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavia polttoaineita ei pitäisi edistää. Tämä lähestymistapa vastaa asiaa koskevaa unionin toimintapoliittista kehystä, jonka mukaan viljelykasvipohjaisten biopolttoaineiden käyttöä pyritään ympäristösyistä rajoittamaan tai jopa lopettamaan se vaiheittain. Tämä pätee erityisesti uusiutuvien energialähteiden käytön edistämistä koskevaan direktiiviin, jossa rajoitetaan viljelykasvipohjaisten biopolttoaineiden käyttöä niiden vähäisten ympäristöhyötyjen ja rajallisen kasvihuonekaasusäästöpotentiaalin vuoksi sekä sen vuoksi, että tällaiset biopolttoaineet kilpailevat suoraan elintarvike- ja rehualan kanssa raaka-aineiden saatavuudesta. Viljelykasvipohjaisten biopolttoaineiden poisjättämisellä olisi myös pyrittävä välttämään riski biopolttoaineiden siirtymisestä tieliikenteestä lentoliikenteeseen, sillä tämä voisi hidastaa hiilestä irtautumista tieliikenteessä, joka on tällä hetkellä selvästi saastuttavin liikennemuoto. Ilmailualalla ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien biopolttoaineiden kysyntä on tällä hetkellä vähäistä, sillä yli 99 prosenttia nykyisin käytetyistä lentopolttoaineista on fossiilisia. Sen vuoksi on aiheellista välttää luomasta mahdollisesti suurtakin kysyntää ravinto- ja rehuviljelykasveista valmistettaville biopolttoaineille edistämällä niiden käyttöä tällä asetuksella.

Teollisesti kypsimpiä ja samalla kestävyyspotentiaaliltaan merkittävimpiä teknologioita, kuten jäterasvoista tuotettavia kestäviä lentopolttoaineita (uudelleenlaaditun uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun direktiivin (RED II) liitteessä

IX olevassa B osassa luetellut raaka-aineet), olisi tuettava, jotta voidaan käynnistää niiden markkinat ja vähentää päästöjä jo lyhyellä aikavälillä. Tällaisen toimenpiteen odotetaan vähentävän merkittävästi liikennealan päästöjä kokonaisuudessaan, mutta tällä hetkellä suurin osa nestemäisistä biopolttoaineista tuotetaan tieliikenteeseen. Sen vuoksi on mahdollista, että tieliikenteen biopolttoaineiden tuotantoon tarkoitetut raaka-aineet siirtyvät ilmailualan tuotantoon, joskin rajallisessa määrin. Tällaisen mahdollisen siirtymän RED II -direktiivin liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista tuotettavien biopolttoaineiden osalta arvioidaan olevan 3,2 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.[5]

Kestävien lentopolttoaineiden asteittaisen käyttöönoton lentoliikennemarkkinoilla odotetaan lisäävän lentoyhtiöiden lentopolttoainekustannuksia. Ilma-alusten käyttäjät saattavat sen vuoksi turvautua entistä enemmän polttoaineen ylitankkauksen kaltaisiin jo käytössä olleisiin vääristäviin käytäntöihin. Tämän asetusehdotuksen tarkoituksena onkin antaa EU:n ilmailumarkkinoille vahvat säännöt, joilla varmistetaan, että EU:n lentoasemilla voidaan asteittain ottaa käyttöön suurempia määriä kestäviä lentopolttoaineita ilman, että se vaikuttaa haitallisesti EU:n ilmailun sisämarkkinoiden kilpailukykyyn.

Jotta voidaan varmistaa, ettei velvoite toimittaa kestäviä lentopolttoaineita haittaa lentoliikennemarkkinoiden tasapuolisia toimintaedellytyksiä, on asetettava selkeä ja yhdenmukainen velvoite kaikille lentopolttoaineen toimittajille EU:n sisämarkkinoilla. Lentoliikenteen luontaisen rajat ylittävän ja maailmanlaajuisen ulottuvuuden vuoksi ilmailualan yhdenmukaistettu asetus on parempi kuin kehys, joka on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä kansallisella tasolla, koska viimeksi mainittu voisi johtaa kansallisten toimenpiteiden hajanaisuuteen erilaisine vaatimuksineen ja tavoitteineen. Selkeän ja tehokkaan toimintapolitiikan varmistamiseksi kestäviä lentopolttoaineita koskevat velvoitteet lentopolttoaineen toimittajille olisi vahvistettava yksinomaan tässä asetuksessa, joka muodostaa uusiutuvien energialähteiden käytön edistämistä koskevan direktiivin erityissäädöksen (*lex specialis*). Koska asetuksessa vahvistetaan kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet, se ei estä lentoyhtiöitä tai polttoaineen toimittajia pyrkimästä kunnianhimoisempiin ympäristötavoitteisiin tai tavoittelemasta muilla kestävillä lentopolttoaineilla saatavia taloudellisia tai rahoituksellisia etuja tankkaamalla tai toimittamalla suurempia määriä kestäviä lentopolttoaineita. Tätä varten lentoyhtiöiden olisi voitava pyrkiä varmistamaan asianmukaiset järjestelyt lentopolttoaineen toimittajien kanssa kestävien lentopolttoaineiden käyttöönoton lisäämiseksi. Asetus ei kata kaupankäyntiä kestävän lentopolttoaineen käytöllä (ns. book and claim -järjestelmä). Jos kaupankäynti otetaan käyttöön missä tahansa vaiheessa tulevaisuudessa, sitä olisi säänneltävä vahvoilla säännöillä, joilla varmistetaan järjestelmän ympäristötavoitteiden tinkimättömyys.

EU:n ja sen jäsenvaltioiden olisi tämän asetuksen antamisen lisäksi tehostettava toimiaan, jotta ICAOssa asetettaisiin sitovat tavoitteet kestävien lentopolttoaineiden käytölle kansainvälisessä lentoliikenteessä. EU:n strategisen liittouman olisi vahvistettava kestävän lentopolttoainetuotannon arvoketjua EU:ssa erityisesti kehittyneiden biopolttoaineiden ja synteettisten lentopolttoaineiden kaltaisten innovatiivisimpien teknologioiden osalta, mukaan

[5] Vaikutustenarviointi ehdotuksesta asetukseksi tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle.

lukien erityisesti rahoitusmekanismit, kuten hinnanerosopimukset ja toimenpiteet, joilla helpotetaan innovatiivisten kestävien lentopolttoaineteknologioiden sertifiointia.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä asetusehdotus on yhdenmukainen EU:n lentoliikennepolitiikan ja erityisesti EU:n ilmailualan sisämarkkinoiden kehyksen muodostavien asiaankuuluvien sääntöjen kanssa. Sillä on samat tavoitteet kuin lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24. syyskuuta 2008 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1008/2008 eli sen varmistaminen, että EU:ssa toimivat lentoyhtiöt voivat kilpailla yhtäläisin mahdollisuuksin. Ehdotettu asetus on myös yhdenmukainen kilpailun turvaamisesta lentoliikenteessä 17. huhtikuuta 2019 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/712 kanssa, jolla pyritään varmistamaan, että kaikilla EU:hun ja EU:sta liikennöivillä lentoliikenteen harjoittajilla on tasapuoliset toimintaedellytykset.

Tämä asetusehdotus on yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta 4. heinäkuuta 2018 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139 sekä erityisesti lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä 5. lokakuuta 2012 annetun komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 mukainen. Ehdotetussa asetuksessa edellytetään, että Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (EASA) vastaanottaa ja käsittelee lentoyhtiöiden raportit, jotka koskevat erityisesti niiden lentopolttoaineen lisäyksiä. Ehdotetussa asetuksessa asetetun lentopolttoaineen lisäysvelvoitteen olisi oltava johdonmukainen asetuksessa (EU) N:o 965/2012 vahvistettujen lentopolttoaineen turvallisuutta koskevien sääntöjen kanssa.

Ehdotettu asetus on uusiutuvien energialähteiden käytön edistämistä koskevan direktiivin[6] (RED II) mukainen, sillä sen odotetaan lisäävän uusiutuvan energian käyttöä lentoliikenteessä. Ehdotettu asetus pohjaa RED II -direktiivin sääntöjen osiin, erityisesti sen kestävyyskehykseen. RED II on monialainen kehys, jossa asetetaan tavoitteet yleisille aloille. Se on ollut riittämätön edistämään kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa. Tämä johtuu ilmailualan erityispiirteistä, joihin kuuluvat alan vahva kustannuspaine EU:ssa ja maailmanlaajuisesti sekä pitkälle yhdentyneet ja kilpailukykyiset EU:n ilmailun sisämarkkinat ja markkinoiden maailmanlaajuisuus. Ehdotetussa asetuksessa vahvistetaan täysin yhdenmukaistetut vaatimukset, joilla varmistetaan lentoyhtiöiden tasapuoliset toimintaedellytykset ja vältetään kilpailuhaitat EU:n lentoasemien välillä.

Ehdotettu asetus on johdonmukainen ilmailuun sovellettavan EU:n päästökauppajärjestelmän[7] kanssa. Sen odotetaan toimivan sujuvasti yhteen ilma-alusten käyttäjiä kestävien lentopolttoaineiden käyttöön kannustavan EU:n päästökauppajärjestelmän kanssa, eli lentoyhtiöiden ei tarvitse palauttaa päästöoikeuksia raportoidessaan kestävien lentopolttoaineiden käytöstä. EU:n päästökauppajärjestelmän vaikutuksen odotetaan vahvistuvan sen tulevan tarkistamisen yhteydessä. Ehdotettu asetus pohjaa EU:n

[6] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä.

[7] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä.

päästökauppajärjestelmään, sillä siinä viitataan ristiin lentoyhtiöiden raporttien todentamisen edellyttämiin prosesseihin (EU:n päästökauppajärjestelmän 14 ja 15 artikla).

Ehdotettu asetus on johdonmukainen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista annetun direktiivin kanssa, mutta sen kanssa odotetaan olevan vain vähän vuorovaikutusta. Direktiivillä luodaan yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle EU:ssa. Koska kestävät lentopolttoaineet ovat vaihtokelpoisia perinteisen lentopetrolin kanssa, lentoasemien lisäinfrastruktuurin tarve on rajallinen, mutta on kuitenkin tärkeää varmistaa, että tarjottu infrastruktuuri on tarkoituksenmukainen.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotetun asetuksen tavoitteet vastaavat myös Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita, joita ovat 55 prosentin päästövähennys EU:n tasolla vuoteen 2030 mennessä ja hiilineutraali talous vuoteen 2050 mennessä. Asetuksella pyritään varmistamaan tasapuoliset toimintaedellytykset ilmailun sisämarkkinoiden toimijoille ja antamaan alalle vahvat säännöt, joilla varmistetaan sen kilpailukyky ja lisätään samalla kestävien lentopolttoaineiden osuuksia. Tämä vastaa EU:n toimintapoliittisia tavoitteita, joihin kuuluvat covid-19-kriisistä eniten kärsineiden alojen nopea elpyminen sekä vahvat EU:n sisämarkkinat, jotka edistävät korkeaa kasvu- ja työllisyystasoa. Ehdotettu asetus on myös niiden tavoitteiden mukainen, jotka koskevat siirtymistä fossiilisesta energiasta uusiutuviin energialähteisiin ja EU:n energiavarmuuden parantamista vähentämällä riippuvuutta kolmansista maista peräisin olevista energiatuotteista.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Ehdotetulla asetuksella pyritään varmistamaan tasapuoliset toimintaedellytykset ilmailun sisämarkkinoiden toimijoille ja antamaan alalle vahvat säännöt, joilla varmistetaan alan kilpailukyky ja tehdään siitä kestävämpi. Säädösteksti sisältää yksityiskohtaisia ilmailua koskevia säännöksiä alan monimutkaisuuden huomioon ottamiseksi.

