C/2024/5997

9.10.2024

KOMISSION TIEDONANTO

Tulkintaohjeet tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/2405 (ReFuelEU Aviation -aloite) 5 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta

(C/2024/5997)

SISÄLLYSLUETTELO

Sivu

1. Johdanto ... 3
2. Asetuksen 5 artiklan soveltamisala: tankkausvelvoite ilma-alusten käyttäjille ... 4
   - 2.1. Keitä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan velvoite koskee ja mitkä lennot kuuluvat sen soveltamisalaan? ... 4
   - 2.2. Mitä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukainen oikeudellinen velvoite merkitsee? ... 5
   - 2.3. Milloin ja missä ilma-aluksen käyttäjän on tankattava? ... 6
   - 2.4. Ovatko kolmansien maiden ilma-aluksen käyttäjät velvollisia tankkaamaan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti? ... 6
   - 2.5. Mikä on unionin lentoaseman pitäjän rooli? ... 7
3. Vapautus tankkausvelvoitteesta ... 7
4. Asetuksen 5 artiklan 2 kohta: unionin lentoasemalta lähteviin lentoihin sovellettavan 90 prosentin tankkausvaatimuksen alittaminen turvallisuussyistä ... 7
   - 4.1. Tankkausvelvoitteen alittamisen vaikutukset asetuksen 8 artiklan mukaiseen vuosittaiseen raportointiin ... 8
   - 4.2. Esimerkkejä tilanteista, jotka edellyttävät lentopolttoaineen tankkaamista polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi, ja tietoja vaadittavista todistusasiakirjoista (perusteluista) ... 9
   - 4.3. Kuinka kauan ilma-aluksen käyttäjän on säilytettävä todistusasiakirjat? ... 11
   - 4.4. Varalentoaseman valintaa ja harkinnanvaraista polttoainetta koskevat näkökohdat ... 11
5. Asetuksen 5 artiklan 3 kohta: väliaikainen vapautus tankkausvelvoitteesta ... 12
   - 5.1. Ensimmäinen edellytys: etäisyyttä koskeva vaatimus ... 12
   - 5.2. Toinen edellytys: 5 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdan vaatimukset ... 13
     - 5.2.1. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a alakohta – vakavat ja toistuvat toimintavaikeudet ja kohtuuttomat kääntöajat ... 13
     - 5.2.2 5 artiklan 3 kohdan b alakohta – maantieteellisistä ominaisuuksista johtuvat rakenteelliset polttoaineen toimitusvaikeudet ... 15
6. Toimivaltainen viranomainen asetuksen 5 artiklaa sovellettaessa ... 18
   - 6.1. Viranomaisten rooli asetuksen 5 artiklan 2 ja 3 kohtaa sovellettaessa ... 18
   - 6.2. Kuka on tankkausvelvoitteen noudattamisen valvonnasta ja sakkojen määräämisestä vastaava toimivaltainen viranomainen? ... 18
7. Viranomaisten välinen yhteistyö ... 20
8. Poikkeuksen pyytäminen asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan nojalla ja komission rooli ... 21
   - 8.1. Poikkeuksen kesto ja uusiminen ... 21
   - 8.2. Milloin pyyntö toimivaltaiselle viranomaiselle on esitettävä? ... 21
   - 8.3. Toimivaltainen viranomainen voi pyytää lisätietoja ... 21
   - 8.4. Toimivaltaisen viranomaisen päätös (asetuksen 5 artiklan 6 kohta) ... 21
   - 8.5. Milloin kansallista päätöstä sovelletaan? ... 22

