C/2024/5997

9.10.2024

KOMISJONI TEATIS

Tõlgendussuunised Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/2405 (milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks) artiklis 5 osutatud vabastuste kohaldamise kohta

(C/2024/5997)

SISUKORD

Leheküljg

1. Sissejuhatus 3

2. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 kohaldamisala: õhusõiduki käitajate tankimiskohustus 4

2.1. Kelle suhtes kehtib kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohane kohustus ja millised lennud kuuluvad selle kohaldamisalasse? 4

2.2. Mida toob kaasa kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud õiguslik kohustus? 5

2.3. Millal ja kus peab õhusõiduki käitaja tankima? 6

2.4. Kas kolmanda riigi õhusõiduki käitajad on kohustatud kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohaselt tankima? 6

2.5. Milline on liidu lennujaama käitaja roll? 7

3. Tankimiskohustusest vabastamine 7

4. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 2: liidu lähtelennujaamas jääb 90 % kütuse tankimise nõue täitmata ohutuskaalutlustel 7

4.1. Kütuse tankimise kohustuse künnisest allapoole jäämine. Mõju kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 kohasele iga-aastasele aruandlusele 8

4.2. Näited sündmuste kohta, mis eeldavad lennukikütuse tankimist kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks, ja asjakohaste tõendavate dokumentide (põhjendused) kohta 9

4.3. Kui kaua peab õhusõiduki käitaja põhjendamiseks kasutatud dokumente säilitama? 11

4.4. Kaalutlused seoses varulennuvälja valiku ja otsustuspõhise kütusega 11

5. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 3: ajutised vabastused kütuse tankimise kohustusest 12

5.1. Esimene tingimus: vahemaanõue 12

5.2. Teine tingimus: artikli 5 lõike 3 punktides a ja b sätestatud nõuded 13

5.2.1. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkt a – tõsised ja korduvad käitamisraskused ning ebamõistlikud pööringuajad 13

5.2.2. Artikli 5 lõike 3 punkt b – geograafilisest eripärast põhjustatud struktuursed kütusetarneraskused 15

6. Pädev asutus kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 tähenduses 18

6.1. Asutuste roll kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõigete 2 ja 3 kohaldamisel 18

6.2. Kes on tankimiskohustuse täitmise tagamise ja trahvide määramise eest vastutav pädev asutus? 18

7. Asutustevaheline koostöö 20

8. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti a või b kohase vabastuse taotlemise protsess ja komisjoni roll 21

8.1. Vabastuse kehtivusaeg ja pikendamine 21

8.2. Millal tuleks taotlus pädevale asutusele esitada? 21

8.3. Pädev asutus võib küsida lisateavet 21

8.4. Pädeva asutuse otsus (kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 6) 21

8.5. Millal hakatakse kohaldama siseriiklikku menetlust? 22

8.6. Komisjoni roll 22
8.6.1. Vabastuste loetelu avaldamine 22
8.6.2. Lubatud vabastusi käsitlevad kaebused 22

1. **SISSEJUHATUS**

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta määruse (EL) 2023/2405 (milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks) ([1]) (edaspidi „määrus“ või „kestliku lennutranspordi määrus“) eesmärk on tagada, et Euroopa Liidu (ELi) lennutransport vastab liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärkidele ning on kesksel kohal Euroopa kliimamääruse ([2]) rakendamisel, säilitades samal ajal siseturul võrdsed tingimused. Määruses on sätestatud ühtlustatud n normid kestlike lennukikütuste tarnimise ja kasutuselevõtu kohta. Lennukikütuse tarnijad peavad pidevalt suurendama kestlike lennukikütuste ja sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu lennundusturul. Lennujaama käitajatel on kohustus hõlbustada juurdepääsu kestlikele lennukikütustele. Õhusõiduki käitajad peavad liidu lennujaamadest väljuvatesse õhusõidukitesse tankima kogu lennuks vajaliku kütuse, vältides lisakaalust tulenevat ülemäärast heidet ja vähendades odavama kütuse kaasaveost tingitud kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu ([3]).

Määrusega kehtestatakse õhusõiduki käitajatele ja kütusetarnijatele aruande- ja andmekogumiskohustused, mille alusel tuleb esitada teavet pädevatele asutustele ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (EASA). Samuti sätestatakse selles normid liikmesriikide selliste pädevate asutuste määramise kohta, kes rakendavad kõnealust määrust ja tagavad selle täitmise, ning nõue kehtestada nõuete mittetäitmise korral mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused.

Nagu on selgitatud määruse põhjendustes 5 ja 28, ei ole odavama kütuse kaasavedu kestlik ja seda tuleks vältida, kuna see kahjustab liidu jõupingutusi transpordist tuleneva keskkonnamõju vähendamisel. See tava oleks vastuolus lennunduse süsinikuheite vähendamise eesmärkidega, kuna koos õhusõiduki massiga suureneb nii konkreetse lennu kütusekulu kui ka asjaomased heitkoguseid (nii CO_2 kui ka muu heide). Seega kehtestatakse kestliku lennutranspordi määruse artikliga 5 õhusõiduki käitajatele kohustus tankida enne väljumist konkreetses liidu lennujaamas.

Odavama kütuse kaasavedu võib seada ohtu võrdsed võimalused. Seepärast kohaldatakse kestliku lennutranspordimääruse artiklit 5 nii ELi kui ka kolmandate riikide õhusõiduki käitajate suhtes kogu ELis. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõppeesmärk on vältida ELi lennutransporditurru killustumist, moonutusi ja ebaausaid tavasid, mida lennuettevõtjad kasutavad tankimiskulude vähendamiseks, ning edendada fossiilkütustest loobumist. Artiklis 5 sätestatud tankimiskohustus on seega kõnealuse määruse põhikomponent.

Õhusõiduki käitaja võib erandkorras ja nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel jääda kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud künnisest allapoole, kui see on vajalik kohaldatavate kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks. Lisaks võib ta nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel taotleda pädevalt asutuselt (või pädevatelt asutustelt) ajutist vabastust tankimiskohustusest. Määruse artikli 5 lõikes 3 on sätestatud tingimused, mis peavad olema sellise vabastuse taotlemiseks täidetud.

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikega 11 volitatakse komisjoni võtma vastu kestliku lennutranspordi määruse artiklis 5 osutatud vabastuste kohaldamist käsitlevad suunised. Nendes suunistes märgitakse elemendid, mis õhusõiduki käitajal tuleb kõnealuse vabastuse saamise põhjendamiseks esitada.

Käesolevates tõlgendussuunistes esitatakse komisjoni tõlgendus kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõigetes 2 ja 3 osutatud vabastuste kohaldamise kohta. Suuniste eesmärk on aidata liikmesriikide ametiasutustel otsustada, kas vabastustaotlused tuleks rahuldada või mitte. Samuti peaksid need aitama määrust järjepidevamalt kohaldada ja selle täitmist tagada. Selleks et tagada kõnealuse määruse artikliga 5 kehtestatud vabastuste järjepidev kohaldamine kogu ELis, võib asjaomase õigusraamistiku tõlgendamise ja kohaldamise küsimusi arutada koostöös Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga komisjoni kestliku lennunduse eksperdirühmas (E03118/2) ([4]). Liidu õiguse siduva tõlgendamise pädevus on ainult Euroopa Liidu Kohtul.

([1]) ELT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

([3]) Odavama kütuse kaasavedu on tava, mille puhul õhusõidukis võetakse kaasa rohkem kütust kui lennuks vaja, et vähendada või vältida sihtlennujaamas tankimise vajadust.

([4]) Kestliku lennunduse allrühm (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=et&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. KESTLIKU LENNUTRANSPORDI MÄÄRUSE ARTIKLI 5 KOHALDAMISALA: ÕHUSÕIDUKI KÄITAJATE TANKIMISKOHUSTUS

Vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikele 1 peab kütuse kogus, mille õhusõiduki käitaja tangib aasta jooksul igas liidu lennujaamas, kust ta teostab ärilise lennutranspordi lende, moodustama vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikütuse kogusest.

Selle sätte eesmärk on tagada, et enne konkreetsest liidu lennujaamast väljumist tangitud lennukikütuse kogus vastab aasta jooksul sellest liidu lennujaamast väljuvate lendude teostamiseks vajalikule lennukikütuse kogusele.

Selleks et saavutada artikli 5 eesmärk seoses kohustusega tankida liidu lähtelennujaamas, peaksid lennundussektori asjaomased osalised, nimelt liidu lennujaamade käitajad, õhusõiduki käitajad, kütusetootjad, lennukikütuse tarnijad ja kütusekäitlejad tegema koostööd sujuva ülemineku tagamiseks, viies tegevusraskuste esinemise miinimumini.

2.1. Kelle suhtes kehtib kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohane kohustus ja millised lennud kuuluvad selle kohaldamisalasse?

Kõik kestliku lennutranspordi määruse kohaldamisalasse kuuluvad õhusõidukikäitajad peavad liidu lennujaamast väljumisel täitma kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 kohast tankimiskohustust. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 3 lõike 3 kohaselt on õhusõiduki käitaja „isik, kes on eelmisel aruandeperioodil teostanud ([5]) vähemalt 500 liidu lennujaamadest väljuvat reisijatele mõeldud ärilise lennutranspordi lendu või vähemalt 52 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise lennutranspordi lastilendu, või kui seda isikut ei ole võimalik kindlaks teha, siis asjaomase õhusõiduki omanik“.

Õhusõiduki käitaja identifitseeritakse lennujuhtimiseks kasutatava kutsungiga, mis on esitatud operatsioonilises lennuplaanis (õhusõiduki tunnus). Kutsung on järgmine:

a) kui operatsiooniline lennuplaan sisaldab õhusõiduki käitajast asutuse ICAO tähist, on õhusõiduki käitajaks õhusõiduki käitajast asutus, kellele ICAO tähis on määratud ([6]);

b) kui operatsiooniline lennuplaan sisaldab sellise õhusõiduki riikkondsust või ühtset tunnust ning registritunnust, mis on sõnaselgelt märgitud lennuettevõtja sertifikaadis (või samaväärses dokumendis) või riigi väljastatud dokumendis, mis võimaldab õhusõiduki käitaja identifitseerida, on konkreetne õhusõiduki käitaja see juriidiline või füüsiline isik, kellele kõnealune lennuettevõtja sertifikaat (või samaväärne dokument) kuulub või kes on dokumendis märgitud;

c) kui õhusõiduki käitajat ei ole võimalik kindlaks teha, on õhusõiduki käitajaks õhusõiduki omanik.

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõiget 1 kohaldatakse kooskõlas artikli 2 lõike 1 teise lõiguga selliste õhusõidukite suhtes, mis teostavad ärilise lennutranspordi lende tsiviillennundussektoris. Artikli 3 lõikes 4 on „ärilise lennutranspordi lend“ määratletud kui „lend, mida teostatakse reisijate, lasti või posti vedamiseks tasu või rendi eest, kaasa arvatud kommertseesmärkidel teostatav ärilise lennutranspordi lend“.

Märgrendi lepingu korral käitab õhusõidukit rendileandja (õhusõiduki omanik), kes jääb põhimõtteliselt vastutavaks õhusõiduki seisukorra ja hoolduse eest rentniku (õhusõidukit rentiv üksus) huvides, kellel on lennu üle tegelik kontroll. Seega eeldatakse, et rentnik on asjaomase lennu puhul õhusõiduki käitaja ja et lennuplaan sisaldab rentniku ICAO tähist.

Kuivrendi lepingu korral käitab õhusõidukit rentnik oma lennuettevõtja sertifikaadi alusel ja kontrolli õhusõiduki üle omandab rentnik. Seega eeldatakse, et rentnik on õhusõiduki käitaja ja lennuplaani tuleks kanda rentniku ICAO tähis.

([5]) Lennu teostamise mõistet tuleks mõista majanduslikus tähenduses. See tähendab, et mõiste „õhusõiduki käitaja“ määratluses nimetatud „isik“ ei viita näiteks piloodile, kes juhib õhusõidukit juriidilise isiku nimel.

([6]) ICAO tähised on esitatud dokumendis 8585 „Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services“ (Õhusõiduki käitajate, lennuametite ja -teenistuste tähised).