Asetuksen 100 artiklan 2 kohdassa unionille annetaan valtuudet antaa asianmukaisia säännöksiä lentoliikenteestä.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Lentoliikenteessä on hyvin yhdentyneet markkinat, jotka toimivat verkostoituneena koko EU:ssa ja sen ulkopuolella, mikä tekee alasta EU:n kannalta hyvin tärkeän. Rajat ylittävä ulottuvuus on olennainen osa lentoliikennettä, minkä vuoksi hajanainen sääntelykehys muodostaisi merkittävän esteen lentoliikenteen taloudellisille toimijoille.

EU:n tason toimet ovat tarpeen, koska EU:n ilmailun sisämarkkinoiden kilpailukykyä kokonaisuutena ei voida käsitellä riittävästi kansallisella tasolla. EU:n tason toimet ovat tarpeen, jotta voidaan välttää kansallisten toimenpiteiden tilkkutäkki, jolla voi olla tahattomia vaikutuksia. Ehdotetun asetuksen tavoitteena on palauttaa tasapuoliset toimintaedellytykset lentoliikennemarkkinoilla, kun taas eritasoisilla velvoitteilla voisi olla päinvastainen vaikutus

ja ne voisivat vääristää ilmailumarkkinoita entisestään kannustamalla ilma-alusten käyttäjiä käyttämään polttoaineen ylitankkauksen kaltaisia epätoivottuja käytäntöjä.

Suoraan markkinatoimijoihin sovellettavien EU:n tason toimien odotetaan kestävien lentopolttoaineiden toimitusvelvoitteen avulla olevan tehokkaampia kuin kansalliset toimenpiteet, joissa asetettaisiin erilaisia vaatimuksia ja tavoitteita.

- **Suhteellisuusperiaate**

EU:n tason toimien odotetaan antavan selkeän toimintapoliittisen suunnan sekä ilmailualan että polttoaineteollisuuden markkinatoimijoille. Yksi selkeä EU:n tason sääntökokonaisuus tarkoittaa, että lentoyhtiöt voivat toimia yhdenvertaisten mahdollisuuksien pohjalta kaikkialla EU:ssa, mikä palauttaa tasapuoliset toimintaedellytykset lentoyhtiöille ja lentoasemille. Näin lentopolttoaineteollisuudelle annetaan myös selkeitä signaaleja polttoaineiden tarjonnan tasosta ja polttoaineteknologioista, joihin kannattaa investoida. Yksi yhtenäinen sääntökokonaisuus merkitsee myös sitä, että sääntöjen noudattamisesta markkinatoimijoille aiheutuvat kustannukset pienenevät.

Kestäviä lentopolttoaineita koskevat EU:n tason toimet edistäisivät eurooppalaisessa ilmastolaissa vahvistettujen EU:n ilmastotavoitteiden korottamista. Ilmastotavoitesuunnitelmassa vuodelle 2030 kestävillä lentopolttoaineilla oletetaan olevan merkittävä rooli lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä vuosiin 2030 ja 2050 mennessä ja EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöä koskevien EU:n sääntöjen vahvistaminen mahdollistaa sen, että tavoitteiden saavuttamiseen voidaan soveltaa ”räätälöityä” lähestymistapaa. Turvautuminen pelkästään kansallisiin toimenpiteisiin, joilla olisi todennäköisesti erilaiset tavoitteet (jos niillä olisi tavoitteita lainkaan), aiheuttaisi riskin siitä, ettei yhteenlaskettu tavoitetaso ole riittävä. Tällä aloitteella voidaan myös tukea uusiutuvien energialähteiden käytön edistämistä koskevan direktiivin tulevaa tarkistamista lisäämällä uusiutuvan energian osuutta liikennealalla.

EU:n tason toimilla voi olla myönteisiä vaikutuksia kansainvälisellä tasolla. Koska EU:n toimilla olisi vaikutuksia koko ilmailualaan ja kestävien lentopolttoaineiden markkinoihin EU:ssa, toimien odotetaan olevan näkyvämpiä kolmansiin maihin nähden kuin yksittäiset kansalliset aloitteet. Heijastusvaikutuksia esiintyy myös todennäköisesti helpommin, eli kolmannet maat voivat harkita vastaavien toimenpiteiden toteuttamista. Tämä puolestaan voisi nopeuttaa ICAOn tasolla käynnissä olevaa työtä kestävien lentopolttoaineiden käyttämiseksi. Lyhyesti sanottuna EU:n toimet voisivat vauhdittaa kehitystä kestävien lentopolttoaineiden tuotannossa ja käyttöönotossa EU:n ulkopuolella, mikä voisi auttaa luomaan tasapuoliset toimintaedellytykset maailmanlaajuisesti ja vähentää lentoliikenteen päästöjä laajemmassa mittakaavassa.

- **Toimintatavan valinta**

Tämä aloite on toteutettava nopeasti ja tehokkaasti, sillä se on Euroopan vihreän kehityksen ohjelman sekä kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian keskeinen tuotos ja välttämätön osatekijä pyrittäessä saavuttamaan EU:n ilmastotavoitteet vuosiin 2030 ja 2050 mennessä varmistamalla, että ilmailuala vauhdittaa omaa hiilestä irtautumistaan vaarantamatta hyvin integroituneiden ilmailun sisämarkkinoiden selkeitä etuja. Kuten 1.4 jaksossa ja liitteessä 11

selitetään, tämä onnistuu parhaiten sääntelemällä talouden toimijoita suoraan EU:n tasolla sisämarkkina-asetuksella. Yhteiset säännöt, joita sovelletaan suoraan ja yhdenmukaisesti ilmailu- ja polttoainemarkkinoiden toimijoihin kaikkialla EU:ssa, lisäävät selkeyttä ja yhtenäisyyttä. Koska ilmailun sisämarkkinat ovat luontaisesti yhdentyneet EU:n tasolla, ne toimivat parhaiten, kun sääntöjä sovelletaan samalla tavalla kaikkiin lentoyhtiöihin. Samojen vaatimusten asettaminen kaikille markkinatoimijoille vähentää kilpailun vääristymisen riskiä ja antaa selkeitä signaaleja EU:n ulkopuolisille ilmailualan toimijoille, kun ne lentävät EU:ssa. Asetuksessa vahvistetut yhdenmukaiset säännöt kaikkialla EU:ssa mahdollistavat sen, että markkinoille voidaan lähettää kuuluvia ja selkeitä signaaleja. Koska siirtyminen kestävien lentopolttoaineiden käyttöön edellyttää merkittäviä investointeja, on välttämätöntä, että sääntelykehys tarjoaa yhtenäiset, pitkäkestoiset ja vahvat säännöt kaikille sijoittajille koko EU:ssa. On erityisen tärkeää välttää erilaisten toimenpiteiden tilkkutäkkiä kansallisella tasolla, kuten tapahtuisi, jos siirtyminen pantaisiin täytäntöön monialaisella direktiivillä. Tämä voi toimia maantie- tai rautatieliikenteen kaltaisissa liikennemuodoissa, mutta se ei voi onnistua liikennemuodoissa, jotka ovat yhtä rajat ylittäviä ja maailmanlaajuisia kuin ilmailu. Useimpien lentoyhtiöiden markkinat ovat EU:n tai jopa maailmanlaajuiset. Kansallisten täytäntöönpanotoimien tilkkutäkki voisi vähentää toimintapolitiikan tehokkuutta ja vaarantaa lentoliikenteen tehokkaan irtautumisen hiilestä. Se voisi myös edistää toisistaan eroavaa taloudellista käyttäytymistä ilmailualalla ja polttoaineteollisuudessa eri jäsenvaltioissa. Tällä voitaisiin pyrkiä kustannusten välttämiseen (esim. polttoaineen ylitankkauksella), mikä heikentäisi sisämarkkinoiden toimintaa. Tällä aloitteella on merkittävä vaikutus lentoliikennealan toimijoihin ja ilmailun sisämarkkinoihin kokonaisuudessaan. On olennaisen tärkeää, että kaikille lentoyhtiöille asetettuja velvoitteita sovelletaan yhdenmukaisesti kaikkiin lentoyhtiöihin, ja tämä voidaan varmistaa asetuksella. Tämän aloitteen tehokkuuden kannalta on yhtä tärkeää, että polttoaineiden toimitusvelvoite pannaan täytäntöön ja sitä valvotaan yhdenmukaisesti. Erilaiset polttoaineiden toimitusvelvoitteet EU:n eri alueilla (esim. erilaiset tavoitteet, vaihtelevat kestävyysnormit jne.) johtaisivat lentoyhtiöiden erilaiseen kohteluun ja voisivat vääristää kilpailua EU:n lentoasemien välillä tai asettaa EU:n ilmailualan toimijat epäedulliseen asemaan EU:n ulkopuolisiin kilpailijoihin nähden. Tämä aloite olisi pantava täytäntöön erillisellä asetuksella, jotta voidaan ottaa huomioon ilmailun sisämarkkinoiden erityispiirteet ja monimutkaisuus.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset

Kyseessä on uusi aloite. Tästä syystä jälkiarviointia ja toimivuustarkastusta ei ole tehty.