8.6. Komission rooli 22
8.6.1. Poikkeusluettelon julkaiseminen 22
8.6.2. Myönnettyjä poikkeuksia koskevat valitukset 22

1. **JOHDANTO**

Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle 18 päivänä lokakuuta 2023 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2023/2405 ([1]), jäljempänä 'asetus' tai "RFEUA-asetus", pyritään varmistamaan, että Euroopan unionin (EU) lentoliikenne saavuttaa vuosiksi 2030 ja 2050 asetetut unionin ilmastotavoitteet ja että sillä on keskeinen rooli eurooppalaisen ilmastolain ([2]) toteuttamisessa, samalla kun säilytetään tasapuoliset toimintaedellytykset sisämarkkinoilla. Asetuksessa vahvistetaan yhdenmukaistetut säännöt kestävien lentopolttoaineiden toimittamisesta ja käyttöönotosta unionissa. Lentopolttoaineen toimittajien on toimitettava ilmailumarkkinoille yhä suurempia vähimmäisosuuksia kestäviä lentopolttoaineita ja synteettisiä lentopolttoaineita. Lentoasemien pitäjillä on velvollisuus helpottaa kestävien lentopolttoaineiden saatavuutta. Unionin lentoasemilta lähtevien ilma-alusten käyttäjien on tankattava koko lentoa varten tarvittava lentopolttoaine, jotta vältetään ylipainoon liittyvät liialliset päästöt ja minimoidaan polttoaineen ylitankkauskäytännöistä ([3]) aiheutuva hiilivuodon riski.

Asetuksessa asetetaan ilma-alusten käyttäjille ja polttoaineen toimittajille raportointi- ja tiedonkeruuvelvoitteet, jotka koskevat tietoja, jotka on ilmoitettava toimivaltaisille viranomaisille ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle, jäljempänä 'EASA'. Siinä säädetään myös asetuksen täytäntöönpanosta ja sen valvonnasta vastaavien jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten nimeämissäännöistä sekä vaatimuksesta säätää tehokkaista, oikeasuhteisista ja varoittavista seuraamuksista, jos asetusta ei noudateta.

Kuten asetuksen johdanto-osan 5 ja 28 kappaleessa todetaan, ylitankkauskäytännöt ovat kestämättömiä, ja niitä olisi vältettävä, koska ne heikentävät unionin pyrkimyksiä vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia. Tämä olisi vastoin ilmailun hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita, koska ilma-alusten painon lisääminen lisäisi polttoaineen kulutusta ja siihen liittyviä päästöjä (sekä hiilidioksidi- että muita päästöjä) tällaisella lennolla. Asetuksen 5 artiklassa asetetaan siksi ilma-alusten käyttäjille tankkausvelvoite ennen lähtöä tietyllä unionin lentoasemalla.

Polttoaineen ylitankkauskäytännöt voivat vaarantaa tasapuoliset toimintaedellytykset. Siksi asetuksen 5 artiklaa sovelletaan sekä EU:n että EU:n ulkopuolisiin ilma-alusten käyttäjiin kaikkialla EU:ssa. Asetuksen 5 artiklan perimmäinen tarkoitus on välttää EU:n lentoliikennemarkkinoiden pirstoutuminen, estää kilpailun vääristymät ja tankkauskustannusten alentamiseen tähtäävät ilma-alusten käyttäjien epäterveet käytännöt ja edistää luopumista fossiilisista polttoaineista. Tästä syystä 5 artiklassa säädetty tankkausvelvoite on keskeinen osa RFEUA-asetusta.

Ilma-aluksen käyttäjä voi poikkeuksellisesti ja asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa alittaa asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn kynnysarvon, jos se on tarpeen sovellettavien polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi. Lisäksi se voi asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa pyytää toimivaltaiselta viranomaiselta väliaikaista vapautusta tankkausvelvoitteesta. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa vahvistetaan edellytykset, joiden on täytyttävä, jotta tällaista vapautusta voidaan pyytää.

Asetuksen 5 artiklan 11 kohdassa komissiolle annetaan valtuudet hyväksyä suuntaviivat asetuksen 5 artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta. Näihin suuntaviivoihin on sisällyttävä seikkoja, jotka ilma-aluksen käyttäjän on esitettävä poikkeusten perustelemiseksi.

Näissä tulkintaohjeissa esitetään komission tulkinta RFEUA-asetuksen 5 artiklan 2 ja 3 kohdassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta. Ohjeiden tarkoituksena on auttaa jäsenvaltioiden viranomaisia päättämään, voidaanko poikkeuspyyntö hyväksyä. Niillä pyritään myös varmistamaan asetuksen johdonmukaisempi soveltaminen ja täytäntöönpano. Sen varmistamiseksi, että asetuksen 5 artiklassa säädettyjä poikkeuksia sovelletaan yhdenmukaisesti kaikkialla EU:ssa, asiaa koskevan oikeudellisen kehyksen tulkintaa ja soveltamista koskevista kysymyksistä voidaan keskustella kestävää ilmailua käsittelevässä komission asiantuntijaryhmässä (E03118/2) ([4]) EASAn tuella. Ainoastaan Euroopan unionin tuomioistuimella on toimivalta antaa sitovia tulkintoja unionin lainsäädännöstä.