Määrust ei kohaldata sõjalennukite suhtes ega nende lendude suhtes, mida tehakse üksnes humanitaarotstarbel, repatrieerimise ja (nii vabatahtliku kui ka sunniviisilise) tagasisaatmise ([7]) – sealhulgas tagasivõtmise otstarbel –, otsingu-, pääste-, katastroofiabi- või meditsiinilisel otstarbel või tolli-, politsei- ja tuletõrjeoperatsioonide jaoks. Määruse kohaldamisalasse ei kuulu ka kolmandate riikide riigipeade, valitsusjuhtide ja ministrite riiklikud lennud. Samuti ei kuulu määruse kohaldamisalasse õppelennud (kui tegemist on üksnes mitteärilise lennuga) ja ringlennud (väljumis- ja saabumiskoht on sama lennujaam ning vahemaandumisi ei tehta). Sellised lennud on välja jäetud, kuna need toimuvad erakorralistel asjaoludel, mistõttu neid ei saa alati planeerida nii nagu standardseid ärilise lennutranspordi lende, ning seega ei tarvitse õhusõiduki käitajad alati olla suutelised täitma kõnealusest sättest tulenevaid kohustusi (vt kestliku lennutranspordi määruse põhjendus 17). Praktikas saab määruse kohaldamisalast välja jäetud lende tuvastada EUROCONTROLi marsruudi navigatsioonitasude keskasutuse (CRCO) vabastuskoodi ja/või operatsioonilise lennuplaani lennu tunnuse välja abil.

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohaldamisalasse kuuluvad hooldus-, repositsioneerimis- ja ülelennud, kui neid käsitatakse õhusõiduki käitaja äritegevusega seotud toimingutena. Näiteks otsingu- ja päästetöödega seotud positsioneerimis- ja ülelennud on välja jäetud. Avaliku teenindamise kohustuse alusel teostatavad lennud kuuluvad kõnealuse määruse kohaldamisalasse.

Võrdsete võimaluste tagamiseks hõlmab kestliku lennutranspordi määrus võimalikult suurt osa ärilisest lennuliiklusest kogu ELi lennundusturul. Seega kehtib kõnealuse määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud kohustus kõigi õhusõiduki käitajate suhtes, kes on teostanud vähemalt 500 reisijatele mõeldud ärilise lennutranspordi lendu või vähemalt 52 ärilise lennutranspordi lastilendu. Kestliku lennutranspordi määrus võimaldab õhusõiduki käitajatel siiski saavutada suuremaid eesmärke, kuna neil on võimalik otsustada täita määrusest tulenevaid kohustusi vastavalt kõnealuse määruse artikli 2 lõikele 3, milles on sätestatud selleks vajalik õiguslik alus ja menetlus .

Komisjon koostab EUROCONTROLi abiga ja koostöös liikmesriikidega igal aastal ajakohastatud nimekirja kestliku lennutranspordi määruse kohaldamisalasse kuuluvatest õhusõiduki käitajatest ja asjaomastest vastutavatest liikmesriikidest ning avaldab selle oma veebisaidil ([8]).

2.2. **Mida toob kaasa kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud õiguslik kohustus?**

Kõnealuse määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud 90 % tankimiskünnist kohaldatakse vajaliku aastase lennukikütuse koguse suhtes. Määruse artikli 3 punktis 24 on see määratletud kui komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 ([9]) IV lisas osutatud reisikütusena ja ruleerimiseks vajaliku kütusena kasutatav lennukikütuse kogus. Õhusõiduki käitaja peab konkreetses liidu lennujaamas tankima vähemalt 90 % aastasest lennukikütuse kogusest (st reisikütus ja ruleerimiseks vajalik kütus), mida on vaja, et teostada kõiki asjaomase määrusega hõlmatud lende, mis väljuvad sellest liidu lennujaamast aruandeperioodi jooksul (st ajavahemikul aruandeaastale eelneva aasta 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini).

Kestliku lennutranspordi määruse artiklis 8 ja II lisas sätestatud aruandekohustused puudutavad kõigi konkreetsest liidu lennujaamast väljuvate lendude jaoks planeeritud aastast kütusekogust ja nende lendude jaoks tangitavat aastast kütusekogust. Sõltuvalt õhusõiduki käitaja kohaldatavatest protsessidest saab tangitud kütuse tõendamiseks kasutada eri allikaid (näiteks i) kütusetarnija esitatud kütusearved, ii) kütusekoguse erinevus liidu lennujaama saabumise ajal (paigalejäämise hetkel) ja liidu lennujaamast väljumise ajal (liikuma hakkamisel) ning iii) teave, mis on saadud näiteks õhusõiduki lennuraamatust, tehnilisest päevikust ja operatsioonilisest lennuplaanist).

Kohustuse puhul tankida liidu lähtelennujaamas viidatakse „lennukikütusele“. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 3 lõikes 6 on lennukikütus määratletud kui asenduskütus, mis on toodetud otse õhusõidukis kasutamiseks. Teisisõnu puudutab tankimiskohustus kõiki lennunduses kättesaadavaid kütuseid, sealhulgas tavapäraseid lennukikütuseid.

([7]) ELi rände- ja varjupaigapoliitikat käsitlevate õigusaktide tähenduses.

([8]) Vt kestliku lennutranspordi määruse kohaldamisalasse kuuluvate õhusõiduki käitajate nimekiri liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebisaidil (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Üksikasjalikuma teabe saamiseks vt punkt CAT.OP.MPA.181 „Kütuse-/energiakava – kütuse/energia planeerimise ja lennuaegse ümberplaneerimise poliitika – lennukid“.

Õhusõiduki käitajale, kes ei ole vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõigetele 2 ja 3 nõuetekohaselt põhjendanud vähemalt 90 % vajaliku aastase lennukikütuse koguse tankimise nõude täitmata jätmist, määratakse trahv. Selle trahvi määravad liikmesriikide ametiasutused kooskõlas kestliku lennutranspordi määruse artikli 12 lõikega 2. Sellise õhusõiduki käitaja võib siiski trahvist vabastada, kui ta suudab tõendada, et artiklis 5 sätestatud kohustuste täitmata jätmise põhjustasid temast sõltumatud erandlikud ja ettenägematud asjaolud, mille mõju ei oleks olnud võimalik ära hoida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.

2.3. **Millal ja kus peab õhusõiduki käitaja tankima?**

Kestliku lennutranspordi määruse kohaldamisalasse kuuluv õhusõiduki käitaja peab kütust tankima liidu lennujaamast (st liidu lähtelennujaamast) väljumisel.

Kõnealuse määruse artikli 3 lõikes 1 on „liidu lennujaam“ määratletud kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ (lennujaamatasude kohta) artiklis 2 määratletud lennujaam. Lennujaam on seal määratletud kui „mis tahes maa-ala, mis on spetsiaalselt kohandatud õhusõidukite maandumiseks, õhkutõusmiseks ja manööverdamiseks, kaasa arvatud lennuliikluse ja -teenuste nõuete täitmiseks vajalikud abirajatised, sealhulgas ärilendude teenindamiseks vajalikud rajatised“ ([10]).

Määruse kohaldamisalasse kuuluvad liidu lennujaamad, mille reisijateveo maht eelmisel aruandeperioodil oli suurem kui 800 000 reisijat või mille kaubavedude maht oli suurem kui 100 000 tonni. See künnis on kehtestatud selleks, et väikeste lennujaamade lennutransporditoimingutele ei pandaks põhjendamatut koormust.

ELi toimimise lepingu artiklis 349 loetletud äärepoolseimates piirkondades (st Guadeloupe, Prantsuse Guajaana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Assoorid, Madeira ja Kanaari saared) asuvad lennujaamad ei kuulu kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 kohaldamisalasse.

Liikmesriigid võivad seada suuremaid eesmärke ja otsustada, et nende territooriumil asuv lennujaam, mille vedude maht jääb allapoole kõnealust künnist ja/või mis asub äärepoolseimas piirkonnas, on siiski asjaomase määrusega hõlmatud. Ühtlasi võib lennujaama käitaja otsustada, et tema hallatavat lennujaama tuleks käsitada liidu lennujaamana ja et selle suhtes tuleks kohaldada kestliku lennutranspordi määrust, esitades selleks asjaomasele pädevale asutusele taotluse. Lennujaama käitaja peab oma taotluses tõendama, et kandidaatlennujaam vastab kõnealuse määruse artikli 6 lõikes 1 sätestatud nõuetele. Õiguslik alus ja selleks vajalik menetlus on sätestatud kestliku lennutranspordi määruse artikli 2 lõikes 2.

Komisjon esitab koostöös liikmesriikidega nimekirja liidu lennujaamadest, mis kuuluvad kestliku lennutranspordi määruse kohaldamisalasse. Seda nimekirja ajakohastatakse igal aastal ([11]).

2.4. **Kas kolmanda riigi õhusõiduki käitajad on kohustatud kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohaselt tankima?**

Punktis 2.3 on selgitatud, et kohustus tankida vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikütuse kogusest kehtib liidu lähtelennujaamas. Kolmanda riigi õhusõiduki käitaja suhtes kohaldatakse seega liidu lennujaamast väljumisel kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud kohustust, kui ta on eelmisel aruandeperioodil teostanud vähemalt 500 liidu lennujaamadest väljuvat reisijatele mõeldud ärilise lennutranspordi lendu või vähemalt 52 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise lennutranspordi lastilendu. Praktikas tähendab see, et kolmanda riigi õhusõiduki käitaja peab tankima liidu lennujaamades, kust ta väljub, 90 % aastasest lennukikütuse kogusest, mida ta vajab liidu lennujaamadest väljuvateks lendudeks.

Kolmanda riigi õhusõiduki käitajale, kes ei täida artikli 5 kohaseid kohustusi, määrab liikmesriigi pädev asutus trahvi (vt kestliku lennutranspordi määruse artikli 12 lõige 2), välja arvatud juhul, kui selline nõuete täitmata jätmine on nõuetekohaselt põhjendatud vastavalt kõnealuse määruse artikli 5 lõikele 2 või 3 või kui selle põhjustasid erandlikud ja ettenägematud asjaolud, nagu on märgitud määruse artikli 12 lõike 2 kolmandas lauses.

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiivi 2009/12/EÜ (lennujaamatasude kohta) (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11) artikli 2 lõige 1.

([11]) Vt kestliku lennutranspordi määruse kohaldamisalasse kuuluvate liidu lennujaamade nimekiri liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebisaidil (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Milline on liidu lennujaama käitaja roll?**

Määruse kohaldamisalasse kuuluvatel liidu lennujaamade käitajatel on keskne roll õhusõiduki käitajate tankimiskohustuse täitmise hõlbustamisel. Sellega seoses peaks liidu lennujaama käitaja kavandama inim- ja taristuressursid (nt piisav arv kvalifitseeritud töötajaid, paakide maht ja kütuse tarnimine, kütuseveokid, hüdrantsüsteemid jne), mida on vaja selleks, et hõlbustada õhusõiduki käitajatel kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohase kohustuse täitmist.

Tuleb siiski märkida, et teatavatel lennujaamadel (nt saartel asuvad lennujaamad) ei pruugi oma geograafilise eripära tõttu olla vajalikku taristut ja/või lennukikütuse varusid ning neil ei pruugi seetõttu olla võimalik hõlbustada lennukikütuse korduvat tankimist lennujaamas samal määral kui teistel suuremate ressurssidega lennujaamadel. Seepärast võivad õhusõiduki käitajad kõnealuse määruse artikli 5 lõikes 3 sätestatud konkreetsetel asjaoludel taotleda ajutist vabastust tankimiskohustusest teatavate marsruutide puhul, mis viivad saartel asuvatesse lennujaamadesse, millel puudub raudtee- või maanteeühendus liidu lennujaamaga.

3. **TANKIMISKOHUSTUSEST VABASTAMINE**

Kestliku lennutranspordi artikli 5 lõike 2 kohaselt võib õhusõiduki käitaja jääda allapoole tankimiskohustusega nõutavat künnist, kui see on nõuetekohaselt põhjendatud kohaldatavate kütusega seotud ohutusnõuete täitmisega (vt komisjoni määrus (EL) nr 965/2012 ([12])). Sellega seoses tuleb ilma õhusõiduki käitaja sekkumiseta kinni pidada õhusõiduki komandöri otsusest kütuse lõpliku tankimise kohta enne liidu lennujaamast väljumist ([13]) (vt täpsemalt punkt 4).. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt põhjendatud vabastustest teatatakse hiljem aastaaruandes, mille õhusõiduki käitaja peab esitama kõnealuse määruse artikli 8 kohaselt.