• Sidosryhmien kuuleminen

Tämä asetusehdotus on jatkoa kattavalle kuulemiselle, joka järjestettiin vuoden 2020 aikana. Komissio järjesti maalis-huhtikuussa 2020 julkisen kuulemisen alustavasta vaikutustenarvioinnista. Viranomaisilta, ilmailu- ja polttoaineteollisuudelta, voittoa tavoittelemattomilta järjestöiltä, tiedemaailman edustajilta ja kansalaisilta saatiin yhteensä 121 vastausta. Yleisesti ottaen palautteessa kannatettiin EU:n tason sääntelytoimia kestävien

lentopolttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi. Komissio järjesti kaksi pyöreän pöydän tapaamista (maaliskuussa ja marraskuussa 2020), joissa kummassakin käytiin keskusteluja sidosryhmien ja jäsenvaltioiden kanssa. Lisäksi järjestettiin kokouksia ainoastaan jäsenvaltioiden kanssa käytäviä keskusteluja varten. Pyöreän pöydän tapaamisissa voitiin esittää näkökulmat suoraan ja keskustella osallistujien kanssa siitä, onko kestäviä lentopolttoaineita koskeva EU:n tason sääntely tarpeen. Ensimmäisessä pyöreän pöydän tapaamisessa saatiin arvokasta tietoa ongelman määrittelystä, kun taas toisessa pyöreän pöydän tapaamisessa keskityttiin toimintavaihtoehtoihin, jotta osallistujat saattoivat esittää näkemyksensä parhaaksi katsomastaan vaihtoehdosta ja ehdottaa muutoksia ehdotettujen vaihtoehtojen toteutustapaan. Elokuusta lokakuuhun 2020 järjestettiin 12 viikkoa kestänyt avoin julkinen kuuleminen. Viranomaisilta, ilmailu- ja polttoaineteollisuudelta, kansalaisjärjestöiltä, tiedemaailman edustajilta ja kansalaisilta saatiin yhteensä 156 vastausta. Yleisesti ottaen vastauksissa kannatettiin EU:n tason sääntelytoimien toteuttamista kestävien lentopolttoaineiden sekoitusvelvoitteen muodossa kestävien lentopolttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi. Kuulemisessa saatiin arvokasta tietoa siitä, miten vastaajat suosivat tämän toimenpiteen erilaisia toteutustapoja. Ulkopuolisen toimeksisaajan tekemän taustaselvityksen aikana järjestettiin kohdennettu kuuleminen, jonka tarkoituksena oli saada tarkempia ja yksityiskohtaisia tietoja ilmailumarkkinoiden toiminnasta, lentopolttoainemarkkinoiden tilasta, kestävien lentopolttoaineiden tuotannosta sekä erilaisista olemassa olevista tai tulevista kestävien lentopolttoaineiden käyttöä tukevista toimintapolitiikoista. Tässä kohdennetussa kuulemisessa keskityttiin ilmailuteollisuuden, lentopolttoaineteollisuuden, jäsenvaltioiden, voittoa tavoittelemattomien järjestöjen ja kansainvälisten ilmailujärjestöjen toimijoihin.

Kattavan kuulemisstrategian aikana suurin osa ilmailualan (lentoyhtiöt, lentoasemat, lentokonevalmistajat) ja polttoaineteollisuuden sidosryhmistä, jäsenvaltiot ja kansalaisjärjestöt kannattivat kestäviä lentopolttoaineita koskevan velvoitteen asettamista tehokkaana toimintapoliittisena mekanismina, jolla edistetään kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa ja irrotetaan ilmailuala onnistuneesti hiilestä. Sidosryhmät olivat varsin eri mieltä toimintavaihtoehdon konkreettisesta toteutuksesta, mutta suurin osa polttoaineen toimittajista, jäsenvaltioista, kansalaisjärjestöistä ja lentoasemista sekä osa lentoyhtiöistä kannatti tarjontapuolelle asetettavaa kestäviä lentopolttoaineita koskevaa velvoitetta, jossa on joustoa polttoaineen jakelun suhteen ja joka kattaa kaikille EU:n lentoasemilta lähteville lennoille toimitettavan lentopolttoaineen. Samaan aikaan suurin osa sidosryhmistä katsoi, että tarvitaan toimenpiteitä, joilla ehkäistään hiilivuotoa ja ilmailun sisämarkkinoiden vääristymistä. Suurin osa sidosryhmistä (lentoyhtiöt, lentoasemat, polttoaineteollisuus, kansalaisjärjestöt, jäsenvaltiot) kannattaa myös erityisiä kannustimia muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden (RFNBO) tukemiseksi. Kaikki nämä toimenpiteet sisältyivät parhaaksi arvioituun toimintavaihtoehtoon.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ulkopuolinen toimeksisaaja teki tutkimuksen tämän ehdotuksen perustana olevan vaikutustenarvioinnin tueksi. Tutkimus aloitettiin heinäkuussa 2020, ja se saatettiin päätökseen vuoden 2021 alussa. Komission yksiköt saivat tutkimuksesta arvokasta tietoa toimintavaihtoehtojen suunnitteluun ja niiden ympäristöllisten, taloudellisten ja sosiaalisten

vaikutusten arvioimiseen sekä näkemyksiä sidosryhmiltä, joihin vaikutukset kohdistuvat suoraan.

- **Vaikutustenarviointi**

Ehdotetut toimintavaihtoehdot perustuivat lakisääteiseen vaatimukseen, jonka perustana on kestäviä lentopolttoaineita koskeva velvoite. Tämä vaatimus mahdollistaa tasapuolisten toimintaedellytysten palauttamisen sekä niiden säilyttämisen lentoliikennealalla lentopolttoaineen tankkauksen osalta samalla kun kestävien lentopolttoaineiden käyttöä ilmailualalla lisätään. Toimintavaihtoehdot tarjosivat erilaisia tapoja velvoitteen toteutukseen. Ensimmäisessä vaihtoehtokokonaisuudessa polttoaineen toimittajat velvoitetaan jakelemaan kestäviä lentopolttoaineita kaikilla EU:n lentoasemilla. Toisessa vaihtoehtokokonaisuudessa lentoyhtiöille asetetaan velvoite lisätä kestäviä lentopolttoaineita lentäessään EU:n lentoasemilta (yksi alavaihtoehto kattoi kaikki lennot, toinen kattoi ainoastaan EU:n sisäiset lennot). Kolmannessa vaihtoehtokokonaisuudessa polttoaineen toimittajat velvoitetaan jakelemaan kestäviä lentopolttoaineita tietyllä joustomahdollisuudella alkuvaiheessa ja lentoyhtiöille asetetaan velvoite lisätä lentopolttoainetta ennen lähtöä EU:n lentoasemilta. Tavoitteet määritettiin kestävien lentopolttoaineiden määrinä joissakin vaihtoehdoissa ja lentopolttoaineen hiilidioksidi-intensiteetin vähennyksenä toisissa. Kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyi kannustimia muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden tukemiseksi. Parhaaksi arvioitu vaihtoehto oli se, että polttoaineen toimittajille asetetaan kestävien lentopolttoaineiden sekoitusvelvoite ja lentoyhtiöille lentopolttoaineen lisäysvelvoite, muita kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskeva alavelvoite mukaan luettuna. Tätä vaihtoehtoa pidettiin parhaimpana, koska sen avulla voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset lentoliikennemarkkinoilla ja samalla lisätä kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa merkittävästi.

Parhaaksi arvioiduilla toimintavaihtoehdoilla voidaan säilyttää lentoliikennealan kilpailukyky ja vähentää ilmailualan hiilidioksidipäästöjä merkittävästi eli noin 60–61 prosenttia vuoteen 2050 mennessä perustason skenaarioon verrattuna. Ilman epäpuhtauspäästöt vähenevät perustasoon verrattuna noin 9 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Ilmailun hiilidioksidi- ja ilman epäpuhtauspäästöihin liittyvät ympäristökustannukset vähenevät perustasoon verrattuna vuosina 2021–2050 kaiken kaikkiaan noin 87–88 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuina. Kestävien lentopolttoaineiden tuotantokapasiteetti kasvaa 25,5–25,6 miljoonaa tonnia vuoteen 2050 mennessä. Kestävien lentopolttoaineiden markkinoilletulo vähentää huomattavasti lentoliikenteen riippuvuutta fossiilisesta lentopetrolista, jonka kulutus perustasoon verrattuna vähenee 65 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. EU:n energiavarmuus paranee, kun fossiilisen energian tuonti kolmansista maista vähenee ja kestävien lentopolttoaineiden tuotantoon tarvittava raaka-aine ja uusiutuvista energialähteistä tuotettava sähkö hankitaan EU:sta (EU:ssa tuotettujen kestävien lentopolttoaineiden osuuden on määrä olla 92 prosenttia kestävien lentopolttoaineiden kokonaiskäytöstä vuonna 2050). Suositelluissa toimintavaihtoehdoissa niitä teknologioita, joiden käytöllä mahdollisuudet hiilestä irtautumiseen ovat suurimmat, tuodaan markkinoille merkittäviä määriä aikaisemmin kuin mitä tapahtuisi ilman toimintapoliittisia toimia. Kestävien lentopolttoaineiden hinnat laskevat nykyisiin arvioihin verrattuna, mikä auttaa pienentämään hintaeroa fossiiliseen lentopetroliin

nähden. Suositelluissa toimintavaihtoehdoissa EU:hun syntyy nettotyöpaikkoja eli noin 202 100 uutta työpaikkaa perustasoon verrattuna. Lisäksi ilmansaasteiden vähentämisellä on myönteisiä vaikutuksia kansanterveyteen (eli ilmansaasteiden ulkoiset kustannukset laskevat perustasoon verrattuna noin 1,5 miljardia euroa vuosina 2021–2050).

Toimintavaihtoehdoilla C1 ja C2 kustannukset nousevat perustasoon verrattuna kaiken kaikkiaan 20,3 miljardia euroa (C1) ja 14,6 miljardia euroa (C2) vuosina 2021–2050. Nämä kustannukset johtuvat suurelta osin siitä, että lentopolttoainekustannukset nousevat nykyarvona ilmaistuina perustasoon verrattuna 103,5 miljardia euroa (C1) ja 88,2 miljardia euroa (C2) vuosina 2021–2050. Polttoainekustannusten nousu näkyy lentohinnoissa, joiden arvioidaan nousevan noin 8,1–8,2 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Korkeammat lentohinnat johtavat matkustajalentoliikenteen kokonaismäärän hienoiseen vähenemiseen perustasoon verrattuna, vaikka se kasvaa edelleen 77 prosenttia vuoteen 2050 mennessä vuoteen 2015 verrattuna. Tämä alentaa lentoliikenteen pääoma- ja toimintakustannuksia perustasoon verrattuna 84 miljardia euroa (C1) ja 74,5 miljardia euroa (C2). Ylimääräiset logistiikkakustannukset ovat 0,19 miljardia euroa (C1 ja C2). Myös lentoyhtiöiden raportointikustannukset nousevat nykyarvona ilmaistuina 0,34 miljardia euroa (C1 ja C2) vuosina 2021–2050 perustasoon verrattuna. Kestävien lentopolttoaineiden tuottajien investointitarpeiden arvioidaan vuosina 2021–2050 olevan noin 10,4–10,5 miljardia euroa. EU:hun onkin vuoteen 2050 mennessä rakennettava 104–106 uutta kestävien lentopolttoaineiden tuotantolaitosta, jotta tarvittava kestävien lentopolttoaineiden tuotantokapasiteetti saadaan katettua.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotetulla asetuksella vältetään aiheuttamasta kohtuutonta rasitetta talouden toimijoille vähentämällä säännösten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia. Erityisesti asetuksen viiden ensimmäisen soveltamisvuoden aikana se tarjoaa jonkin verran joustavuutta siihen, miten lentopolttoaineen toimittajat voivat täyttää kestävän lentopolttoaineen toimitusvelvoitteen. Tämän odotetaan alentavan logistiikkakustannuksia ja estävän kestävien lentopolttoaineiden kustannusten nousun. Koska lentopolttoaineen osuus ilma-alusten käyttäjien toimintakustannuksista on huomattava, tämän odotetaan vaikuttavan myönteisesti niiden kilpailukykyyn.