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

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1).

([3]) Polttoaineen ylitankkauksella tarkoitetaan käytäntöä, jossa ilma-alus kantaa enemmän polttoainetta kuin lennon aikana tarvitaan tankkaustarpeen vähentämiseksi tai välttämiseksi määrälentoasemalla.

([4]) Kestävää ilmailua käsittelevä alaryhmä (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=fi&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. **ASETUKSEN 5 ARTIKLAN SOVELTAMISALA: TANKKAUSVELVOITE ILMA-ALUSTEN KÄYTTÄJILLE**

Asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että ilma-aluksen käyttäjät tankkaavat *vähintään 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta* kullakin unionin lähtölentoasemalla, jolta ne liikennöivät kaupallisia ilmakuljetuslentoja.

Tämän säännöksen tavoitteena on varmistaa, että lentopolttoaineen määrä, joka tankataan ennen lähtöä tietyltä unionin lentoasemalta, on oikeassa suhteessa lentopolttoaineen määrään, joka tarvitaan kyseiseltä unionin lentoasemalta vuoden aikana lähtevien lentojen suorittamiseen.

Jotta saavutettaisiin 5 artiklan tavoite, joka koskee velvoitetta tankata unionin lähtölentoasemalla, ilmailualan asianomaisten osapuolten eli unionin lentoasemien pitäjien, ilma-alusten käyttäjien, polttoaineen tuottajien, lentopolttoaineen toimittajien ja polttoaineen käsittelijöiden olisi tehtävä yhteistyötä sujuvan siirtymän varmistamiseksi ja toimintavaikeuksien minimoimiseksi.

2.1. **Keitä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan velvoite koskee ja mitkä lennot kuuluvat sen soveltamisalaan?**

Lain mukaan kaikkien asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ilma-alusten käyttäjien on noudatettava asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaista tankkausvelvoitetta, kun ne lähtevät unionin lentoasemalta. Asetuksen 3 artiklan 3 kohdan mukaan ”ilma-aluksen käyttäjällä” tarkoitetaan ”henkilöä, joka liikennöi ([5]) edellisellä raportointikaudella vähintään 500:aa unionin lentoasemilta lähtevää, matkustajia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa tai 52:ta unionin lentoasemilta lähtevää, pelkästään rahtia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa, tai, jos tätä henkilöä ei voida tunnistaa, kyseisen ilma-aluksen omistajaa”.

Ilma-aluksen käyttäjä tunnistetaan operatiivisessa lentosuunnitelmassa (ilma-aluksen tunnistetiedoissa) esitetyllä lennonjohdon käyttämällä kutsumerkillä seuraavasti:

a) jos operatiivisessa lentosuunnitelmassa on ICAO:n ilma-aluksen toiminnasta vastaavalle virastolle myöntämä tunnus, edellä tarkoitettu yksittäinen ilma-aluksen käyttäjä on se ilma-aluksen käytöstä vastaava virasto, jolle ICAO on myöntänyt kyseisen tunnisteen ([6]);

b) Jos operatiivinen lentosuunnitelma sisältää sellaisen ilma-aluksen kansallisuustunnuksen tai yleisen tunnuksen ja rekisteritunnuksen, joka on nimenomaisesti mainittu lentotoimintaluvassa (AOC) tai vastaavassa luvassa taikka valtion myöntämässä asiakirjassa, jossa yksilöidään ilma-aluksen käyttäjä, ilma-aluksen käyttäjä on se oikeushenkilö tai luonnollinen henkilö, jolle kyseinen lentotoimintalupa (tai vastaava lupa) on annettu tai joka on mainittu kyseisessä asiakirjassa.

c) Jos ilma-aluksen käyttäjää ei voida tunnistaa, ilma-aluksen omistaja on ilma-aluksen käyttäjä.

Asetuksen 5 artiklan 1 kohtaa sovelletaan 2 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaisesti siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin, jotka liikennöivät kaupallisia ilmakuljetuslentoja. Asetuksen 3 artiklan 4 kohdan mukaan ”kaupallisella ilmakuljetuslennolla” tarkoitetaan ”lentoa, joka liikennöidään matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseksi korvausta tai vuokraa vastaan, mukaan lukien kaupallisiin tarkoituksiin liikennöityä liikelentoa”.