Muud vabastused kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud tankimiskohustusest piirduvad kõnealuse määruse artikli 5 lõike 3 punktides a ja b kindlaks määratud kahe olukorraga ning nende kohta tuleb pädevale asutusele eelnevalt esitada üksikasjalik põhjendatud taotlus. Neid vabastusi tuleb eelnevalt taotleda, vt täpsemalt punkt 5 ja punkt 8. Esimene võimalus saada vabastus artikli 5 lõikes 1 sätestatud kohustusest piirdub konkreetsetest liidu lennujaamadest lähtuvate marsruutidega ja konkreetsete olukordadega, st olukorraga, kus asjaomases liidu lennujaamas esineb õhusõidukite tankimisel tõsiseid ja korduvaid raskusi, mis ei võimalda õhusõiduki käitajatel mõistliku aja jooksul edasi lennata. Teine võimalus hõlmab konkreetse liidu lennujaama geograafilisest eripärast tingitud struktuurseid kütusetarneraskusi, mis toovad kaasa oluliselt kõrgemad lennukikütuse hinnad ning mis asetavad asjaomase õhusõiduki käitaja muudes sarnaste konkurentsinäitajatega liidu lennujaamades valitsevate turutingimustega võrreldes märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolukorda.

4. **KESTLIKU LENNUTRANSPORDI MÄÄRUSE ARTIKLI 5 LÕIGE 2: LIIDU LÄHTELENNUJAAMAS JÄÄB 90 % KÜTUSE TANKIMISE NÕUE TÄITMATA OHUTUSKAALUTLUSTEL**

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 2 on sätestatud, et õhusõiduki käitaja võib jääda liidu lähtelennujaamas allapoole künnist, milleks on 90 % vajalikust aastasest lennukikütuse kogusest (st reisikütus ja ruleerimisel kasutatav stardiks vajalik kütus), kui see on vajalik kohaldatavate kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks. Selle sätte puhul võetakse arvesse vajadust tagada, et järgitakse näiteks komisjoni määrust (EL) nr 965/2012 ([14]) ja täpsemalt selle IV lisas sätestatud ohutusnõudeid: punktid CAT.OP.MPA.180, 181, 182 ja 260 ning vajaduse korral punkt CAT.OP.MPA.185 kütuse kasutamise kontrolli ja planeerimise kohta lennu ajal. Kõnealuseid sätteid käsitlevad üksikasjad on esitatud EASA nõuete täitmise aktsepteeritud meetodites (AMC) ja komisjoni määruse (EL) 965/2012 ([15]) (lennutegevuse kohta) IV lisa „Äriline lennutransport“ (CAT-osa) kohta koostatud juhendmaterjalis.

([12]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

([13]) Komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa B-alajao punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkti c alapunkt 8 „otsustuspõhine kütus, kui õhusõiduki kapten seda nõuab“.

([14]) Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Täpsemad üksikasjad võimalike asjaolude kohta, mis õigustavad ohutuskaalutlustel tankimiskünnisest allapoole jäämist (ja nõutavad tõendid), on esitatud punktides 4.1–4.4.

4.1. **Kütuse tankimise kohustuse künnisest allapoole jäämine. Mõju kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 kohasele iga-aastasele aruandlusele** ([16])

Olukordi, kus õhusõiduki käitaja jääb liidu lähtelennujaamas allapoole 90 % vajaliku aastase lennukikütuse koguse (reisikütus ja ruleerimiseks vajalik kütus) tankimise kohustuse künnisest, tuleb nõuetekohaselt põhjendada pädevale asutusele või pädevatele asutustele, kes vastutavad asjaomase liidu lennujaama eest, kus õhusõiduki käitaja 90 % künnist ei saavuta, ja EASA-le.

Täpsemalt peab õhusõiduki käitaja põhjendama, miks lennukikütuse kogus jääb allapoole 90 % künnist, nagu on sätestatud kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1, ning ta ei pea põhjendama 10 % puhvris sisalduvaid lennukikütuse koguseid. Teisisõnu peab õhusõiduki käitaja teatavaks tegema sellise (eelmistel lendudel tangitud) kütuse koondkogused, mis on tangitud selleks, et täita kütusega seotud ohutusnõudeid ja mis takistavad õhusõiduki käitajat täitmast 90 % tankimisnõuet konkreetses liidu lennujaamas. Õhusõiduki käitaja peab kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 kohases aruandes esitama andmed mõjutatud marsruutide kohta.

See teave (sealhulgas asjaomane põhjendus) tuleb lisada aruandesse, mille õhusõiduki käitaja peab esitama pädevatele asutustele ja EASA-le vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artiklile 8 (st aastaaruanne) ning mida peab eelnevalt kontrollima sõltumatu tõendaja, nagu on nõutud kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 lõikes 3 ([17]).

Õhusõiduki käitaja peab kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 kohastes põhjendustes esitama järgmise teabe:

— põhjendus selle kohta, miks ta jäi kütusega seotud ohutusnõuete täitmise eesmärgil allapoole kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud aastast künnist;

— teave mõjutatud marsruutide kohta (st liidu lennujaama saabuvate ja sealt väljuvate lendude järjestus) ning ohutuskaalutlustel tangitud kütuse kogused.

Pädev asutus võib põhjendusega nõustuda, kui kohaldatavad nõuded on täidetud ja kui seda on nõuetekohaselt põhjendatud. Hinnates, kas põhjendus on kooskõlas kütusega seotud kohaldatavate ohutusnõuetega, võib pädev asutus konsulteerida EASAga.

Näide 1: õhusõiduki käitaja **Y** lendab lennujaamast **A** liidu lennujaama **B**. Õhusõiduki käitaja **Y** eest vastutab tema puhul kindlaks määratud tsiviillennunduse peadirektoraat (**A-DGCA**). Aruandeaasta lõpus peab käitaja **Y** teatama EASA-le ja **A-DGCA**-le tangitud kütuse aastased kogused, vajaliku aastase lennukikütuse koguse ja tankimata jäänud kütuse aastased kogused ([18]). Samuti peab käitaja **Y** aruandeaasta lõpus teavitama tankimata jäänud kogustest liidu lennujaama(de) pädevat asutust või pädevaid asutusi, kui ta jääb allapoole tankimiskünnist ohutuskaalutlustel.

Selles näites jääb õhusõiduki käitaja liidu lennujaamas allapoole vajaliku aastase lennukikütuse koguse künnist, sest mõne lennujaamast **A** lennujaama **B** suunduva lennu puhul tuli seoses prognoositavate ilmaoludega tankida ohutuskaalutlustel tavalisest suurem kogus kütust (ülemäärane kütusekogus tangitakse alati eelmises lennujaamas). Vastupidiselt prognoosidele paranes aga ilm üldjuhul lendude ajal, nii et mitmel korral oli õhusõidukil liidu lennujaamas maandudes pardal eeldatust suurem kütusekogus; seega ei olnud võimalik liidu lennujaamas **B** järgmise lennu jaoks kütust tankida, sest käitaja õhusõiduki paagis oli piisavalt kütust. Kuigi käitaja **Y** ei täitnud liidu lennujaama **B** puhul kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud nõuet, oli see kütusega seotud ohutuskaalutlustel õigustatud.

([16]) Täpsemat teavet aruannete esitamise kohta leiab õhusõiduki käitajatele ja tõendajatele (st kontrolliasutustele) mõeldud käsiraamatust (kestliku lennutranspordi määruse artikkel 8 ja II lisa).

([17]) Kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 lõikes 3 on sätestatud, et aruande kinnitab sõltumatu tõendaja kooskõlas direktiivi 2003/87/EÜ artiklites 14 ja 15 ning nimetatud direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides sätestatud nõuetega. Teisisõnu reguleerivad kestliku lennutranspordi määruse kohast tõendamisprotsessi ja akrediteeritud tõendajaid ELi HKSi eeskirjad, eelkõige need, mis on kehtestatud lennundussektori jaoks.

([18]) Vt artikkel 3 mõistete kohta, artikkel 8 õhusõiduki käitajate aruandekohustuse kohta ja II lisa kestliku lennutranspordi määruse kohase aruandevormi kohta.

Näide 2: õhusõiduki käitaja **Y** lendab lennujaamast **C** lennujaama **D** ja tagasi lennujaama **C** (marsruut **C–D–C**), kusjuures mõlemad on liidu lennujaamad. Samuti kui näites 1 on õhusõiduki käitaja **Y** pädev asutus **A-DGCA**. Aruandeaasta lõpus peab käitaja **Y** teatama EASA-le ja pädevale asutusele tangitud kütuse aastased kogused, vajaliku aastase lennukikütuse koguse ja tankimata jäänud kütuse aastased kogused ([19]). Samuti peab käitaja **Y** aruandeaasta lõpus teavitama tankimata jäänud kogustest liidu lennujaama(de) pädevat asutust või pädevaid asutusi, kui ta jääb allapoole tankimiskünnist ohutuskaalutlustel.

Selles näites jääb õhusõiduki käitaja **Y** lennujaamas **D** allapoole vajaliku aastase lennukikütuse koguse künnist, sest vastavalt määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkti I alapunkti 4 alapunktile c on marsruuti **C–D** teenindavate lendude puhul sihtlennuvälja varulennuväljaks lennuväli **E**, mis asub lennujaamast **D** kaugel. Tagasiteel lennujaama **C** (marsruut **D–C**), on sihtlennuvälja varulennuväli **F** väga lähedal lennujaamale **C**. Seega maandub õhusõiduk lennujaamas **D** alati suurema kütusekogusega, kui on vaja selleks, et jõuda lennujaamast **D** tagasi lennujaama **C**; see tähendab, et lennujaamas **D** ei ole võimalik tankida kütust järgnevaks lennuks lennujaama **C**, kuna käitaja **Y** õhusõiduki paagis on piisavalt kütust. Õhusõiduki käitaja **Y** ei täitnud seega lennujaama **D** puhul kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud nõuet kütusega seotud ohutuskaalutlustel.

Eraldatud lennuväljade puhul võib sama juhtuda siis, kui punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkti c alapunkti 4 alapunkti ii ja AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 kohaselt on sellistel eraldatud lennuväljadel tegutsemiseks vaja ligikaudu kahe tunni jagu lisakütust. See võib märkimisväärselt vähendada vajadust enne tagasipöördumist tankida.

Lühidalt öeldes peab õhusõiduki käitaja kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 nõuete (st *nõuetekohase põhjendamise* kohustuse) täitmiseks esitama pädevatele asutustele ja EASA-le liidu lennujaama saabuvate lendude puhul kütuse tankimist õigustavad ohutuskaalutlused, mille tõttu õhusõiduki käitaja ei täida vajaliku aastase kütusekoguse tankimise nõuet. Kütusekogused, mida tuleb põhjendada, piirduvad 90 % vajaliku aastase lennukikütuse koguse ja tegelikult tangitud aastase lennukikütusekoguse vahega igas liidu lennujaamas, mille puhul õhusõiduki käitaja ei täida tankimisnõuet.

Õhusõiduki käitaja peaks selgelt näitama tangitud kütuse koguse ja ohutuskaalutluste vahelist seost. See põhjendus (tõendav dokument või tõendavad dokumendid) peaks sisaldama tangitud koguseid ja esitatud põhjusi. Suutmatus tõendada tangitud koguste ja põhjenduste vahelist seost võib kaasa tuua kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 rikkumise.

4.2. **Näited sündmuste kohta, mis eeldavad lennukikütuse tankimist kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks, ja asjakohaste tõendavate dokumentide (põhjendused) kohta**

Järgnev loetelu näidetest olukordade kohta, kus lennukikütuse tankimine on vajalik ohutuskaalutlustel, ei ole ammendav, kuid sisaldab kõige levinumaid sündmusi, ([21]) mis õigustavad vajadust tankida lähtelennujaamas kütusega seotud ohutuskaalutlustel rohkem kütust, mistõttu on oht, et käitaja võib liidu sihtlennujaamas jääda allapoole tankimiskünnist. Näidete juures on märgitud dokumendid, mille õhusõiduki käitaja peab pädevatele asutustele esitama, et põhjendada kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud künnisest allapoole jäämist.

Igal juhul peavad pädevad asutused koostöös EASAga tagama õige tasakaalu ohutuse ning kestliku lennutranspordi määruse kohase tankimis- ja aruandekohustuse vahel. Ohutuse tagamine on äärmiselt oluline, nii et ametiasutused peavad ohutusprobleemide põhjendamiseks vajalike tõendite ulatuse üle alati kaalutletud otsuse tegema. Vajadus lisakütuse järele põhineb sageli käitaja juhtimiskeskuse töötajate eksperditeadmistel või pilootide kogemusel.