- **Perusoikeudet**

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia perusoikeuksiin.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Talousarviovaikutukset liittyvät erityisesti raporttien tarkasteluun ja velvoitteiden alaisten talouden toimijoiden vaatimustenmukaisuuden arviointiin sekä EASA:n vuotuiseen raportointiin komissiolle. Vaikutuksia arvioidaan yksityiskohtaisesti säädökseen liittyvässä rahoitusselvityksessä. Tietotekniikan kehittämis- ja hankintavalinnoille on saatava ennakkohyväksyntä Euroopan komission tietotekniikka- ja kyberturvallisuuslautakunnalta.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Ehdotettu asetus sisältää seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmät, joiden avulla voidaan varmistaa, että asetus pannaan asianmukaisesti täytäntöön. Erityisesti ilma-alusten käyttäjien ja polttoaineen toimittajien on raportoitava vuosittain. Riippumattomat elimet tarkastavat nämä raportit, ja ilma-alusten käyttäjien ja polttoaineen toimittajien vaatimustenmukaisuutta arvioidaan sen määrittämiseksi, ovatko ne täyttäneet velvoitteensa. Lisäksi EASA raportoi komissiolle vuosittain erityisesti talouden toimijoiden vaatimustenmukaisuudesta sekä ilmailualan ja kestävien lentopolttoainemarkkinoiden tilanteesta. Lopuksi komissio raportoi Euroopan parlamentille ja neuvostolle vähintään joka viides vuosi tämän asetuksen soveltamispäivän jälkeen lentopolttoainemarkkinoiden kehityksestä ja sen vaikutuksesta unionin ilmailun sisämarkkinoihin sekä tämän asetuksen soveltamisalan mahdollisesta laajentamisesta muihin energialähteisiin ja mahdollisesta tarpeesta mukauttaa ehdotetun asetuksen erityispiirteitä.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Asetusehdotuksen 1 artiklassa kuvataan ehdotetun asetuksen kohde. Siinä vahvistetaan yhdenmukaistetut säännöt, joilla pyritään säilyttämään tasapuoliset kilpailuedellytykset ilmailun sisämarkkinoilla unionissa sekä lisäämään kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa ilma-alusten käyttäjien keskuudessa ja kestävien lentopolttoaineiden jakelua unionin lentoasemilla. Asetuksen soveltamisala määritetään sen 2 artiklassa. Asetuksen 3 artikla sisältää useita asetuksen kannalta tärkeitä määritelmiä. Asetuksen 4 artiklassa asetetaan lentopolttoaineen toimittajille velvoite varmistaa, että kaikki ilma-alusten käyttäjien saataville unionin lentoasemilla asetettava lentopolttoaine sisältää vähimmäisosuuden kestävää lentopolttoainetta, mukaan lukien synteettisen polttoaineen vähimmäisosuus. Asetuksen 5 artiklassa vahvistetaan ilma-alusten käyttäjien velvoite varmistaa, että jollakin unionin lentoasemalla lisätyn lentopolttoaineen vuotuinen määrä on vähintään 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta. Asetuksen 6 artiklassa määritellään unionin lentoasemien velvoitteet tarjota tarvittava infrastruktuuri, jolla helpotetaan ilma-alusten käyttäjien mahdollisuuksia saada kestäviä lentopolttoaineita sisältäviä lentopolttoaineita. Asetuksen 7 artiklassa täsmennetään ilma-alusten käyttäjien raportointivelvoitteet. Asetuksen 8 artiklassa vahvistetaan useampaan kuin yhteen kasvihuonekaasujärjestelmään liittyvien kestävien lentopolttoaineiden käyttöä koskevat säännöt. Asetuksen 9 artiklassa määritetään lentopolttoaineen toimittajien raportointivelvoitteet. Asetuksen 10 artiklassa määritellään säännöt, jotka koskevat niitä toimivaltaisia viranomaisia, jotka jäsenvaltioiden on nimettävä tämän asetuksen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Asetuksen 11 artiklassa vahvistetaan hallinnollisia sakkoja koskevat säännöt. Asetuksen 12 artiklassa EASA velvoitetaan julkaisemaan vuotuinen tekninen raportti, joka perustuu ilma-alusten käyttäjien ja polttoaineen toimittajien vuosittain laatimiin raportteihin. Asetuksen 13 artiklassa säädetään viiden vuoden siirtymäkaudesta, jonka aikana lentopolttoaineen toimittajat voivat toimittaa kestävän lentopolttoaineen vähimmäisosuuden keskiarvona kaikesta unionin lentoasemilla kyseisellä raportointikaudella toimittamastaan lentopolttoaineesta. Asetuksen 14 artiklassa säädetään komission velvollisuudesta antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomus useista tämän asetuksen soveltamiseen liittyvistä seikoista vähintään joka viides vuosi.

Asetuksen 15 artikla sisältää asetuksen voimaantuloa koskevan säännöksen. Liitteessä I määritetään kestävän lentopolttoaineen vähimmäisosuudet, mukaan lukien synteettisen polttoaineen vähimmäisosuudet toimitettavasta lentopolttoaineesta, ja liitteessä II esitetään ilma-alusten käyttäjille malli raportointivelvoitteen täyttämiseksi.

2021/0205 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[8],

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon[9],

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Lentoliikenteellä on viime vuosikymmeninä ollut ratkaiseva rooli unionin taloudessa ja unionin kansalaisten jokapäiväisessä elämässä yhtenä unionin talouden parhaiten suoriutuvista ja dynaamisimmista aloista. Se edistää merkittävästi talouskasvua, työllisyyttä, kauppaa ja matkailua sekä yritysten ja kansalaisten liikenneyhteyksiä erityisesti unionin ilmailun sisämarkkinoilla. Lentoliikennepalvelujen kasvu on parantanut huomattavasti sekä unionin sisäisten yhteyksien että unionin ja kolmansien maiden välisten yhteyksien toimivuutta ja edistänyt merkittävästi unionin taloutta.

(2) Vuodesta 2020 alkaen lentoliikenne on ollut yksi covid-19-kriisin pahimmin koettelemista aloista. Lentoliikenteen odotetaan pandemian helpottumisen myötä lisääntyvän vähitellen taas tulevina vuosina ja elpyvän kriisiä edeltäneelle tasolleen. Samaan aikaan alan päästöt ovat kasvaneet vuodesta 1990 alkaen, ja päästöjen kasvusuuntaus voi jatkua, kun pandemia on selätetty. Sen vuoksi on tarpeen valmistautua tulevaisuuteen ja tehdä tarvittavat mukautukset, joilla varmistetaan hyvin toimivat lentoliikennemarkkinat, jotka edistävät unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista niin, että yhteydet, turvallisuus ja turvatoimet säilyvät korkealla tasolla.

(3) Unionin lentoliikennealan toimintaa määrittää sen rajat ylittävä luonne koko unionissa ja sen maailmanlaajuinen ulottuvuus. Ilmailun sisämarkkinat ovat yksi unionin yhdentyneimmistä aloista, ja niihin sovelletaan markkinoille pääsyä ja toimintaedellytyksiä koskevia yhdenmukaisia sääntöjä. Lentoliikenteen ulkoista politiikkaa ohjaavat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) maailmanlaajuiset

[8] EUVL C , , s. .
[9] EUVL C , , s. .

säännöt sekä kattavat monen- tai kahdenväliset sopimukset unionin tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä.

(4) Lentoliikennemarkkinoilla vallitsee kova kilpailu talouden toimijoiden välillä kaikkialla unionissa, minkä vuoksi tasapuoliset toimintaedellytykset ovat välttämättömiä. Lentoliikennemarkkinan ja sen taloudellisten toimijoiden vakaus ja vauraus perustuvat selkeään ja yhdenmukaiseen toimintakehykseen, jossa ilma-alusten käyttäjät, lentoasemat ja muut ilmailualan toimijat voivat toimia yhtäläisten mahdollisuuksien pohjalta. Jos markkinoilla ilmenee vääristymiä, ne saattavat asettaa ilma-alusten käyttäjät tai lentoasemat epäedulliseen asemaan sisäisiin tai ulkoisiin kilpailijoihin nähden. Tämä puolestaan voi heikentää lentoliikennetoimialan kilpailukykyä ja vähentää kansalaisten ja yritysten lentoyhteyksiä.

(5) On olennaisen tärkeää erityisesti varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset unionin lentoliikennemarkkinoilla lentopolttoaineen osalta, sillä se muodostaa merkittävän osan ilma-alusten käyttäjien kustannuksista. Polttoaineen hintojen vaihtelut voivat vaikuttaa merkittävästi ilma-alusten käyttäjien taloudelliseen suoriutumiseen ja haitata kilpailua markkinoilla. Jos lentopolttoaineen hinnoissa on eroja unionin lentoasemien välillä tai unionin ja unionin ulkopuolisten lentoasemien välillä, tämä voi johtaa siihen, että ilma-alusten käyttäjät mukauttavat tankkausstrategioitaan taloudellisista syistä. Polttoaineen ylitankkaus lisää ilma-alusten polttoaineenkulutusta ja aiheuttaa tarpeettomia kasvihuonekaasupäästöjä. Tästä syystä ilma-alusten käyttäjien suorittama polttoaineen ylitankkaus heikentää unionin ympäristönsuojelupyrkimyksiä. Jotkin ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää kotiasemansa edullisia lentopolttoaineen hintoja kilpailuetuna muihin samanlaisia reittejä liikennöiviin lentoyhtiöihin nähden. Tällä voi olla haitallinen vaikutus kilpailuun alalla, ja se voi haitata lentoyhteyksiä. Tällä asetuksella olisi otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla ehkäistään tällaisia käytäntöjä tarpeettomien ympäristövahinkojen välttämiseksi sekä oikeudenmukaisten kilpailun edellytysten palauttamiseksi ja säilyttämiseksi lentoliikennemarkkinoilla.

(6) Eräs yhteisen liikennepolitiikan päätavoitteista on kestävä kehitys. Se edellyttää yhdennettyä lähestymistapaa, jolla pyritään varmistamaan sekä unionin liikennejärjestelmien tehokas toiminta että ympäristön suojelu. Lentoliikenteen kestävä kehitys edellyttää sellaisten toimenpiteiden käyttöönottoa, joilla pyritään vähentämään unionin lentoasemilta lentävien ilma-alusten hiilidioksidipäästöjä. Tällaisilla toimenpiteillä olisi edistettävä unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista vuosiin 2030 ja 2050 mennessä.

(7) Komission joulukuussa 2020 hyväksymässä tiedonannossa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta[10] esitetään EU:n liikennejärjestelmää koskeva toimintalinja vihreän ja digitaalisen muutoksen toteuttamiseksi ja kriisinsietokyvyn parantamiseksi. Lentoliikennealan hiilestä irtautuminen on välttämätön ja erityisesti lyhyellä aikavälillä haastava prosessi. Eurooppalaisissa ja kansallisissa ilmailualan tutkimus- ja innovointiohjelmissa saavutettu teknologinen kehitys on osaltaan vähentänyt päästöjä merkittävästi viime vuosikymmeninä. Lentoliikenteen maailmanlaajuinen kasvu on kuitenkin ollut alan päästövähennyksiä nopeampaa. Uusien teknologioiden odotetaan tulevina vuosikymmeninä vähentävän lyhyen matkan lentojen riippuvuutta fossiilisesta energiasta, mutta kestävät lentopolttoaineet ovat ainoa ratkaisu

[10] Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

kaikenpituisten lentojen merkittävään hiilestä irtautumiseen jo lyhyellä aikavälillä. Tätä potentiaalia ei kuitenkaan tällä hetkellä juurikaan hyödynnetä.