([19]) Vt artikkel 3 mõistete kohta, artikkel 8 õhusõiduki käitajate aruandekohustuse kohta ja II lisa kestliku lennutranspordi määruse kohase aruandevormi kohta.

([20]) „Acceptable Means of Compliance 7“ (Nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid 7).

([21]) Nagu EASA ja õhusõiduki käitajad on märkinud oma vastustes komisjoni küsimustikule käesoleva dokumendi koostamiseks.

— Sihtlennujaamas esinev lennukikütuse nappus (sealhulgas kütusetarnija kehtestatud minimaalsed ostukogused geograafilise eripäraga liidu lennujaamades, näiteks saartel) või lennukikütuse reostus, mille kohta on esitatud asjakohane teade lennunduspersonalile või teade lennuülesande üksustele (NOTAM-teade) ja/või kütusetarnija teade (kui see on olemas) või muu komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti ORO.GEN.200 „Juhtimissüsteem“ ([22]) alla kuuluv teade (pilootide teated, muud käitajate teated, ametiasutuste teated või lennuettevõtjate ühenduste esitatud teave).

— Sageli õigustavad vajadust lisakütuse järele ebasoodsad ilmaolud või ebasoodsate ilmaolude prognoosid, eriti talviste lendude korral (vt komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkt b, punkti CAT.OP.MPA.245 alapunkti a alapunkt 1, punkti CAT.OP.MPA.245 alapunkti b alapunkt c, punkti CAT.OP.MPA.255 alapunkt b ja punkti CAT.OP.MPA.265 alapunkt a) ([23]). See kehtib ka muude ilmaolude (nt kuum ilm) korral, kui APU ([24]) jaoks võib erakordselt külma või kuuma ilma, piiratud nähtavuse jms tõttu olla vaja kasutada lisakütust. Põhjendus peab tuginema tegelikele ilmateadetele (nt METAR-teated ([25]) ja ATIS-teated ([26])), ilmaprognoosidele (nt TAF-prognoos, ([27]) sealhulgas halbade ilmaolude väike tõenäosus, nt PROB30%-prognoos ([28])), SIGMET-teabele, ([29]) marsruudi ilmakaartidele, mis tahes muudele piisavalt üksikasjalikele teadetele või nende kombinatsioonile. Esitada võib ka täiustatud ilmateabesüsteemide (nagu EWINS ([30]) või samalaadsed vahendid) teavet. Need vahendid võivad näidata ilmaprognooside usaldusväärsust, ajendades käitajaid suurendama kütusetarbimist, kui varasemad andmed viitavad sellele, et sihtlennujaamas on ebasoodne ilm (nt udu) tõenäoline, isegi kui ametlikus prognoosis selliseid ebasoodsaid ilmaolusid ette ei nähta.

— Sotsiaalsed aktsioonid (sealhulgas protestid või streigid sihtlennujaamas), mille kohta on esitatud näiteks lennujaama teade ja/või NOTAM-teade (vt komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti CAT.OP.MPA.175 alapunkti b alapunkti 4 alapunkt 5 ning EASA AMC1 CAT.OP.MPA.175 alapunkt b ja punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkt b ja alapunkti c alapunkt 7). Olenevalt asjaoludest võib sotsiaalse aktsiooni või streigi oht õigustada ka vajadust suurendada kütusetarbimist.

— Lennujuhtimisega seotud viivitused sihtlennujaamas, mida on põhjendatud NOTAM-teatega või lennuliikluse korraldaja (kui see on olemas) stardieelse teatega (komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkti b alapunkt 6 ja alapunkti c alapunkt 7). Muud teated või andmed, näiteks õhusõiduki käitaja varasemad andmed (sealhulgas piloodi teated), võivad samuti viidata võimalikele viivitustele sihtlennujaamas.

— Lennujuhtimisega seotud marsruudi muutmise tõenäosus, mida on põhjendatud NOTAM-teate või lennuliikluse korraldaja teatega või muude asjakohaste teadete või andmetega (komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkti b alapunktid 5 ja 6 ja punkti c alapunkt 7). See hõlmab asjaomase käitaja või teiste käitajate varasemaid teateid ja pilootide teateid, mis viitavad marsruudi võimalikule muutmisele.

— Julgeolekukaalutlused, näiteks seoses sõjaliste konfliktidega, mida on põhjendatud lennujaama teate, kütusetarnija teate ja/või NOTAM-teatega.

([22]) Vt komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määruse (EL) nr 965/2012 (millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008) (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1) III lisa organisatsioonidele kehtestatud nõuete kohta.

([23]) Vt komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määruse (EL) nr 965/2012 (millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008) (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1) IV lisa „Äriline lennutransport“.

([24]) Abijõuseade.

([25]) Lennuvälja meteoroloogiline teade.

([26]) Lennuvälja automaatinfoteenindus.

([27]) Lennuvälja prognoos.

([28]) 30 % tõenäosus.

([29]) Oluline meteoroloogiline teave.

([30]) Täiustatud ilmateabesüsteem.

— Loodusõnnetused (nt maavärinad, vulkaanipursked ja üleujutused), mille kohta on esitatud lennujaama teade ja/või NOTAM-teade või muu asjakohane teade (komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkt b ja alapunkti c alapunkt 7).

Lisaks eespool nimetatud dokumentidele peab õhusõiduki käitaja esitama õhusõiduki komandöri allkirjastatud operatsioonilise lennuplaani, sealhulgas lennuplaani digitaalallkirja või digitaalse kinnituse. Selles dokumendis tuleb märkida (eelmisel lennul) tangitud kütuse kogumaht ja üksikkomponendid.

Muud dokumendid, mille õhusõiduki käitaja peab asjakohasel juhul esitama pädevale asutusele, et põhjendada kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud künnisest allapoole jäämist kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks, on järgmised:

— lennuraamatu teave;

— METAR-teade, TAF-prognoos, SIGMET-teave, marsruudi ilmakaardid või ANSP ([31]) edastatud teated ilmaoludest tulenevate piirangute kohta;

— NOTAM-teade;

— lennuliikluse korraldamise ja lennujuhtimise teated (kui need on olemas);

— lennundusteabe kogumikud (AIPd);

— kütusetarnija, maapealse teeninduse või lennujaama käitaja teated;

— operatsiooniline lennuplaan;

— mis tahes muu teave, mida õhusõiduki käitaja võib pidada asjakohaseks ja kasulikuks, et põhjendada ohutuskaalutlustel tangitud kütusekoguseid, millest ta on teatanud.

Õhusõiduki käitajad peavad esitama sõltumatutele tõendajatele kõik asjakohased tõendavad dokumendid, et hõlbustada aastaaruande kinnitamise protsessi, nagu on nõutud kestliku lennutranspordi määruse artiklis 8 (eelkõige artikli 8 lõikes 3).

4.3. **Kui kaua peab õhusõiduki käitaja põhjendamiseks kasutatud dokumente säilitama?**

Määrusega pannakse õhusõiduki käitajatele tõendamiskohustus, et nad põhjendaksid pädevatele asutustele ja EASA-le kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõigete 1 ja 2 nõuete järgimist. Seetõttu peavad õhusõiduki käitajad hindama, kui kaua on soovitatav säilitada asjakohaseid tõendavaid dokumente, võttes arvesse selliseid aspekte nagu haldus- või kohtumenetluse võimalus. Ideaaljuhul peaksid õhusõiduki käitajad säilitama tõendavaid dokumente vähemalt neli aastat (st säilitatakse aruandeaasta ja veel kolme aasta andmed). See ajavahemik võib liikmesriigiti erineda, sest sektori suhtes kohaldatavates liikmesriigi õigusnormides võivad olla ette nähtud eri tähtajad. Liikmesriigid peaksid võtma arvesse käesolevas punktis esitatud andmete säilitamise soovitust, kui nad kehtestavad kestliku lennutranspordi määruse artikli 12 lõikes 1 osutatud karistusnormid, mida kohaldatakse rikkumise korral.

4.4. **Kaalutlused seoses varulennuvälja valiku ja otsustuspõhise kütusega**

Õhusõiduki käitajal on komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punktis CAT.OP.MPA.192 ([32]) sätestatud piirides vabadus valida varulennuväli. Sageli võib olla mõistlikum valida muudest võimalikest ja lähematest alternatiividest kaugemal asuv varulennuväli majanduslikel põhjustel, näiteks kui lennujaamas tegutsevate käitlejatega on sõlmitud õhusõidukite hooldamise leping ja/või kui varulennuväljal maandumise korral on tagatud tingimused parema teenuse osutamiseks reisijatele (st ärilise lennu varulennuvälja korral). Varulennuvälja valikut ei või siiski kasutada majanduslike odavama kütuse kaasaveo tavade varjamiseks.

([31]) Aeronavigatsiooniteenuse osutaja.

([32]) Vt komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määruse (EL) nr 965/2012 (millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008) (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1) IV lisa „Äriline lennutransport“.

Samuti ei tohi õhusõiduki käitaja anda piloodile juhiseid tankida konkreetses lennujaamas majanduslikel põhjustel rohkem lennukikütust ja võtta see kasutusele otsustuspõhise kütusena. Nagu selle nimetus osutab, tuleb otsustuspõhist kütust tankida üksnes õhusõiduki komandöri äranägemisel ja õhusõiduki käitaja sekkumiseta ([33]).

Sama põhimõtet kohaldatakse selliste tavade suhtes, millega varjatakse odavama kütuse kaasavedu, liigitades selle muudesse kütusekategooriatesse, näiteks kui selliste kategooriate kütust tangitakse kogustes, mis on selgelt suuremad kui iga sellise kütuseliigi eesmärkide saavutamiseks vajalikud kogused (nt ruleerimiseks vajaliku kütuse koguse suurendamine, reisikütuse koguse suurendamine ebarealistlikult madala reisilennutasandi ja ebarealistliku stardimassi planeerimise kaudu).

Tavad, mille puhul kasutatakse alternatiivkütust, otsustuspõhist kütust ja muude kategooriate kütust, et varjata majanduslikku odavama kütuse kaasavedu, kujutavad endast kestliku lennutranspordi määruse asjaomaste sätete rikkumist. Kui sellised tavad tuvastatakse üksteisega kooskõlas olevate kaudsete tõendite kogumi alusel, millest nähtub, et täidetud on nii objektiivne kui ka subjektiivne tunnus, võivad asjakohased riiklikud ametiasutused määrata karistuse ([34]).

5. KESTLIKU LENNUTRANSPORDI MÄÄRUSE ARTIKLI 5 LÕIGE 3: AJUTISED VABASTUSED KÜTUSE TANKIMISE KOHUSTUSEST

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 3 on sätestatud nõuded, mida õhusõiduki käitaja peab ajutise vabastuse eelneval taotlemisel täitma:

„Erandina võib õhusõiduki käitaja artikli 11 lõikes 6 osutatud pädevalt asutuselt (pädevatelt asutustelt) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel taotleda enda ajutist vabastamist käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud kohustuse täitmisest liidu lennujaamast väljuvate lendude puhul, mille kindlaksmääratud olemasolev või uus marsruut on lühem kui 850 kilomeetrit või lühem kui 1 200 kilomeetrit marsruutide puhul, mis viivad raudtee- või maanteeühenduseta saartel asuvatesse lennujaamadesse. Seda vahemaad mõõdetakse suurringjoone meetodil.

Selline taotlus esitatakse vähemalt kolm kuud enne kavandatava vabastuse kohaldamise kuupäeva ja sellele lisatakse üksikasjalik ja asjakohane põhjendus. Kõnealust vabastust tuleks kohaldada üksnes juhtudel, kui:

(a) asjaomases liidu lennujaamas esineb õhusõidukite tankimisel tõsiseid ja korduvaid raskusi, mis ei võimalda õhusõiduki käitajatel mõistliku aja jooksul edasi lennata, või

(b) konkreetse liidu lennujaama geograafiline eripära põhjustab struktuurseid kütusetarneraskusi, mis toovad eelkõige tingituna konkreetsetest kütuse transpordiga seotud piirangutest või kütuste piiratud kättesaadavusest selles lennujaamas kaasa sarnast tüüpi lennukikütuste suhtes teistes liidu lennujaamades keskmiselt kohaldatavatest hindadest oluliselt kõrgemad hinnad ning mis asetavad asjaomase õhusõiduki käitaja muudes sarnaste konkurentsinäitajatega liidu lennujaamades valitsevate turutingimustega võrreldes märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolukorda.“

Konkreetsete marsruutide puhul võib õhusõiduki käitaja ajutiselt vabastada kohustusest tankida liidu lähtelennujaamas, kui ta suudab tõendada, et selles liidu lennujaamas esineb õhusõidukite tankimisel tõsiseid ja korduvaid raskusi, mis ei võimalda tal mõistliku aja jooksul edasi lennata ja mis võivad mõjutada lennuühendusi, eelkõige äärealadel. Erandit võiks kohaldada ka juhul, kui esineb struktuurseid kütusetarneraskusi, mis toovad kaasa oluliselt kõrgemad kütusehinnad kui teistes liidu lennujaamades sarnast liiki kütuste suhtes keskmiselt kohaldatavad hinnad. Oluliselt kõrgemad kütusehinnad konkreetses liidu lennujaamas ei tohiks aga olla põhjustatud peamiselt suuremast kestlike lennukikütuste kasutamisest selles liidu lennujaamas.

Pädev asutus võib anda vabastuse üksnes juhul, kui artikli 5 lõike 3 punktides a või b sätestatud nõuded on täidetud ja kui taotlus on nõuetekohaselt põhjendatud.

5.1. Esimene tingimus: vahemaanõue

Enne kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 kohase ajutise vabastuse taotlemist peab õhusõiduki käitaja tagama, et marsruut, mille suhtes vabastust kohaldataks, vastab kõnealuses artiklis sätestatud vahemaanõuetele. Artikli 5 lõikes 3 on sätestatud kaks võimalust:

1. õhusõiduki käitaja võib taotleda vabastust liidu lennujaamast lähtuva olemasoleva või uue marsruudi puhul, mis on lühem kui 850 kilomeetrit, *või*

([33]) Komisjoni määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa B-alajao punkti CAT.OP.MPA.181 alapunkti c alapunkt 8 „otsustuspõhine kütus, kui õhusõiduki kapten seda nõuab“.

([34]) Vt nt Euroopa Kohtu 6. veebruari 2018. aasta otsus Altun jt, C359/16, ECLI:EU:C:2018:63, punktid 48–52.

2. õhusõiduki käitaja võib taotleda vabastust olemasoleva või uue marsruudi puhul, mis on lühem kui 1 200 km, kui see marsruut viib raudtee- või maanteeühenduseta saartel asuvatesse lennujaamadesse. See marsruut peab lähtuma liidu lennujaamast ning see võib olla kas mandri ja saare vaheline marsruut või ilma mandriühenduseta saarte vaheline marsruut.

Taotluse esitamiseks peab õhusõiduki käitaja märkima vähemalt i) Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) asjaomase marsruudi lennujaamakoodid, ii) liidu lähtelennujaama ja iii) Vincenty meetodil arvutatud vahemaa kilomeetrites.

Pädev asutus kontrollib, kas lähtelennujaam on liidu lennujaam kestliku lennutranspordi määruse tähenduses ja kas taotletav marsruut vastab kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 3 sätestatud vahemaanõuetele. Vahemaa arvutamine põhineb Vincenty meetodil, millega määratakse kindlaks kaugus kahe punkti vahel sfääri pinnal, kasutades rahvusvahelist geodeetiliste koordinaatide süsteemi (WGS84) ([35]). Lennuvälja laius- ja pikkuskraadide alusena tuleks kasutada ICAO dokumenti 7910 „Location Indicators“ (Asukohatähised) ([36]).

5.2. **Teine tingimus: artikli 5 lõike 3 punktides a ja b sätestatud nõuded**

Kui RFEUA määruse artikli 5 lõikes 3 sätestatud vahemaanõue on täidetud, peab õhusõiduki käitaja teise sammuna hindama, kas marsruut, mille puhul õhusõiduki käitaja vabastust taotleb, vastab kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti a või b kohastele teistele nõuetele.

Igale vabastustaotlusele tuleb lisada üksikasjalik ja asjakohane põhjendus ning põhjendusega seotud asjakohased dokumendid.

Pädev asutus hindab iga taotlust pärast juhtumipõhist analüüsi. Samuti võtab pädev asutus põhjalikult arvesse tema pädevusse kuuluva asjaomase liidu lennujaama eripära, mille puhul õhusõiduki käitaja taotleb vabastust kütuse tankimise kohustusest. Taotluse hindamise ajal võib pädev asutus pöörduda asjaomase liidu lennujaama poole, et õhusõiduki käitaja esitatud vabastustaotluse kohta teavet küsida. Näiteks võib pädev asutus paluda lennujaamal esitada varasemad andmed pööringuaegade ja -toimingute või kütuse kättesaadavuse kohta, kui see on asjakohane, et saada teavet vabastustaotluse rahuldamise / rahuldamata jätmise otsuse tegemiseks.

5.2.1. ***Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkt a – tõsised ja korduvad käitamisraskused ning ebamõistlikud pööringuajad***

5.2.1.1. *Mis on tõsised ja korduvad käitamisraskused?*

Esiteks peab õhusõiduki käitaja tõendama, et liidu lennujaamas, mille puhul ta taotleb tankimisest vabastamist, esineb tankimisel tõsiseid ja korduvaid käitamisraskusi. Ühekordset sündmust, nagu streik lennujaamas, ei saa pidada tõsiseks ja korduvaks käitamisraskuseks, mis õigustab tankimisest vabastamist selles liidu lennujaamas. Streikide mõjust kütuse tankimisele tuleks teatada kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 alusel, kui need eeldavad lähtelennujaamas kütuse täiendavat tankimist kütusega seotud ohutuskaalutlustel.

Teiseks tuleb tõendada, et asjaomases liidu lennujaamas esinevad käitamisraskused avaldavad õhusõiduki käitajale negatiivset mõju. Sellised raskused võivad näiteks asjaomase õhusõiduki edasisel käitamisel avaldada märkimisväärset ja arvestatavat negatiivset mõju õhusõiduki lennuplaanile. Sellega seoses võib tekkida oht, et lennuvälja teenindusaegade koordineerija/nõustaja määrab õhusõiduki käitajale karistuse või et asjaomase õhusõiduki käitaja ei saa sel päeval lennutegevust jätkata, mis võib mõjutada ELi lennuühendusi.

Käitamisraskus peab seega olema i) asjaomase liidu lennujaamaga seotud korduv või süstemaatiline sündmus, ii) selle tulemuseks peab olema ebamõistlik pööringuaeg (nagu on selgitatud punktis 5.2.1.2) ja iii) sellel peab olema negatiivne majanduslik mõju õhusõiduki käitajale.

Järgmisi juhtumeid, mis ei kujuta endast ammendavat loetelu, võib pidada *võimalikeks käitamisraskusteks*, mis võivad õigustada vabastuse andmist, kui on tõendatud negatiivne mõju õhusõiduki käitajale:

([35]) Vt viide töövahendile ICAO CERT ja Vincenty meetodi kohaldamisele aadressil https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Seoses lennuvälja asukohatähistega vt viide ICAO andmeteenusele https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— piiratud ruum perroonidel ja/või ülekoormatud perroonid lennujaamas võivad mõjutada pööringuaega, eelkõige ülekoormatud lennujaamades kõrghooajal (nt saarte lennujaamades või suusakuurortide lähedal asuvates väikestes lennujaamades);

— pööringutoiminguid võimaldavas lennujaamas ei ole piisavalt töötajaid ja/või piisaval hulgal seadmeid, näiteks hüdrantsüsteeme või kütuseveokeid Piisavate ressursside/seadmete puudumine lennujaamas võib mõjutada tankimise ooteaegu ja seega õhusõiduki lõplikku pööringuaega. Selle vabastustaotluse põhjendamiseks peab lennujaama kütusekäitleja olema märkinud, et tal ei ole piisavalt ressursse ja/või seadmeid, et õhusõidukit ebamõistliku viivituseta teenindada;

— kohalikud eeskirjad, mis takistavad reisijate pardaleminekut ja väljumist õhusõiduki tankimise ajal, ja/või kohalikud tuleohutuseeskirjad, mis nõuavad tuletõrjeauto olemasolu õhusõiduki tankimiseks reisijate pardalemineku ja väljumise ajal. Sellised kohalikud eeskirjad võivad mõjutada õhusõiduki käitajate pööringutoiminguid ülekoormatud lennujaamades või suure hooajalisusega lennujaamades. Sellistel juhtudel peaksid õhusõiduki käitajad tõendama, et asjaomased stsenaariumid mõjutavad õhusõiduki pööringuaega märkimisväärsel ja arvestataval viisil, eelkõige juhul, kui lennuplaanid on tihedad või kui tuletõrjeautode kättesaadavus on piiratud.

5.2.1.2. *Mis on ebamõistlik pööringuaeg?*

Kui käitamisraskuste olemasolu on kindlaks tehtud, peab õhusõiduki käitaja hindama, kas need raskused takistavad õhusõiduki tankimist, samal ajal kui peetakse kinni mõistlikust pööringuajast. Pööringuaeg on ajavahemik õhusõiduki lennujaama saabumise (õhusõiduki täielik peatumine/pidurdumine) ja selle järgmise lennu väljumise vahel (õhusõiduki uksed on väljumiseks suletud). Üldiselt on kütuse tankimiseks kuluv aeg peaaegu alati lühem kui aeg, mis on vajalik õhusõidukist väljumiseks ja lasti mahalaadimiseks ning seejärel reisijate pardaleminekuks, lasti pealelaadimiseks ja õhusõiduki teenindamiseks.

ELi õigusraamistik (st määruse (EL) nr 965/2012 IV lisa punkti CAT.OP.MPA.200 nõuded ja nendega seotud AMC6 ([37])) võimaldab tankida reisijate lennukist väljumise ajal, kuid see tava ei ole Euroopa käitajate seas laialt levinud, kuna see ei olnud kuni 2022. aastani sõnaselgelt lubatud. Enne seda oli tankimine võimalik ainult pardalemineku ajal. Seetõttu ei tohi nõustuda põhjendusega ebapiisava pööringuaja kohta, mis põhineb üksnes sellel, et tankimine ei olnud õhusõidukist väljumise ajal võimalik, välja arvatud juhul, kui kõik kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti a nõuded on täidetud.

Pikamaalennu puhul on pööringuaeg tavaliselt 60–150 minutit, lühilennu puhul aga 25–80 minutit, eeldusel et õhusõiduki käitajal on lubatud tankida siis, kui reisijad lähevad pardale, on pardal või väljuvad õhusõidukist ([38]).

Võttes arvesse tüüpilist pööringuaega, võib õhusõiduki käitaja juhul, kui tõsised ja korduvad käitamisraskused takistavad tankimist mõistliku aja jooksul, taotleda kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti a kohast vabastust. Vabastustaotlust, milles väidetakse, et uue tankimiskohustuse tõttu pikenes pööringuaeg näiteks 25 minutilt 30 minutile, ei ole aga võimalik rahuldada, välja arvatud juhul, kui on tõendatud, et hilinemine on märkimisväärne ja selle negatiivne majanduslik mõju järgnevatele lendudele on tõendatult nii suur, et uusi pööringuaegu ei saa pidada mõistlikuks. Teisisõnu ei saa vabastustaotlus põhineda üksnes kavatsusel säilitada sama pööringuaeg nagu enne kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kehtestamist.

Pädev asutus ja õhusõiduki käitaja võivad tugineda järgmisele loetelule, et teha kindlaks, kas tankimiskohustus ja samal ajal esinevad käitamisraskused toovad kaasa ülemäärase pööringuaja, mis erineb mõistlikust ajast ning võib seetõttu avaldada märkimisväärset negatiivset mõju õhusõiduki käitaja tegevusele. Järgnev loetelu ei ole ammendav.

— Õhusõiduki käsiraamatus sisalduv teave maksimaalse kütusemahu kohta.

([37]) „Acceptable Means of Compliance 6“ (Nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid 6) (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) Kooskõlas ajavahemikega, mis on esitatud EUROCONTROLi 18. aprilli 2023. aasta dokumendi „Standard Inputs for Economic Analyses“ (Majandusanalüüside standardsisendid) (versioon 10.0.3) tabelis 18.2.

— 18. aprillil 2023 avaldatud EUROCONTROLi majandusanalüüside standardsisendite (versioon 10.0.3) ([39]) tabelis 18.2 esitatud lennujaama asjakohased varasemad andmed pööringutoimingute ja/või pööringuaja vahemike kohta.