(8) Kestävät lentopolttoaineet ovat nestemäisiä drop-in-polttoaineita, joilla voidaan kokonaan korvata perinteinen lentopolttoaine ja joita voidaan käyttää ilma-alusten nykyisissä moottoreissa. Siviili- tai sotilasilmailukäyttöä varten on maailmanlaajuisesti sertifioitu useita kestävien lentopolttoaineiden tuotantoketjuja. Kestävät lentopolttoaineet ovat teknisesti valmiita olemaan tärkeässä roolissa lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä jo hyvin lyhyellä aikavälillä. Niiden odotetaan muodostavan suuren osan lentopolttoainevalikoimasta keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Asianmukaisten kansainvälisten polttoainenormien avulla kestävät lentopolttoaineet voivat lisäksi osaltaan vähentää lentotoiminnan harjoittajan käyttämän lopullisen polttoaineen aromaattipitoisuuksia ja auttaa näin vähentämään muita kuin hiilidioksidipäästöjä. Ilma-alusten muiden voimanlähdevaihtoehtojen, kuten sähkön tai nestemäisen vedyn, odotetaan edistävän asteittain lentoliikenteen irtautumista hiilestä alkaen lyhyen matkan lennoista.

(9) Kestävien lentopolttoaineiden asteittainen käyttöönotto lentoliikennemarkkinoilla aiheuttaa lentoyhtiöille ylimääräisiä polttoainekustannuksia, koska tällaiset polttoaineteknologiat ovat tällä hetkellä perinteistä lentopolttoainetta kalliimpia. Tämän odotetaan tekevän lentoliikennemarkkinoiden tasapuolisiin toimintaedellytyksiin jo aiemmin liittyneistä ongelmista vaikeampia lentopolttoaineen osalta ja aiheuttavan ilma-alusten käyttäjiin ja lentoasemiin vaikuttavia lisävääristymiä. Tällä asetuksella olisi toteutettava toimenpiteitä, joilla estetään kestävien lentopolttoaineiden käyttöönoton kielteisiä vaikutuksia ilmailualan kilpailukykyyn määrittelemällä koko unionin kattavat yhdenmukaistetut vaatimukset.

(10) Maailmanlaajuisesti kestäviä lentopolttoaineita säännellään ICAOssa. ICAO vahvistaa erityisesti yksityiskohtaiset vaatimukset, jotka koskevat kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän (CORSIA) kattamilla lennoilla käytettävien kestävien lentopolttoaineiden kestävyyttä ja jäljitettävyyttä sekä niitä koskevaa kirjanpitoa. Vaikka CORSIAssa on otettu käyttöön kannustimia ja kestävien lentopolttoaineiden katsotaan olevan olennainen osa kansainvälisen ilmailun pitkän aikavälin tavoitteen toteutettavuutta koskevassa työssä, tällä hetkellä ei ole olemassa pakollista järjestelmää, joka koskisi kestävien lentopolttoaineiden käyttöä kansainvälisillä lennoilla. EU:n tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiin kattaviin monen- tai kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin sisältyy yleensä ympäristönsuojelua koskevia määräyksiä. Toistaiseksi näissä määräyksissä ei kuitenkaan aseteta sopimuspuolille sitovia vaatimuksia kestävien lentopolttoaineiden käytölle.

(11) Liikennealan uusiutuvaa energiaa koskevat yleiset säännöt EU:n tasolla vahvistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001[11]. Tällaiset horisontaaliset monialaiset sääntelykehykset eivät aiemmin ole osoittautuneet tehokkaiksi tavoiksi siirtyä fossiilisista polttoaineista kestäviin lentopolttoaineisiin lentoliikenteessä. Direktiivissä (EU) 2018/2001 ja sitä edeltäneessä direktiivissä asetetaan kaikki liikennemuodot kattavat yleiset tavoitteet uusiutuvien polttoaineiden toimittamiselle. Koska ilmailun polttoainemarkkinat ovat pienet ja uusiutuvien polttoaineiden tuotanto niille on kalliimpaa, vaikka kyseessä ovatkin täysin yhdentyneet Euroopan liikennemarkkinat muihin liikennemuotoihin verrattuna,

[11] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

tällaisia sääntelykehyksiä olisi täydennettävä ilmailualan erityistoimenpiteillä, jotta kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa voitaisiin edistää tehokkaasti. On myöskin riski lentoliikennemarkkinoiden merkittävästä pirstoutumisesta, kun direktiivi (EU) 2018/2001 saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, jos kestäviä lentopolttoaineita koskevissa kansallisissa säännöissä asetetaan hyvin erilaisia tavoitteita. Tämä pahentaisi lentoliikenteen tasapuolisiin toimintaedellytyksiin liittyviä ongelmia entisestään.

(12) Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa ilmailun sisämarkkinoita koskevat yhdenmukaiset säännöt, joilla täydennetään direktiiviä (EU) 2018/2001 ja autetaan saavuttamaan sen yleiset tavoitteet vastaamalla EU:n ilmailun sisämarkkinoista johtuviin erityistarpeisiin ja -vaatimuksiin. Tällä asetuksella pyritään erityisesti välttämään ilmailumarkkinoiden pirstoutuminen, estämään mahdolliset kilpailun vääristymät talouden toimijoiden välillä tai tankkauskustannusten alentamiseen tähtäävät ilma-alusten käyttäjien epäterveet käytännöt.

(13) Tällä asetuksella pyritään ensi sijassa luomaan kehys tasapuolisten toimintaedellytysten palauttamiseksi ja säilyttämiseksi lentoliikennemarkkinoilla lentopolttoaineiden käytön osalta. Kehyksellä olisi estettävä toisistaan poikkeavat vaatimukset eri puolilla unionia, mikä lisäisi ilma-alusten käyttäjien välisiä kilpailua vääristäviä tankkauskäytäntöjä tai asettaisi jotkin lentoasemat epäedulliseen kilpailuasemaan toisiin nähden. Toisekseen kehyksen tarkoituksena on antaa EU:n ilmailumarkkinoille vahvat säännöt, joilla varmistetaan, että EU:n lentoasemilla voidaan asteittain ottaa käyttöön suurempia määriä kestäviä lentopolttoaineita ilman, että se vaikuttaa haitallisesti kilpailuun EU:n ilmailun sisämarkkinoilla.

(14) On olennaisen tärkeää vahvistaa yhdenmukaiset säännöt, joita sovelletaan EU:n sisämarkkinoilla suoraan ja yhdenmukaisesti ilmailualan toimijoihin ja toisaalta lentopolttoainemarkkinoiden toimijoihin. Direktiivissä (EU) 2018/2001 vahvistettua yleistä kehystä olisi täydennettävä lentoliikenteeseen sovellettavalla erityissäädöksellä (*lex specialis*). Siihen olisi sisällytettävä kestävien lentopolttoaineiden tarjontatavoitteiden asteittainen korottaminen. Nämä tavoitteet olisi määritettävä huolellisesti ottaen huomioon hyvin toimivien lentoliikennemarkkinoiden tavoitteet, ilmailualan hiilestä irtautumisen tarve ja kestäviä lentopolttoaineita tuottavan teollisuuden nykytilanne.

(15) Tätä asetusta olisi sovellettava siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin, joilla suoritetaan kaupallisia ilmakuljetuslentoja. Sitä ei pitäisi soveltaa sotilasilma-alusten kaltaisiin ilma-aluksiin eikä humanitaarisiin, etsintä-, pelastus-, katastrofiapu- tai lääketieteellisiin tarkoituksiin käytettäviin ilma-aluksiin eikä tulli-, poliisi- ja palontorjuntaoperaatioihin. Tällaisissa olosuhteissa liikennöidyt lennot ovat luonteeltaan poikkeuksellisia, eikä niitä näin ollen voida aina suunnitella samalla tavalla kuin säännöllisiä lentoja. Tällaisessa lentotoiminnassa ei sen luonteen vuoksi välttämättä aina pystytä täyttämään tämän asetuksen mukaisia velvoitteita, koska niistä voi aiheutua tarpeetonta rasitetta. Jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n ilmailun sisämarkkinoilla, tämän asetuksen olisi katettava mahdollisimman suuri osuus kaupallisesta lentoliikenteestä, jota liikennöidään EU:n alueella sijaitsevilta lentoasemilta. EU:n kansalaisten, yritysten ja alueiden saatavilla olevien lentoyhteyksien turvaamiseksi on kuitenkin tärkeää välttää kohtuuttoman rasitteen asettamista ilmakuljetustoiminnalle pienillä lentoasemilla. Olisi määritettävä vuotuinen matkustaja- ja rahtiliikenteen kynnysarvo, jonka alittuessa lentoasemat eivät kuuluisi tämän asetuksen soveltamisalaan, mutta asetuksen soveltamisalan olisi kuitenkin katettava vähintään 95 prosenttia unionin lentoasemilta lähtevästä

kokonaisliikenteestä. Samoista syistä olisi määriteltävä soveltamisalan ulkopuolelle jättämisen kynnysarvo sellaisille ilma-alusten käyttäjille, jotka ovat vastuussa hyvin pienestä määrästä lähtöjä EU:n alueella sijaitsevilta lentoasemilta.

(16) Olisi edistettävä sellaisten kestävien lentopolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa, joilla on suuri kestävyyspotentiaali, kaupallista kypsyyttä sekä hyvät innovointi- ja kasvumahdollisuudet tulevien tarpeiden täyttämiseksi. Näin olisi tuettava innovatiivisten ja kilpailukykyisten polttoainemarkkinoiden luomista ja varmistettava kestävien lentopolttoaineiden riittävä tarjonta ilmailussa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, jotta voidaan edistää unionin hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita ja samalla vahvistaa unionin toimia ympäristönsuojelun korkean tason saavuttamiseksi. Tätä varten direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa A ja B osassa luetelluista raaka-aineista tuotettujen kestävien lentopolttoaineiden sekä synteettisten lentopolttoaineiden olisi oltava kelpoisuusehdot täyttäviä. Erityisesti kestävät lentopolttoaineet, jotka on tuotettu direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista, ovat olennaisen tärkeitä, koska ne edustavat tällä hetkellä kaupallisesti kehittyneintä teknologiaa, jolla lentoliikenne voidaan irrottaa hiilestä jo lyhyellä aikavälillä.