— Õhusõiduki käitaja varasemad andmed pööringutoimingute kohta asjaomases lennujaamas. Kui õhusõiduki käitaja on varem tavapäraselt tankinud, ei tohiks esineda takistust, välja arvatud juhul, kui asjaolud on oluliselt muutunud.

— Ülemäärane pööringuaeg võib mõjutada lennujaama teenindusaegade graafikut, mistõttu on oht, et asjaomase lennujaama koordineerija/nõustaja määrab õhusõiduki käitajale karistuse.

— Pööringuaeg mõjutab õhusõiduki käitaja tegevust järgnevatel lendudel, mistõttu on oht, et järgneva lennujaama lennuvälja teenindusaegade koordineerija/nõustaja määrab talle karistuse.

Kokkuvõttes ja kooskõlas eespool esitatud näidetega peab õhusõiduki käitaja artikli 5 lõike 3 punkti a kohases vabastustaotluses tõendama, et i) esineb tõsine ja korduv sündmus, mis põhjustab käitamisraskusi, ii) pööringuaeg on ebamõistlik iii) ning see avaldab lennuühendustele või õhusõiduki käitajale tõsist negatiivset majanduslikku mõju. Kui puudub negatiivne mõju lennuühendustele või õhusõiduki käitajale, ei ole alust taotleda vabastust kohustusest asjaomases lennujaamas tankida.

5.2.2. ***Artikli 5 lõike 3 punkt b – geograafilisest eripärast põhjustatud struktuursed kütusetarneraskused***

Selleks et pädev asutus saaks anda ajutise vabastuse, peavad artikli 5 lõike 3 punkti b kohased vabastustaotlused vastama neljale kumulatiivsele nõudele: i) liidu lennujaamas peavad esinema struktuursed kütusetarneraskused; ii) need peavad olema tingitud liidu lennujaama geograafilisest eripärast; iii) nende tulemuseks peavad olema teistes liidu lennujaamades keskmiselt kohaldatavatest hindadest oluliselt kõrgemad kütusehinnad ning iv) need peavad panema õhusõiduki käitaja märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolukorda (muudes sarnaste konkurentsinäitajatega liidu lennujaamades valitsevate turutingimustega võrreldes).

5.2.2.1. *Millised on lennujaama geograafilisest eripärast tulenevad struktuursed kütusetarneraskused liidu lennujaamas?*

Kaks esimest nõuet hõlmavad liidu lennujaamu, kus esinevad kütuse tarnimisel struktuursed raskused selle territooriumi geograafilise eripära tõttu, kus asjaomane liidu lennujaam asub. Liidu lennujaamades, mis asuvad äärepoolsetes piirkondades, nagu saared, Euroopa äärealad või mägipiirkonnad, võivad sageli tekkida sellised struktuursed kütusetarneraskused. Neid tarneraskusi võivad põhjustada sellised tegurid nagu asjaomase piirkonna piiratud või täielikult puuduv kütusetootmisvõimsus; ebapiisavad maantee- või toruühendused või (saarte puhul) vajadus tarnida kütust meritsi.

Teine asjaolu, mida tuleks arvesse võtta, on piiratud kütuseladustamisvõimalused asjaomases liidu lennujaamas. Kütuseladustamisvõimalused võivad olla piiratud sellistes liidu lennujaamades, millel geograafilise eripära tõttu puudub torujuhtmeühendus.

Seepärast tunnistatakse kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punktis b, et liidu lennujaama geograafiline eripära võib põhjustada struktuurseid kütusetarneraskusi, sealhulgas lennukikütuse piiratud kättesaadavust liidu lennujaamas.

5.2.2.2. *Miks toovad kütusetarnetega seotud ja geograafilised eripärad kaasa oluliselt kõrgemad kütusehinnad kui keskmised kütusehinnad teistes liidu lennujaamades?*

Struktuursed kütusetarneraskused, mis tulenevad konkreetse liidu lennujaama geograafilisest eripärast (nagu on selgitatud punktis 5.2.2.1), võivad kolmanda tingimusena tuua kaasa sarnast tüüpi kütuste suhtes teistes liidu lennujaamades keskmiselt kohaldatavatest hindadest oluliselt kõrgemad hinnad.

Lisaks võib tegevuse suur hooajalisus liidu lennujaamades, mida mõjutavad kütusetarneraskused ja geograafilised eripärad, suurendada nõudlust lennukikütuse järele, mille tulemuseks on sarnast tüüpi kütuste suhtes teistes liidu lennujaamades keskmiselt kohaldatavatest hindadest oluliselt kõrgemad hinnad.

([39]) Vt dokument järgmisel lingil: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Teisi liidu lennujaamu võidakse suures osas varustada näiteks torujuhtme kaudu, vältides seega täiendavaid transpordikulusid, näiteks neid, mis kaasnevad kütuse tarnimisega saarel asuvasse lennujaama. Teistes liidu lennujaamades võivad transpordikulud olla väiksemad, kui liidu lennujaamas on rohkem kui üks kütusetarnija või kui lennujaam asub kütuse rafineerimistehase lähedal. Need elemendid soodustavad lennukikütuse konkurentsivõimelisemat hinnakujundust võrreldes selliste liidu lennujaamadega, mida iseloomustavad punktis 5.2.2.1 kirjeldatud geograafilised eripärad.

Punktis 5.2.2.4 on selgitatud, milliseid elemente tuleb tõendada näitamaks, et sarnaste lennukikütuste hinnad on oluliselt kõrgemad.

5.2.2.3. *Millised on õhusõiduki käitaja jaoks märkimisväärselt ebasoodsamad konkurentsitingimused võrreldes muudes sarnaste näitajatega liidu lennujaamades valitsevate turutingimustega?*

Pärast seda, kui on esmalt tõendatud, et lennujaamal „on struktuurseid kütusetarneraskusi [---] oma asukoha tõttu, mille tulemuseks on oluliselt kõrgemad kütusehinnad [---]“, peab õhusõiduki käitaja tõendama neljandat nõuet, nimelt et selles liidu lennujaamas tankimine paneks ta muudes sarnaste konkurentsinäitajatega liidu lennujaamades valitsevate turutingimustega võrreldes märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolukorda.

Õhusõiduki käitaja satuks märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolukorda, kui ta peab kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohaselt tankima järgmistel juhtudel.

— Lennukikütuse hinnad liidu lennujaamas, mille puhul vabastust taotletakse, on selle geograafilise eripära ja kütusetarneraskuste tõttu märkimisväärselt kõrgemad. Õhusõiduki käitajal oleks seetõttu raske tulemuslikult konkureerida teiste õhusõidukikäitajatega, kes teenindavad samas teeninduspiirkonnas asuvaid teisi liidu lennujaamu, mida peetakse reisijate nõudluse seisukohast asendatavateks. See võib juhtuda näiteks juhul, kui liidu lennujaam (ja seega taotluse esitanud õhusõiduki käitaja) teenindab turismi-/pühadeliiklust, mida oleks võimalik suunata teise liidu lennujaama, mis vastab sarnasele tarbijanõudlusele samas teeninduspiirkonnas. Hindamine tuleb teha igal üksikjuhul eraldi, kuid sellist asendatavust võib eeldada mõnede väikseimate saarte vahel, kes sõltuvad peamiselt turismiliiklusest ja kellel on muidu vähe muud sisenõudlust, või näiteks saare ja samas teeninduspiirkonnas asuva mandriranniku vahel.

— Konkurentsiolukord peab olema rohkem kui piisaval määral ebasoodsam; see peab olema *märkimisväärselt* ebasoodsam. Eeldatavasti esineb õhusõiduki käitajate hinnakujunduses ja konkurentsiseisundis (sealhulgas kulude kõikumises) teatavaid erinevusi, kuid need ei õigusta automaatselt vabastuse andmist. Et konkurentsiolukorda saaks pidada märkimisväärselt ebasoodsamaks, peavad konkurentsitingimused erinema rohkem kui vaid vähesel määral. Artikli 5 lõike 3 punkti b tuleb igal juhul kohaldada igal üksikjuhul eraldi, võttes arvesse marsruuti ja seda, kas samas teeninduspiirkonnas asub kaks liidu lennujaama.

Näide 3: õhusõiduki käitaja **Y** taotleb kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti b alusel ajutist vabastust tankimiskohustusest, kui ta väljub liidu lennujaamast **A** (mis asub saarel) liidu lennujaama **B (**mis asub mandril). Marsruut on **B–A–B**. Lennujaam **A** on peamiselt puhkusesihtkoht ja sellel on geograafilise eripära tõttu struktuursed kütusetarneraskused, millest tulenevalt on kütusehinnad märkimisväärselt kõrgemad. Käitaja **Y** peab oma vabastustaotluses tõendama, et lennujaama **A** tingimused asetavad ta märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolukorda võrreldes õhusõiduki käitajatega, kes lendavad samast mandril asuvast lennujaamast **B** liidu lennujaama **N**. **N** oleks selles näites lennujaama **A** teeninduspiirkonnas asuv liidu lennujaam, mis on lennujaamaga **A** sarnane puhkusesihtkoht.

— Õhusõiduki käitaja ebasoodsam konkurentsiolukord liidu lennujaamas, mille puhul ta vabastust taotleb, võib olla märkimisväärne võrreldes teiste liidu lennujaamadega, millel on sarnased konkurentsinäitajad (nt suurus, asukoht liikmesriigis või naaberliikmesriigis (või -riikides), ärimudel ja lennuliikluse jaotus). See ebasoodsam olukord võib tuleneda sellistest teguritest nagu suuremad tegevuskulud (sealhulgas lennujaama- ja käitlemistasud), läbilaskevõime piirangud (nt perroonide piiratud läbilaskevõime ja piiratud taristurajatised) ja/või kehv juurdepääs lennujaamale.

Näide 4: õhusõiduki käitaja **Y** taotleb artikli 5 lõike 3 punkti b kohast vabastust liidu lennujaamas **A**, kus lennuettevõtja on võrreldes liidu lennujaamaga **B** märkimisväärselt ebasoodsamas konkurentsiolukorras, kuna lennukikütuste hinnad on oluliselt kõrgemad, tegevuskulud suuremad, juurdepääsetavus kehv ja reisijatele ette nähtud rajatised vähem atraktiivsed. Asjaolu, et lennuettevõtjad ja reisijad eelistavad suurema tõenäosusega liidu lennujaama **B,** mõjutab liidu lennujaama **A** võimet liiklust kohale meelitada ja säilitada.

Artikli 5 lõike 3 punkti b kohase vabastustaotluse esitamisel peab õhusõiduki käitaja seega tõendama, et asjaomases liidu lennujaamas kohaldatav lennukikütuse oluliselt kõrgem hind, mis on tingitud lennujaama geograafilisest eripärast ja sellega seotud kütusetarneraskustest, asetab ta märkimisväärselt ebasoodsamasse konkurentsiolukorda võrreldes teiste õhusõidukikäitajatega, kes tegutsevad liidu sihtlennujaamades, mis võivad olla asendatavad. Teisisõnu peab taotluse esitanud õhusõiduki käitaja tõendama, et ilma vabastuseta kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 kohase kohustuse täitmisest kaotab ta märkimisväärse arvu reisijaid teisele õhusõidukikäitajale, kes pakub sarnast alternatiivset sihtkohta.

Tuleb meeles pidada, et need on näited asjaolude kohta, mille korral võib vabastuse andmine võimalik olla, kuid vabastuse heakskiitmiseks peavad olema täidetud kõik artikli 5 lõike 3 punktis b sätestatud nõuded. See tähendab, et õhusõiduki käitaja vabastustaotlust ei saa heaks kiita lihtsalt väite põhjal, et talle pakutakse lennujaamas A, mis on rafineerimistehasele lähemal, konkurentsivõimelisemat kütusehinda kui lennujaamas B, mis asub mägipiirkonnas. Kõigi artikli 5 lõike 3 punktis b sätestatud nõuete täitmist tuleb tõendada ükshaaval.

5.2.2.4. *Kuidas saab õhusõiduki käitaja oma vabastustaotlust põhjendada?*

Esiteks peab õhusõiduki käitaja tõendama, et liidu lennujaamas, mille puhul vabastust taotletakse, esineb lennukikütuse tarnimisel struktuurseid raskusi.

Teiseks peab õhusõiduki käitaja tõendama, et need tarneraskused on tingitud asjaomase lennujaama geograafilisest eripärast. Geograafiline eripära võib mõne saare puhul (nt väikesaared, millel puudub raudtee- või maanteeühendus mandriga) olla iseenesestmõistetav, kuid siiski on vaja tõendada, et täidetud on järgmised nõuded: i) struktuursed kütusetarneraskused ja ii) geograafiline eripära. Vabastustaotlust äärepoolsete või mägipiirkondade puhul tuleks üksikasjalikult selgitada (näiteks miks ja kuidas põhjustab lennujaama geograafiline eripära kütusetarnepiiranguid). Vabastustaotlus peaks sisaldama ka kütusetarneraskuste täpset kirjeldust. Teisisõnu ei piisa vabastustaotluse heakskiitmiseks üksnes geograafilise eripära tõendamisest. Tõendada tuleb ka tarneraskusi.

Kolmandaks peab õhusõiduki käitaja tõendama sarnast tüüpi lennukikütuste keskmise hinna olulist erinevust teiste liidu lennujaamade ja selle liidu lennujaama vahel, mille puhul ta tankimiskohustusest vabastamist taotleb. Õhusõiduki käitaja peab esitama pädevale asutusele kõik tema valduses olevad asjakohased dokumendid, et tõendada oluliselt kõrgemaid kütusehindu (nt kütusetarnija(te) hinnapakkumised liidu eri lennujaamades ja spetsiaalsete platvormide pakutavad keskmised hinnad). Hindamise toetamiseks võib kasutada järgmisi elemente:

— sarnaste lennukikütuste hindade võrdlus. See tähendab näiteks, et petrooleumi ja kestlike lennukikütuste hindade võrdlemine ei oleks sobiv viis olulise hinnaerinevuse tõendamiseks. Petrooleumi hindu tuleb võrrelda petrooleumi hindadega ja kestliku lennukikütusega segatud kütuste hindu tuleb võrrelda sarnaste kestliku lennukikütusega segatud kütuste hindadega;

— hinnavõrdlus sarnaste lennujaamade vahel, sealhulgas nende suuruse, asukoha (st liikmesriigis või naaberliikmesriigis või -riikides), ärimudeli ja liikluse kogusuuruse alusel. Hinnavõrdluseks valitud lennujaamad esitavad teistes liidu lennujaamades kättesaadavad lennukikütuse keskmised turuhinnad, et võrrelda neid oluliselt kõrgemate hindadega liidu lennujaamas, kus vabastust taotletakse;

— lennukikütuse oluliste hinnaerinevuste võrdlust võib toetada õhusõiduki käitajate kulude ja/või kasumimarginaali analüüsiga;

— lennukikütuse oluliste hinnaerinevuste võrdlust võib toetada hindu mõjutava pakkumise ja nõudluse analüüsiga (st pakkumise piirangud ja nõudluse muutused, näiteks hooajalised muutused).

Neljandaks peab õhusõiduki käitaja tõendama märkimisväärselt ebasoodsamat konkurentsiolukorda võrreldes teistesse sarnaste konkurentsinäitajatega liidu lennujaamadesse lendavate õhusõidukikäitajatega. Seepärast peab õhusõiduki käitaja oma taotlust põhjendama, nimetades veel mõne(d) konkureeriva(d) liidu sihtlennujaama(d), näidates, kuidas see liidu lennujaam konkureerib selle liidu lennujaamaga, mille puhul vabastust taotletakse, ning tõendades kas reisijate kaotamist kõnealusele teisele liidu lennujaamale või prognoositavat ja mittehüpoteetilist reisijate kaotamise ohtu (mis on mõlemal juhul tõendatult „märkimisväärne“).

Asutustel, kes hindavad kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti b kohaseid taotlusi, soovitatakse teha enne taotluse heakskiitmise või tagasilükkamise üle otsustamist koostööd oma riiklike konkurentsiasutustega. See koostöö peaks konkreetselt hõlmama selliste nõuete hindamist, mis käsitlevad oluliselt kõrgemaid kütusehindu võrreldes teiste liidu lennujaamade keskmiste kütusehindadega ja muudes sarnaste konkurentsinäitajatega liidu lennujaamades valitsevate turutingimustega võrreldes märkimisväärselt ebasoodsamat konkurentsiolukorda.

6. **PÄDEV ASUTUS KESTLIKU LENNUTRANSPORDI MÄÄRUSE ARTIKLI 5 TÄHENDUSES**

6.1. **Asutuste roll kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõigete 2 ja 3 kohaldamisel**

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 2 võimaldab õhusõiduki käitajal jätta RFEUA määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud tankimisnõude täitmata, kui see on nõuetekohaselt põhjendatud kütusega seotud ohutusnõuete täitmisega. Selliseid asjaolusid tuleb kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõikes 6 osutatud pädevale asutusele või pädevatele asutustele ja EASA-le nõuetekohaselt põhjendada, esitades ka teabe mõjutatud marsruutide kohta ([40]).

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõikes 6 on sätestatud järgmine: „Vastutav liikmesriik, kelle [kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõike 1 kohaselt] määratud pädev(ad) asutus(ed) on konkreetse liidu lennujaama käitaja puhul vastutav(ad), määratakse kindlaks vastava liidu lennujaama territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.“

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 kohaldamisel peab õhusõiduki käitaja seega teatama kütusega seotud ohutuskaalutlustest ja põhjendama, miks ta ei täida artikli 5 lõikes 1 sätestatud tankimiskohustust (st 90 % vajalikust aastasest reisikütusest ja ruleerimiseks vajalikust kütusest) ning teavitama kestliku lennutranspordi artikli 11 lõikes 6 osutatud asutust ka mõjutatud marsruutidest. See on asutus, kes on vastutav konkreetse liidu lennujaama käitaja puhul, kes omakorda määratakse kindlaks vastava lennujaama territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 3 on sätestatud, et teatavatel asjaoludel võib RFEUA määruse artikli 11 lõikes 6 osutatud pädevalt asutuselt või pädevatelt asutustelt eelnevalt taotleda vabastust artikli 5 lõikes 1 sätestatud tankimiskohustusest. Artikli 5 lõike 3 kohaselt peab õhusõiduki käitaja seega taotlema võimalikke vabastusi ([41]) selle liidu lennujaama vastutavalt asutuselt, kus õhusõiduki käitaja väidetavalt ei saa tankida, ja selle sätte alusel tema taotlus kiidetakse heaks või lükatakse tagasi.

Kokkuvõttes on pädev asutus, kellele esitatakse tagantjärele põhjendused ohutuskaalutlustel tankimata jäetud koguste kohta ja eeltaotlus tankimiskohustusest vabastamiseks, selle lennujaama pädev asutus, kus kütus tankimata jäetakse. See asutus võib erineda asutusest, kes on pädev määrama õhusõiduki käitajale trahve.

6.2. **Kes on tankimiskohustuse täitmise tagamise ja trahvide määramise eest vastutav pädev asutus?**

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõikes 1 on sätestatud, et „[l]iikmesriigid määravad pädeva(d) asutuse(d), kes vastutab (vastutavad) käesoleva määruse kohaldamise tagamise ning õhusõiduki käitajatele, liidu lennujaamade käitajatele ja lennukikütuse tarnijatele trahvide määramise eest“.

Selleks et hõlbustada pädevate asutuste vahelist koostööd ning suurendada läbipaistvust ja huvitatud isikute lihtsamat juurdepääsu, avaldab komisjon oma veebisaidil kestliku lennutranspordi määruse rakendamise ja täitmise tagamise eest vastutavate määratud riiklike pädevate asutuste nimekirja ([42]).

([40]) Õhusõiduki käitaja peab esitama selle teabe ka kestliku lennutranspordi määruse artiklis 8 osutatud aruandes (st aastaaruandes) ning teatama asjaomastest kütusekogustest eraldi. See aruanne tuleb esitada RFEUA artikli 11 lõike 5 kohaselt määratud asutusele. Aruanne (sealhulgas ohutuskaalutlustel tangitud kogused) tuleb esitada iga aruandeaasta 31. märtsiks (esitatakse tagasiulatuvalt).

([41]) Marsruudi puhul tuleb kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 kohaselt esitatavad vabastustaotlused esitada pädevale asutusele vähemalt kolm kuud enne kavandatava vabastuse kohaldamise kuupäeva (eelnev taotlemine).

([42]) Vt kestliku lennutranspordi määruse kohaselt määratud pädevate asutuste nimekiri liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebisaidil (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõikes 5 on sätestatud, et konkreetse õhusõiduki käitaja puhul vastutav(ad) määratud asutus(ed) (vt kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõige 1) määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009 ([43]). Kui õhusõiduki käitaja puhul ei ole komisjoni määruses (EÜ) nr 748/2009 ühtegi liikmesriiki vastutama määratud, määratakse õhusõiduki käitaja puhul vastutav asutus kindlaks direktiivi 2003/87/EÜ ([44]) artiklis 18a sätestatud normide kohaselt ([45]). Need normid sisaldavad sätteid, millega reguleeritakse haldava liikmesriigi määramist iga õhusõiduki käitaja puhul. Selle eesmärk on vähendada õhusõiduki käitajate ja kestliku lennutranspordi määruse täitmise tagamise eest vastutavate liikmesriikide halduskoormust.

Pädev asutus või pädevad asutused, kes vastutavad õhusõiduki käitajatele kestliku lennutranspordi määruse artiklis 5 sätestatud nõuete täitmata jätmise korral trahvide määramise eest (vt kestliku lennutranspordi määruse artikli 12 lõige 2), on asutus või asutused, mille liikmesriigid on määranud vastavalt kõnealuse määruse artikli 11 lõigetele 1 ja 5. See tähendab, et üksnes määratud asutus(ed) peaks(id) määrama trahve õhusõiduki käitajatele, kelle puhul nad on määratud vastutavaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009 või direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 18a sätestatud normidele. See (need) on sama(d) asutus(ed), kellele neile määratud õhusõidukikäitajad esitavad aruandeid (kooskõlas kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 lõikega 1) ja seega see (need) asutus(ed), kellel on otsene juurdepääs aastaaruande täielikule sisule selle kohta, kas artikli 5 lõikes 1 sätestatud künnis on täidetud.

Selline määratud asutus või sellised määratud asutused vastutavad neile määratud õhusõidukikäitajatele trahvide määramise ja sissenõudmise eest isegi juhul, kui kestliku lennutranspordi määruse artiklis 5 sätestatud künnist ei täidetud väljaspool asjaomast liikmesriiki asuvates liidu lennujaamades. Selline nõuete täitmata jätmine ei ole seotud ühegi konkreetse liidu lennujaamaga, vaid pigem kogu ELi hõlmava kohustusega tagada, et tangitud lennukikütuse aastased kogused vastavad kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud künnisele. Sellisel määratud asutusel või asutustel on vajalik teave kütusega seotud ohutuskaalutlustel tangitud kütuse kohta, sest see on osa õhusõiduki käitajate aruandekohustustest vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 lõike 1 punktile d ja II lisale.

Näide 5: Pädeva(te) asutus(t)e määramine

Liikmesriik **A** määrab tsiviillennunduse peadirektoraadi (edaspidi „**A-DGCA**“) oma pädevaks asutuseks kooskõlas kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõikega 1. Õhusõiduki käitaja **Y** puhul määratakse komisjoni määruse (EÜ) nr 748/2009 kohaselt vastutavaks liikmesriik **A**. Käesolevas näites on **A-DGCA** pädev asutus, kes vastutab kestliku lennutranspordi määruse nõuete täitmise tagamise ja õhusõiduki käitajale **Y** trahvide määramise eest, kui kõnealune õhusõiduki käitaja ei täida kõnealuse määruse artiklist 5 tulenevaid kohustusi.

Näide 6: kes on kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 kohane pädev asutus ja milline on mõju vastavalt kõnealuse määruse artiklile 8?