(17) Kestävyyssyistä ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien polttoaineiden ei pitäisi olla kelpoisuusehdot täyttäviä. Epäsuoraa maankäytön muutosta tapahtuu erityisesti silloin, kun viljely biopolttoaineita varten syrjäyttää perinteisen viljelyn ravinnoksi ja rehuksi. Tähän liittyvä lisäkysyntä voi lisätä maankäytöllisiä paineita ja johtaa maatalousmaan laajenemiseen alueille, joihin on sitoutunut paljon hiiltä, kuten metsiin, kosteikoille ja turvemaalle, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjä. Tutkimukset ovat osoittaneet, että vaikutuksen laajuus riippuu monista tekijöistä, kuten polttoaineen tuotannossa käytetyn raaka-aineen tyypistä, biopolttoaineiden käytön aiheuttamasta raaka-aineen lisäkysynnän määrästä ja siitä, missä määrin paljon hiiltä sitovaa maata suojellaan maailmanlaajuisesti. Suurimmat epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvät riskit on havaittu sellaisilla biopolttoaineilla, jotka tuotetaan raaka-aineesta, jonka tuotantoalueen on todettu laajentuvan merkittävässä määrin maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä. Siksi ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien polttoaineiden käyttöä ei pitäisi edistää. Tämä lähestymistapa on linjassa unionin toimintapolitiikan ja erityisesti direktiivin (EU) 2018/2001 kanssa, jossa rajoitetaan ja asetetaan yläraja tällaisten biopolttoaineiden käytölle tie- ja rautatieliikenteessä ottaen huomioon niiden vähäisemmät ympäristöhyödyt, heikompi suorituskyky kasvihuonepäästöjen vähentämispotentiaalin suhteen ja laajemmat kestävyysongelmat. Epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi – mikä voi mitätöidä yksittäisten biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennykset osittain tai kokonaan – epäsuora maankäytön muutos aiheuttaa riskejä myös luonnon monimuotoisuudelle. Tämä riski on erityisen merkityksellinen, mikäli tuotanto kasvaa huomattavasti kysynnän suuren kasvun myötä. Ilmailualalla ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien biopolttoaineiden kysyntä on tällä hetkellä vähäistä, sillä yli 99 prosenttia nykyisin käytetyistä lentopolttoaineista on fossiilisia. Sen vuoksi on aiheellista välttää mahdollisesti suuren ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien biopolttoaineiden kysynnän syntyminen, mihin niiden käytön edistäminen tällä asetuksella voisi johtaa. Sillä, että viljelykasvipohjaisia biopolttoaineita ei kelpuuteta tämän asetuksen soveltamisalaan, minimoidaan myös tieliikenteen hiilestä irtautumisen hidastumisen riskiä, joka muutoin voisi aiheutua viljelykasvipohjaisten biopolttoaineiden siirtymisestä maanteiltä ilmailualalle. On olennaisen tärkeää minimoida tällainen siirtymä, koska tieliikenne on tällä hetkellä edelleen selvästi saastuttavin liikenneala.

(18) Tarvitaan yksi ainoa selkeä ja vankka kestävyyskehys, jotta ilmailualan ja polttoaineteollisuuden toimijat saavat varmuuden siitä, että kestävät lentopolttoaineet kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan. Johdonmukaisuuden varmistamiseksi muiden asiaan liittyvien EU:n toimintapolitiikkojen kanssa kestävien lentopolttoaineiden sisällyttäminen soveltamisalaan olisi määritettävä direktiivin (EU) 2018/2001[12] 29 artiklassa vahvistettujen kestävyyskriteerien mukaisesti.

(19) Tällä asetuksella olisi pyrittävä varmistamaan, että ilma-alusten käyttäjät voivat kilpailla kestävien lentopolttoaineiden saatavuuden suhteen yhtäläisten mahdollisuuksien pohjalta. Lentoliikennemarkkinoiden vääristymien välttämiseksi kaikille tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluville unionin lentoasemille olisi toimitettava yhtenäiset vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita. Markkinat voivat vapaasti toimittaa ja käyttää suurempia määriä kestävää polttoainetta, mutta tällä asetuksella olisi varmistettava, että kestävien lentopolttoaineiden pakolliset vähimmäisosuudet ovat samat kaikilla asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla lentoasemilla. Asetus syrjäyttää kansallisella tai alueellisella tasolla suoraan tai välillisesti vahvistetut vaatimukset, jotka edellyttävät ilma-alusten käyttäjiä tai lentopolttoaineen toimittajia ottamaan käyttöön tai toimittamaan kestäviä lentopolttoaineita, joille on asetettu erilaiset tavoitteet kuin tässä asetuksessa. Jotta voidaan luoda selkeä ja ennakoitavissa oleva oikeudellinen kehys ja siten kannustaa kehittämään ja hyödyntämään kaikkein kestävimpien ja innovatiivisimpien polttoaineteknologioiden kasvumahdollisuuksia tulevien tarpeiden täyttämiseksi, tässä asetuksessa olisi säädettävä synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien asteittaisesta lisäämisestä ajan mittaan. Synteettisiä lentopolttoaineita koskevan erityisen alavelvoitteen asettaminen on tarpeen, kun otetaan huomioon tällaisten polttoaineiden merkittävä potentiaali hiilestä irtautumisessa ja niiden nykyiset arvioidut tuotantokustannukset. Uusiutuvista energialähteistä tuotetusta sähköstä ja suoraan ilmasta talteenotetusta hiilestä tuotetuilla synteettisillä lentopolttoaineilla voidaan saavuttaa jopa 100 prosentin päästösäästöt perinteiseen lentopolttoaineeseen verrattuna. Niillä on myös muihin kestäviin lentopolttoaineisiin verrattuna huomattavia etuja tuotantoprosessin resurssitehokkuuden (erityisesti vedentarpeen) suhteen. Synteettisten lentopolttoaineiden tuotantokustannusten arvioidaan kuitenkin tällä hetkellä olevan 3–6-kertaiset perinteisen lentopolttoaineen markkinahintaan verrattuna. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi vahvistettava tätä teknologiaa koskeva erityinen alavelvoite. Muita synteettisiä polttoaineita, kuten vähähiilisiä synteettisiä polttoaineita, joilla saavutetaan suuria kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä, voitaisiin harkita sisällytettäväksi tämän asetuksen soveltamisalaan tulevien tarkistusten yhteydessä, kun tällaisia polttoaineita määritellään uusiutuvien energialähteiden käytön edistämistä koskevassa direktiivissä.

(20) On olennaisen tärkeää varmistaa, että kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien toimittaminen ilmailumarkkinoille on mahdollista ilman toimituskatkoksia. Tätä varten olisi suunniteltava riittävä siirtymäaika, jotta uusiutuvia polttoaineita tuottava teollisuus voi kehittää tuotantokapasiteettiaan vastaavasti. Kestävien lentopolttoaineiden toimittamisesta olisi tehtävä pakollista vuodesta 2025 alkaen. Vastaavasti tässä asetuksessa asetettavien ehtojen olisi pysyttävä muuttumattomina pitkän ajan, jotta voidaan taata oikeusvarmuus ja ennustettavuus markkinoilla ja edistää jatkuvia investointeja kestävien lentopolttoaineiden tuotantokapasiteettiin.

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

(21) Kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotto ja käytön lisääminen unionin lentoasemilla saattaa lisätä polttoaineen ylitankkausta lentopolttoainekustannusten noustessa. Ylitankkauskäytännöt ovat kestämättömiä, ja niitä olisi vältettävä, koska ne heikentävät unionin pyrkimyksiä vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia. Tämä olisi vastoin ilmailun hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita, sillä ilma-alusten painon lisääminen lisäisi polttoaineen kulutusta ja siihen liittyviä päästöjä tällaisella lennolla. Ylitankkauskäytännöt vaarantavat myös tasapuoliset toimintaedellytykset unionissa paitsi ilma-alusten käyttäjien myös lentoasemien välillä. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi edellytettävä, että ilma-alusten käyttäjät tankkaavat polttoainetta ennen lähtöä joltakin unionin lentoasemalta. Polttoainemäärän, joka lisätään ennen lähtöä joltakin unionin lentoasemalta, olisi oltava oikeassa suhteessa siihen polttoainemäärään, joka tarvitaan kyseiseltä lentoasemalta lähtevien lentojen suorittamiseen ottaen huomioon polttoaineturvallisuutta koskevien sääntöjen noudattaminen. Tällä vaatimuksella varmistetaan, että unionissa harjoitettavaan lentotoimintaan sovelletaan yhtäläisiä ehtoja sekä unionin että ulkomaisiin toimijoihin samalla kun varmistetaan ympäristönsuojelun korkea taso. Koska asetuksessa ei määritetä kestävien lentopolttoaineiden enimmäisosuutta kaikkien lentopolttoaineiden osalta, lentoyhtiöt ja polttoaineen toimittajat voivat harjoittaa kunnianhimoisempaa ympäristöpolitiikkaa, jossa kestäviä lentopolttoaineita otetaan ylitankkausta välttäen käyttöön ja toimitetaan edellytettyä enemmän niiden kokonaistoimintaverkostossa.

(22) Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentoasemien olisi varmistettava, että käytettävissä on kaikki tarvittava infrastruktuuri kestävän lentopolttoaineen toimittamista, varastointia ja tankkausta varten, jotta tämä ei muodosta estettä kestävän lentopolttoaineen käyttöönotolle. Viraston olisi tarvittaessa voitava vaatia unionin lentoasemaa antamaan tietoja saatavilla olevasta infrastruktuurista, millä mahdollistetaan ilma-alusten käyttäjille saumaton jakelu ja tankkaus kestävillä lentopolttoaineilla. Viraston roolilla tässä on tarkoitus antaa lentoasemille ja lentoyhtiöille yhteinen yhteyspiste siinä tapauksessa, että polttoaineinfrastruktuurin saatavuutta on tarpeen selventää teknisesti.

(23) Ilma-alusten käyttäjiltä olisi edellytettävä vuotuista raportointia virastolle kestävän lentopolttoaineen ostoistaan sekä ostetun polttoaineen ominaisuuksista. Niiden olisi annettava tiedot ostettujen kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksista, muun muassa raaka-aineen luonteesta ja alkuperästä, muuntoketjusta ja elinkaaripäästöistä.

(24) Ilma-alusten käyttäjiltä olisi myös edellytettävä vuotuista raportointia lentopolttoaineen tosiasiallisista lisäysmääristä unionin lentoasemaa kohti, jotta voidaan osoittaa, ettei ylitankkausta ole tapahtunut. Riippumattomien todentajien olisi todennettava raportit ja toimitettava ne virastolle vaatimustenmukaisuuden seurantaa ja arviointia varten. Todentajien olisi määritettävä lentotoiminnan harjoittajien ilmoituksen mukaisen vuosittain tarvitun lentopolttoainemäärän paikkansapitävyys käyttäen komission hyväksymää välinettä.

(25) Lentopolttoaineen toimittajien olisi edellytettävä raportoivan vuosittain direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklassa tarkoitetussa unionin tietokannassa lentopolttoaineiden toimituksistaan, kestävät lentopolttoaineet mukaan luettuina. Viraston olisi raportoitava komissiolle vuosittain siitä, miten ilma-alusten käyttäjät ja lentopolttoaineen toimittajat ovat täyttäneet tämän asetuksen mukaiset velvoitteensa. Tämä on tärkeää, jotta komissio saisi selkeän kuvan siitä, missä määrin asetusta noudatetaan.

(26) Ilman lisämenettelyjä ei ole mahdollista määrittää tarkasti, ovatko ilma-alusten käyttäjät tosiasiallisesti fyysisesti lisänneet kestävien lentopolttoaineiden osuudet tankkeihinsa tietyillä unionin lentoasemilla. Sen vuoksi ilma-alusten käyttäjien olisi voitava raportoida kestävien lentopolttoaineiden käytöstä ostotietojen perusteella. Ilma-alusten käyttäjillä olisi oltava oikeus saada lentopolttoaineen toimittajalta tiedot, jotka ovat tarpeen kestävän lentopolttoaineen ostosta raportoimiseksi.

(27) On olennaisen tärkeää, että ilma-alusten käyttäjät voivat lentoreittinsä mukaan hakea hyvitystä kestävien lentopolttoaineiden käytöstä EU:n päästökauppajärjestelmän tai CORSIA-järjestelmän kaltaisissa kasvihuonekaasujärjestelmissä. On kuitenkin olennaisen tärkeää, ettei tämä asetus johda päästövähennysten kaksinkertaiseen laskentaan. Ilma-alusten käyttäjät eivät saisi vaatia etua saman kestävien lentopolttoaineiden erän käytöstä enempää kuin kerran. Polttoaineen toimittajia olisi vaadittava antamaan ilma-alusten käyttäjille maksutta kaikki tiedot niistä kyseiselle ilma-aluksen käyttäjälle myydyn kestävän lentopolttoaineen ominaisuuksista, jotka ovat merkityksellisiä ilma-aluksen käyttäjän tämän asetuksen tai kasvihuonekaasujärjestelmien mukaisen raportoinnin kannalta.

(28) Jotta voidaan varmistaa ilmailun sisämarkkinoiden tasapuoliset toimintaedellytykset ja unionin ilmastotavoitteiden noudattaminen, tässä asetuksessa olisi otettava käyttöön tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia lentopolttoaineen toimittajille ja ilma-alusten käyttäjille säännösten noudattamatta jättämisestä. Seuraamusten tason on oltava oikeassa suhteessa ympäristövahinkoon ja haittaan, joka säännösten noudattamatta jättämisestä aiheutuu sisämarkkinoiden tasapuolisille toimintaedellytyksille. Hallinnollisia sakkoja määrätessään viranomaisten olisi otettava huomioon lentopolttoaineen ja kestävän lentopolttoaineen hintakehitys raportointivuonna.

(29) Niiden toimittajien seuraamuksia, jotka eivät saavuta tässä asetuksessa asetettuja tavoitteita, olisi täydennettävä velvoitteella toimittaa markkinoille kiintiöstä puuttunut määrä seuraavana vuonna.

(30) Tähän asetukseen olisi sisällytettävä säännöksiä Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitettavista määräaikaiskertomuksista, jotka koskevat ilmailu- ja polttoainemarkkinoiden kehitystä ja sitä, kuinka toimivia ovat asetuksen keskeiset piirteet, kuten kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet, hallinnollisten sakkojen taso tai kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa kansainvälisellä tasolla koskeva toimintapoliittinen kehitys. Tällaiset tekijät ovat keskeisiä selkeän tilannekuvan saamiseksi kestävien lentopolttoaineiden markkinoista, ja ne olisi otettava huomioon harkittaessa asetuksen tarkistamista.

(31) Olisi säädettävä viiden vuoden siirtymäajasta, jotta lentopolttoaineen toimittajilla, unionin lentoasemilla ja ilma-alusten käyttäjillä olisi riittävästi aikaa tehdä tarvittavat tekniset ja logistiset investoinnit. Siirtymävaiheessa voidaan käyttää lentopolttoainetta, jossa kestävän lentopolttoaineen osuus on suurempi, kompensoimaan kestävien lentopolttoaineiden pienempiä osuuksia tai perinteisen lentopolttoaineen huonompaa saatavuutta muilla lentoasemilla.

(32) Ilmailun rajatylittävän luonteen vuoksi jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on tasapuolisten toimintaedellytysten ylläpitäminen unionin lentoliikennemarkkinoilla samalla kun lisätään kestävien lentopolttoaineiden käyttöä, vaan se voidaan markkinoiden ominaispiirteiden ja toimen vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, minkä vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa

vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan yhdenmukaistetut säännöt kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotosta ja toimittamisesta.

2 artikla

Soveltamisala

Tätä asetusta sovelletaan ilma-alusten käyttäjiin, unionin lentoasemiin ja lentopolttoaineen toimittajiin.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– ’unionin lentoasemalla’ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY[13] 2 artiklan 2 alakohdassa määriteltyä lentoasemaa, jolla matkustajamäärä oli yli miljoona matkustajaa tai jolla rahtiliikennettä oli yli 100 000 tonnia raportointikaudella ja joka ei sijaitse jollakin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa luetelluista syrjäisimmistä alueista;

– ’ilma-aluksen käyttäjällä’ henkilöä, joka liikennöi raportointikaudella vähintään 729 unionin lentoasemilta lähtevää kaupallista ilmakuljetuslentoa, tai, jos tätä henkilöä ei ole mahdollista yksilöidä, kyseisen ilma-aluksen omistajaa;

– ’kaupallisella ilmakuljetuslennolla’ lentoa, joka liikennöidään matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseksi korvausta tai vuokraa vastaan, tai liikelentoja;

– ’lentopolttoaineella’ ilma-aluksessa suoraan käytettäväksi valmistettua polttoainetta;

– ’kestävillä lentopolttoaineilla’ drop-in-lentopolttoaineita, jotka ovat joko synteettisiä lentopolttoaineita, direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 34 alakohdassa määriteltyjä kehittyneitä biopolttoaineita tai mainitun direktiivin liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista tuotettuja biopolttoaineita, jotka täyttävät mainitun direktiivin 29 artiklan 2–7 kohdassa vahvistetut kestävyyskriteerit ja jotka on sertifioitu direktiivin 30 artiklan mukaisesti;

– ’erällä’ kestävien lentopolttoaineiden määrää, joka voidaan tunnistaa numerolla ja joka voidaan jäljittää;

[13] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista.

– ’elinkaaripäästöillä’ kestävien lentopolttoaineiden hiilidioksidiekvivalenttipäästöjä, joissa otetaan huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 31 artiklan mukaisesti lasketut ja hiilidioksidiekvivalentteina ilmaistut päästöt, jotka aiheutuvat energian tuotannosta, kuljetuksesta, jakelusta ja käytöstä ilma-aluksessa, myös palamistapahtuman aikana;

– ’synteettisillä lentopolttoaineilla’ ilmailussa käytettäviä polttoaineita, jotka ovat muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita, sellaisina kuin ne määritellään direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 36 alakohdassa;

– ’perinteisillä lentopolttoaineilla’ ilmailussa käytettäviä fossiilisista uusiutumattomista hiilivetypolttoainelähteistä tuotettuja polttoaineita;

– ’lentopolttoaineen toimittajalla’ direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 38 alakohdassa määriteltyä polttoaineen toimittajaa, joka toimittaa lentopolttoainetta unionin lentoasemalla;

– ’raportointivuodella’ yhden vuoden jaksoa, jonka aikana 7 ja 9 artiklassa tarkoitetut raportit on toimitettava 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta välisenä aikana;

– ’raportointikaudella’ raportointivuotta edeltävän vuoden 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta välistä ajanjaksoa;

– ’vuodessa tarvittavalla lentopolttoaineella’ lentopolttoaineen määrää, joka raportointikauden aikana tarvitaan joltakin unionin lentoasemalta lähtevän ilma-aluksen käyttäjän liikennöimien kaupallisten ilmakuljetuslentojen suorittamiseen kokonaisuudessaan;

– ’vuodessa tankkaamattomalla määrällä’ eroa vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen ja ilma-aluksen käyttäjän raportointikauden aikana ennen joltakin unionin lentoasemalta lähteviä lentoja tosiasiallisesti lisäämän polttoaineen välillä;

– ’vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä’ niiden vuodessa tankkaamattomien määrien summaa, jotka ilma-aluksen käyttäjä on kaikilla unionin lentoasemilla jättänyt raportointikauden aikana tankkaamatta;

– ’kasvihuonekaasujärjestelmällä’ järjestelmää, jossa ilma-alusten käyttäjille myönnetään etua kestävien lentopolttoaineiden käytöstä.

4 artikla

Unionin lentoasemilla saatavilla olevan kestävän lentopolttoaineen osuus

Lentopolttoaineen toimittajien on varmistettava, että kaikki ilma-alusten käyttäjien saataville kullakin unionin lentoasemalla asetettava lentopolttoaine sisältää vähimmäisosuuden kestävää lentopolttoainetta, mukaan lukien synteettisen lentopolttoaineen vähimmäisosuus liitteessä I vahvistettujen arvojen ja soveltamispäivien mukaisesti.

Jos lentopolttoaineen toimittaja ei toimita liitteessä I vahvistettuja vähimmäisosuuksia jollakin raportointikaudella, sen on vähintään kompensoitava tämä vajaus seuraavalla raportointikaudella, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 11 artiklan 3 ja 4 kohdan soveltamista.

5 artikla

Tankkausvelvoite ilma-aluksen käyttäjille

Vuotuisen määrän, jonka jokin ilma-aluksen käyttäjä lisää polttoainetta jollakin unionin lentoasemalla, on oltava vähintään 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta.

6 artikla

Infrastruktuurin tarjoamisvelvoitteet unionin lentoasemille

Unionin lentoasemien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta ilma-alusten käyttäjät saavat helpommin lentopolttoaineita, jotka sisältävät liitteen I mukaiset kestävien lentopolttoaineiden osuudet, ja tarjottava tällaisten polttoaineiden toimittamiseen, varastointiin ja lisäämiseen tarvittava infrastruktuuri.

Jos ilma-alusten käyttäjät ilmoittavat Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle, jäljempänä ’virasto’, vaikeuksista saada kestäviä lentopolttoaineita sisältäviä lentopolttoaineita asianmukaisen lentoasemainfrastruktuurin puuttumisen vuoksi jollakin unionin lentoasemalla, virasto voi pyytää tätä unionin lentoasemaa toimittamaan tiedot, jotka ovat tarpeen 1 kohdan noudattamisen osoittamiseksi. Asianomaisen lentoaseman on toimitettava tiedot ilman aiheetonta viivytystä.

Virasto arvioi saamansa tiedot ja ilmoittaa komissiolle, voidaanko niiden perusteella päätellä, ettei unionin lentoasema täytä velvoitteitaan. Unionin lentoasemien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet asianmukaisen lentoasemainfrastruktuurin puuttumisen tunnistamiseksi ja korjaamiseksi viiden vuoden kuluessa tämän asetuksen voimaantulosta tai sen vuoden jälkeen, jona ne ylittävät jonkin 3 artiklan a alakohdassa tarkoitetuista kynnysarvoista.