Õhusõiduki käitaja **Y** tegutseb liikmesriikide **A** ja **B** vahelisel marsruudil ning liikmesriigi **B** ja kolmanda riigi vahelisel marsruudil. Vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõikes 5 sätestatud normidele määratakse käitaja **Y** puhul vastutavaks liikmesriigi **A** pädev asutus **(A-DGCA)**. Käitaja **Y** täidab oma iga-aastast aruandekohustust vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artiklile 8 (järgides määruse II lisa) ja valmistab ette artikli 5 lõike 2 kohaselt esitatava teabe. Selles näites on õhusõiduki käitajal järgmised kohustused:

(1) lennud liikmesriigist **A** liikmesriiki **B**: selles näites täidab käitaja **Y** 90 % kütuse tankimise kohustust (vt kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 1) liidu lähtelennujaamas liikmesriigis **A**. Käitaja **Y** peab aru andma **A-DGCA**-le, kuna tema puhul on vastutavaks määratud liikmesriik **A**. Samuti peab ta aru andma EASA-le, et täita kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 lõikes 1 sätestatud kohustusi;

(2) lennud liikmesriigist **B** kolmandasse riiki: oma iga-aastase tankimiskohustuse hindamisel tuvastab **Y**, et ta jääb liidu lähtelennujaamas liikmesriigis **B** allapoole kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud 90 % künnist. Käitaja **Y** leiab aga, et künnisest allapoole jäämine on kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 kohaselt õigustatud kütusega seotud ohutuskaalutlustel.

([43]) Komisjoni 5. augusti 2009. aasta määrus (EÜ) nr 748/2009 nimekirja kohta õhusõiduki käitajatest, kes teostasid direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud lennutegevusi 1. jaanuaril 2006 või pärast seda, millega täpsustatakse iga õhusõiduki käitajat haldav liikmesriik (ELT L 219, 22.8.2009, lk 1).

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

([45]) Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi veebisaidil on avaldatud kestliku lennutranspordi määruse kohaldamisalasse kuuluvate õhusõiduki käitajate nimekiri, kus on märgitud iga õhusõiduki käitaja puhul vastutavaks määratud asutus.

Selles näites oleks käitajal **Y topeltkohustus**: i) ta peab liikmesriigi **B** pädevale asutusele (kus tankimisnõuet ei täideta) nõuetekohaselt põhjendama, miks ta tankimisnõuet ei täida, ning ii) ta peab teatama tankimata kogused ja asjakohased põhjendused **A-DGCA**-le ja EASA-le vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 lõikele 1.

→ Selles näites on käitaja **Y** puhul vastutavaks määratud pädev asutus **A-DGCA**. Nagu eespool selgitatud, on **A-DGCA** seega asutus, kelle ees asjaomane käitaja peab vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 8 lõikele 1 aruandekohustust täitma. **A-DGCA** on ka pädev asutus, kes määrab käitajale **Y** kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 1 rikkumise eest trahve, kui **A-DGCA** leiab pärast aruande hindamist ja liikmesriigi **B** pädeva asutusega konsulteerimist (vajaduse korral), et liikmesriigis **B** asuvas liidu lähtelennujaamas on toime pandud rikkumine.

Näide 7: kes on kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 kohane pädev asutus?

Õhusõiduki käitaja **Y** väljub liikmesriigi **B** pealinnas asuvast liidu lennujaamast, lendab liikmesriigis **C** saarel asuvasse liidu lennujaama ning seejärel naaseb liikmesriigi **B** pealinna (marsruut **B–C–B**). Selles näites teeb käitaja **Y** kindlaks, et ta peab taotlema kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti a kohast vabastust marsruudi **C–B** puhul, sest liikmesriigis **C** ei ole kõrghooajal kütuse tarnimine tagatud ja see toob kaasa ebamõistliku pööringuaja. Õhusõiduki käitaja on hinnanud artikli 5 lõike 3 punkti a nõudeid ja mõistab, et need on täidetud. Käitaja **Y** peab taotlema vabastust liikmesriigi **C** pädevalt asutuselt (st selle liikmesriigi pädevalt asutuselt, kus asuvas liidu lennujaamas õhusõiduki käitaja ei kavatse tankida).

Kui taotletakse kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punktide a või b kohast vabastust nn **kolmnurklendude** puhul, tuleb taotlus esitada selle lennujaama pädevale asutusele, kus õhusõiduki käitaja ei saa tankida.

Näide 8: pädevad asutused kolmnurklendude puhul

Marsruudil **ABCDA** ei saa õhusõiduki käitaja **Y** tankida liidu lennujaamades **B** ja **D** artikli 5 lõike 3 punkti a või b kohastel põhjustel. Õhusõiduki käitaja **Y** peaks taotlema i) vabastust liidu lennujaama **B** pädevalt asutuselt marsruudi **BC** puhul ja ii) veel üht vabastust liidu lennujaama **D** pädevalt asutuselt marsruudi **DA** puhul.

7. **ASUTUSTEVAHELINE KOOSTÖÖ**

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõikes 3 on sätestatud järgmine: „Komisjon, amet [(EASA)] ja liikmesriikide pädevad asutused teevad koostööd ja vahetavad kogu vajalikku teavet, et tagada käesoleva määruse tulemuslik rakendamine ja järgimine“.

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõike 3 kohaselt peavad liikmesriikide pädevad asutused tegema koostööd ja vahetama kogu teavet, mis on vajalik määruse tulemusliku rakendamise ja järgimise tagamiseks. See hõlmab võimalikke vabastusi, mis võidi anda kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 alusel. Selleks et tagada kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 järjepidev kohaldamine, peavad pädevad asutused samamoodi tegema koostööd ning vahetama teavet EASA ja komisjoniga. Selline koostöö on vajalik pädevate asutuste kohustustest tulenevalt, kuid komisjon ja EASA saavad seda hõlbustada.

Määratud asutus või asutused peavad olema kehtestanud riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada trahvide kogumine vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 12 lõikele 9.

Teavet, mille kestliku lennutranspordi määruse artikli 11 lõike 6 kohane pädev asutus on saanud kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 2 alusel, kasutatakse juhul, kui asutustevaheline koostöö on vajalik näiteks aastaaruande läbivaatamisel või trahvi määramise otsuse tegemisel. Trahvide määramise eest vastutav asutus võib küsida pädeva asutuse arvamust, kui kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 1 sätestatud tankimiskünnist ei täidetud kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks.

8. KESTLIKU LENNUTRANSPORDI MÄÄRUSE ARTIKLI 5 LÕIKE 3 PUNKTI A VÕI B KOHASE VABASTUSE TAOTLEMISE PROTSESS JA KOMISJONI ROLL

8.1. Vabastuse kehtivusaeg ja pikendamine

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 5 on sätestatud, et pädeva asutuse antud vabastus(t)e kehtivusaeg on piiratud ühe aastaga. Seepärast peaks pädev asutus täpsustama otsuses, millega ta annab vabastuse vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punktidele a või b, vabastuse täpse kestuse. See kestus võib langeda kokku lennujaamas kütuse tankimist takistava teguri kestusega, kuid see ei tohi ületada üht aastat.

Pädev asutus võib õhusõiduki käitaja taotluse alusel vabastuse enne selle kehtivusaja lõppu läbi vaadata. Kõik pikendamistaotlused tuleks esitada vähemalt kolm kuud enne vabastuse kehtivusaja lõppu.

Näide 9: vabastuse kestus

Õhusõiduki käitaja **Y** võib vajada vabastust saarel asuvas väikeses ülekoormatud liidu lennujaamas suvise sõiduplaani perioodi jooksul, sest see on aasta kõige kiirem aeg. Kõnealusel saarel ei pruugi aga olla vabastust vaja talvisel sõiduplaani perioodil. Pädev asutus hindab, kas kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 nõuded on täidetud, ja annab vabastuse seda õigustavate tuvastatud probleemide ajaks, kuid mitte mingil juhul kauemaks kui üheks aastaks.

8.2. Millal tuleks taotlus pädevale asutusele esitada?

Õhusõiduki käitaja peab esitama pädevale asutusele oma taotluse vähemalt kolm kuud enne kavandatava vabastuse kohaldamise kuupäeva (kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 3). Vabastusi võib taotleda aasta eri aegadel. Pädev asutus võib anda vabastuse üksnes juhul, kui artikli 5 lõike 3 punktides a või b sätestatud nõuded on täidetud ja kui taotlus on nõuetekohaselt põhjendatud. Pädev asutus peab tegema taotluse kohta otsuse põhjendamatu viivituseta ning hiljemalt üks kuu enne kavandatava vabastuse kohaldamise alguskuupäeva vastavalt kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikele 5.

8.3. Pädev asutus võib küsida lisateavet

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 4 on sätestatud, et pädev asutus võib kõnealuse määruse artikli 5 lõike 3 punkti a või b kohaste vabastustaotluste hindamisel küsida õhusõiduki käitajalt lisateavet lisaks põhjendustele, mille õhusõiduki käitaja on juba esitanud. Pädev asutus määrab kindlaks, millist teavet ta vabastustaotluse hindamiseks vajab.

Kui pädev asutus küsib lisateavet, peatatakse tähtaja arvestamine, mille jooksul pädev asutus peab otsuse tegema, nii kauaks, kui õhusõiduki käitaja on esitanud täieliku teabe.

8.4. Pädeva asutuse otsus (kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 6)

Pädev asutus peab tegema otsuse kiita heaks või lükata tagasi esimene vabastustaotlus, mille õhusõiduki käitaja on esitanud kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 3 punkti a või b kohaselt. Õhusõiduki käitaja ei saa käsitada otsuse tegemata jätmist kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 5 sätestatud tähtaegade jooksul otsusena, millega kiidetakse taotletud vabastus heaks.

Kui otsust pikendamistaotluste kohta ei võeta vastu hiljemalt üks kuu enne varem antud vabastuse kehtivusaja lõppu, käsitatakse seda otsusena, millega kiidetakse heaks pikendamistaotluses käsitletud vabastuse jätkuv kohaldamine. Nii on see juhul, kui õhusõiduki käitaja on oma pikendamistaotlusele lisanud üksikasjaliku ja asjakohase põhjenduse vähemalt kolm kuud enne vabastuse kehtivusaja lõppu.

8.5. **Millal hakatakse kohaldama siseriiklikku menetlust?**

Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõikes 7 on sätestatud, et õhusõiduki käitajal on õigus pädeva asutuse otsus vabastustaotluse tagasilükkamise kohta vaidlustada. Vaidlustamise korral kohaldatakse kooskõlas liikmesriikide menetlusautonoomiaga asjakohaseid siseriiklikke menetlusi, millega määratakse kindlaks, kas vaidlustatud riikliku otsuse kohaldamine tuleks peatada või mitte.

8.6. **Komisjoni roll**

8.6.1. ***Vabastuste loetelu avaldamine***

Pädevad asutused peavad edastama komisjonile lubatud ja tagasilükatud vabastuste loetelu. Loetelule lisatakse vabastustaotluse lubamise või tagasilükkamise põhjendus ja hinnang (kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõige 8). Seda võib teha kategooriate kaupa (nt ühe nõude täitmise tõendamata jätmine, tähtaegade järgimata jätmine).

Vastavalt artikli 5 lõikele 8 peab komisjon avaldama lubatud vabastuste loetelu ja ajakohastama seda vähemalt kord aastas.

8.6.2. ***Lubatud vabastusi käsitlevad kaebused***

Kooskõlas kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõigetega 9 ja 10 ning artikli 16 lõikega 2 võib komisjon võtta vastu rakendusakte, millega pädeval asutusel (pädevatel asutustel) palutakse võtta vastu otsus asjaomase vabastuse kehtetuks tunnistamise kohta alates sellest, kui algab järgmine sõiduplaani periood.

Kui sõiduplaani periood algab vähem kui kaks kuud pärast seda, kui pädev asutus on avaldanud vabastust kehtetuks tunnistava otsuse, hakatakse vabastust kehtetuks tunnistavat otsust kohaldama alates järgmise sõiduplaani perioodi ([46]) algusest.

Komisjon võib otsustada tegutseda omal algatusel või pärast seda, kui ta on hinnanud antud vabastust käsitlevat kirjalikku kaebust, mille on esitanud:

— liikmesriik,

— õhusõiduki käitaja,

— asjaomase liidu lennujaama käitaja,

— lennukikütuse tarnija.

Selleks et komisjonil oleks lihtsam küsimust hinnata ja otsustada, kas antud vabastuse kehtetuks tunnistamise taotlemiseks tuleb vastu võtta rakendusakt, võib komisjon paluda liikmesriikidelt ja õhusõiduki käitajatelt kogu vajalikku teavet. Kestliku lennutranspordi määruse artikli 5 lõike 10 kohaselt peavad liikmesriigid ja õhusõiduki käitajad esitama teabe põhjendamatu viivituseta ning liikmesriigid peavad hõlbustama õhusõiduki käitajatel teabe esitamist.

([46]) Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määruse (EMÜ) nr 95/93 (ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta) (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1) artikli 2 punkt d: „sõiduplaani periood – kas suve- või talvehooaeg lennuettevõtjate sõiduplaanides“.