7 artikla

Raportointivelvoitteet ilma-alusten käyttäjille

Ilma-alusten käyttäjien on raportoitava virastolle viimeistään kunkin raportointivuoden 31 päivänä maaliskuuta seuraavat tiedot:

(a) kullakin unionin lentoasemalla lisätyn lentopolttoaineen kokonaismäärä tonneina ilmaistuna;

(b) vuodessa tarvittava lentopolttoaine unionin lentoasemaa kohti tonneina ilmaistuna;

(c) vuodessa tankkaamaton määrä unionin lentoasemaa kohti. Jos vuodessa tankkaamaton määrä on negatiivinen tai alle 10 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta, raportoitava vuodessa tankkaamaton määrä on 0;

(d) lentopolttoaineen toimittajilta unionin lentoasemilta lähtevien lentojen suorittamiseen ostetun kestävän lentopolttoaineen kokonaismäärä tonneina ilmaistuna;

(e) kunkin kestävän lentopolttoaineen oston osalta lentopolttoaineen toimittajan nimi, ostettu määrä tonneina ilmaistuna, muuntoteknologia, tuotannossa käytetyn raaka-aineen ominaisuudet ja alkuperä sekä kestävän lentopolttoaineen elinkaaripäästöt. Jos yhteen ostoon sisältyy ominaisuuksiltaan erilaisia kestäviä lentopolttoaineita, raportissa on annettava nämä tiedot kustakin kestävästä lentopolttoainetyypistä.

Raportti on esitettävä liitteessä II esitetyn mallin mukaisesti.

Riippumattoman todentajan on todennettava raportti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY[14] 14 ja 15 artiklassa ja komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/2067[15] vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

8 artikla

Ilma-aluksen käyttäjien edun hakeminen kestävien lentopolttoaineiden käytöstä

Ilma-alusten käyttäjät eivät saa hakea etua saman kestävien lentopolttoaineiden erän käytöstä useammassa kuin yhdessä kasvihuonekaasujärjestelmässä. Ilma-alusten käyttäjien on toimitettava virastolle 7 artiklassa tarkoitetun raportin yhteydessä

(a) ilmoitus kasvihuonekaasujärjestelmistä, joihin käyttäjä osallistuu ja joissa kestävien lentopolttoaineiden käytöstä voidaan raportoida;

(b) ilmoitus siitä, ettei käyttäjä ole ilmoittanut samoja kestävien lentopolttoaineiden eriä useammassa kuin yhdessä järjestelmässä.

Jotta lentopolttoaineiden kestävästä käytöstä raportoitaisiin tämän asetuksen 7 artiklan säännösten tai kasvihuonekaasujärjestelmän mukaisesti, lentopolttoaineen toimittajien on annettava ilma-alusten käyttäjille asiaankuuluvat tiedot maksutta.

9 artikla

Raportointivelvoitteet polttoaineen toimittajille

Lentopolttoaineen toimittajien on ilmoitettava raportointikaudesta kunkin raportointivuoden 31 päivään maaliskuuta mennessä seuraavat tiedot direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklassa tarkoitetussa unionin tietokannassa:

(a) kullakin unionin lentoasemalla toimitetun lentopolttoaineen määrä;

(b) kullakin unionin lentoasemalla toimitetun kestävän lentopolttoaineen määrä ja erittely kunkin kestävän lentopolttoainetyypin osalta c alakohdan mukaisesti;

(c) kunkin unionin lentoasemilla toimitetun kestävän lentopolttoainetyypin elinkaaripäästöt, raaka-aineen alkuperä ja muuntoprosessi.

Virastolla on pääsy unionin tietokantaan ja se käyttää unionin tietokannan tietoja sen jälkeen, kun tiedot on direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklan nojalla tarkistettu jäsenvaltioiden tasolla.

10 artikla

Toimivaltainen viranomainen

(1) Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän asetuksen soveltamisen valvonnasta sekä sakkojen määräämisestä ilma-alusten käyttäjille, unionin lentoasemille ja polttoaineen toimittajille. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä komissiolle.

---

14 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa.

15 Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/2067, annettu 19 päivänä joulukuuta 2018, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/87/EY tarkoitetusta tietojen todentamisesta ja todentajien akkreditoinnista (EUVL L 334, 31.12.2018, s. 94).

(2) Virasto lähettää 7 ja 9 artiklan nojalla saamansa tiedot jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille. Lisäksi virasto lähettää toimivaltaisille viranomaisille yhdistetyt tiedot niistä ilma-alusten käyttäjistä ja lentopolttoaineen toimittajista, joiden osalta viranomaiset ovat toimivaltaisia 3, 4 ja 5 kohdan nojalla.

(3) Ilma-aluksen käyttäjän suhteen toimivaltaiset viranomaiset on määritettävä komission asetuksen (EY) N:o 748/2009[16] mukaisesti.

(4) Unionin lentoasemien suhteen toimivaltaiset viranomaiset määräytyvät kulloisenkin alueellisen toimivallan perusteella.

(5) Lentopolttoaineen toimittajien suhteen toimivaltaiset viranomaiset on määritettävä niiden sijoittautumisjäsenvaltion mukaan.

11 artikla

Täytäntöönpanon valvonta

(1) Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen nojalla annettujen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023 ja ilmoitettava sille niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista viipymättä.

(2) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille ilma-aluksen käyttäjille, jotka eivät noudata 5 artiklassa säädettyjä velvoitteita, määrätään hallinnollinen sakko. Sakon on oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnia kohti kerrottuna vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä.

(3) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille lentopolttoaineen toimittajille, jotka eivät noudata 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudesta, määrätään hallinnollinen sakko. Sakon on oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin perinteisen ja kestävän lentopolttoaineen tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen ero kerrottuna sellaisten lentopolttoaineiden määrällä, joiden osalta 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettu vähimmäisosuus ei täyty.

(4) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille lentopolttoaineen toimittajille, jotka eivät noudata synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuden osalta 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita, määrätään hallinnollinen sakko. Sakon on oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin synteettisen lentopolttoaineen ja perinteisen lentopolttoaineen tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen ero kerrottuna sellaisen lentopolttoaineen määrällä, jonka osalta 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettu vähimmäisosuus ei täyty.

(5) Toimivaltaisen viranomaisen on 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen hallinnollisten sakkojen määräämistä koskevassa päätöksessä selitettävä menetelmät, joita sovelletaan lentopolttoaineen, kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen hinnan määrittämiseen unionin markkinoilla todennettavissa olevien ja objektiivisten kriteerien perusteella.

[16] Komission asetus (EY) N:o 748/2009, annettu 5 päivänä elokuuta 2009, niiden ilma-alusten käyttäjien luettelosta, jotka harjoittivat direktiivin 2003/87/EY liitteessä I tarkoitettua ilmailutoimintaa.

(6) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentopolttoaineen toimittajat, joille on jollakin raportointikaudella kertynyt vajausta kestävien lentopolttoaineiden tai synteettisten polttoaineiden vähimmäisosuutta koskevasta 4 artiklassa säädetystä velvoitteesta, toimittavat seuraavalla raportointikaudella markkinoille vajausta vastaavan polttoainemäärän raportointikausivelvoitteensa lisäksi. Tämän velvoitteen täyttäminen ei vapauta polttoaineen toimittajaa tämän artiklan 3 ja 4 kohdassa säädettyjen seuraamusten maksuvelvollisuudesta.

(7) Jäsenvaltioilla on oltava kansallisella tasolla käytössään tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys velvoitteiden täyttämisen ja hallinnollisten sakkojen perimisen varmistamiseksi. Jäsenvaltioiden on siirrettävä hallinnollisilla sakoilla kerätty summa panoksena InvestEU-ohjelman vihreän kehityksen investointeihin EU:n takuun täydennykseksi.

12 artikla

Tietojen keruu ja julkaiseminen

Virasto julkaisee vuosittain 7 ja 9 artiklassa tarkoitettuihin vuosiraportteihin perustuvan teknisen kertomuksen. Tässä kertomuksessa on oltava vähintään seuraavat tiedot:

(a) ilma-alusten käyttäjien unionin tasolla ostaman kestävän lentopolttoaineen yhteenlaskettu määrä, joka on tarkoitettu unionin lentoasemalta lähtevien lentojen ja unionin lentoaseman käyttöön;

(b) unionin tasolla toimitetun kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen määrä yhteenlaskettuna ja unionin lentoasemittain;

(c) markkinatilanne, mukaan lukien hintatiedot, sekä kehityssuuntaukset kestävän lentopolttoaineen tuotannossa ja käytössä unionissa;

(d) tilanne 6 artiklassa säädettyjen velvoitteiden noudattamisessa lentoasemilla;

(e) kunkin sellaisen ilma-aluksen käyttäjän ja lentopolttoaineen toimittajan, jolla on raportointikaudella tämän asetuksen mukainen velvoite, vaatimustenmukaisuustilanne;

(f) kaikkien sellaisten kestävien lentopolttoaineiden alkuperä ja ominaisuudet, jotka ilma-alusten käyttäjät ovat ostaneet käytettäväksi unionin lentoasemilta lähtevillä lennoilla.

13 artikla

Siirtymäkausi

Poiketen siitä, mitä 4 artiklassa säädetään, 1 päivän tammikuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2029 välisen ajan lentopolttoaineen toimittaja voi kullakin raportointikaudella toimittaa liitteessä I määritetyn kestävän lentopolttoaineen vähimmäisosuuden painotettuna keskiarvona kaikesta unionin lentoasemilla kyseisellä raportointikaudella toimittamastaan lentopolttoaineesta.

14 artikla

Kertomukset ja uudelleentarkastelu

Komission yksiköt esittävät 1 päivään tammikuuta 2028 mennessä ja sen jälkeen joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle lentopolttoainemarkkinoiden kehityksestä ja sen vaikutuksista unionin ilmailun sisämarkkinoihin kertomuksen, jossa käsitellään myös tämän asetuksen soveltamisalan mahdollista laajentamista kattamaan muita energialähteitä ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävässä direktiivissä määriteltyjä muuntyyppisiä synteettisiä polttoaineita, 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettujen vähimmäisosuuksien mahdollista tarkistamista sekä hallinnollisten sakkojen tasoa. Kertomukseen on mahdollisuuksien mukaan sisällytettävä tiedot kestävän lentopolttoaineen käyttöönottoa ICAOn tasolla koskevan mahdollisen toimintapoliittisen kehyksen laatimisesta. Kertomuksessa on myös annettava tietoa teknologisista edistysaskelista kestävien lentopolttoaineiden kannalta merkityksellisessä tutkimuksessa ja innovoinnissa ilmailualalla, mukaan lukien muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vähentäminen. Kertomuksessa voidaan tarkastella tämän asetuksen muutostarvetta ja vaihtoehtoja ICAOn tasolla mahdollisesti käyttöön otettavan lentopolttoaineiden kestävää käyttöönottoa koskevan toimintapoliittisen kehyksen mukaisiksi muutoksiksi, jos sellaisia tarvitaan.

15 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2023.

Asetuksen 4 ja 5 artiklaa sovelletaan kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2025 ja 7 ja 9 artiklaa sovelletaan 1 päivästä huhtikuuta 2024 vuoden 2023 raportointikauden osalta.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*