Miehistöineen tapahtuvan vuokrauksen tapauksessa ilma-alusta käyttää vuokralleantaja (ilma-aluksen omistaja), joka säilyttää vastuun ilma-aluksen kunnosta ja huollosta vuokralleottajan (ilma-aluksen vuokranneen yhteisön) puolesta ja joka säilyttää myös tosiasiallisen määräysvallan lennosta. Oletuksena siis on, että vuokralleottaja on kyseisen lennon osalta ilma-aluksen käyttäjä ja että lentosuunnitelmassa on vuokralleottajan ICAO-tunniste.

Ilman miehistöä tapahtuvan vuokrauksen eli niin sanotun dry lease -sopimuksen tapauksessa ilma-alusta käyttää vuokralleottaja lentotoimintalupansa mukaisesti ja ilma-alusta koskeva määräysvalta siirtyy tosiasiallisesti vuokralleottajalle. Näin ollen oletuksena on, että ilma-aluksen käyttäjä on vuokralleottaja ja että lentosuunnitelma sisältää vuokralleottajan ICAO-tunnisteen.

([5]) Lentojen ”liikennöimisellä” tarkoitetaan tässä taloudellista toimintaa. Tämä tarkoittaa, että ilma-aluksen käyttäjän määritelmässä mainitulla ”henkilöllä” ei tarkoiteta esimerkiksi lentäjää, joka lentää ilma-alusta oikeushenkilön nimissä.

([6]) ICAO-tunnisteet sisältyvät asiakirjaan ”Doc 8585 — Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services”.

Asetusta ei sovelleta sotilasilma-aluksiin eikä yksinomaan humanitaarisissa tarkoituksissa, palautustarkoituksissa ([7]) – olipa kyse vapaaehtoisista tai pakkoon perustuvista palautuksista, mukaan lukien takaisinotto – sekä etsintä-, pelastus-, katastrofiapu- tai lääketieteellisissä tarkoituksissa toteutettuja operaatioita taikka tulli-, poliisi- ja palontorjuntaoperaatioita varten lennettäviin lentoihin. Myös kolmansien maiden valtionpäämiehiä, hallitusten päämiehiä ja ministereitä kuljettavat valtiolliset lennot on jätetty asetuksen ulkopuolelle. Koulutuslennot (kun kyseessä ovat puhtaasti ei-kaupalliset lennot) ja kiertoajelulennot (jotka saapuvat ilman välilaskua samalle lentoasemalle kuin miltä ne lähtivät) eivät myöskään kuulu asetuksen soveltamisalaan. Syynä näiden lentojen poissulkemiseen on se, että niitä liikennöidään poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei aina voida suunnitella samalla tavalla kuin tavanomaisia kaupallisia ilmakuljetuslentoja, minkä vuoksi niillä ei ehkä aina pystytä täyttämään tämän säännöksen mukaisia velvoitteita (ks. asetuksen johdanto-osan 17 kappale). Käytännössä poissuljetut lennot voidaan merkitä Eurocontrolin lentoreittimaksujen keskustoimiston (CRCO) poikkeuskoodilla ja/tai operatiiviseen lentosuunnitelmaan sisältyvän lennon tunnuskentän avulla.

Huolto- ja siirtolennot kuuluvat asetuksen 5 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos niiden voidaan katsoa liittyvän ilma-aluksen käyttäjän kaupalliseen toimintaan. Soveltamisalan ulkopuolelle jäävät kuitenkin esimerkiksi etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvät siirtolennot. Julkisen palvelun velvoitteen alaiset lennot kuuluvat asetuksen soveltamisalaan.

Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi asetus kattaa mahdollisimman suuren osan kaupallisesta lentoliikenteestä EU:n ilmailumarkkinoilla. Sen vuoksi asetuksen 5 artiklan 1 kohdan velvoitetta sovelletaan kaikkiin ilma-alusten käyttäjiin, jotka ovat liikennöineet vähintään 500:aa matkustajia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa tai 52:ta pelkästään rahtia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa. Kunnianhimoisemman tavoitetason saavuttamiseksi asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa, jossa vahvistetaan asiaa koskeva oikeusperusta ja menettely, annetaan kuitenkin ilma-alusten käyttäjille mahdollisuus päättää kuulua asetuksen mukaisten velvoitteiden soveltamisalaan.

Komissio laatii ja julkaisee Eurocontrolin avustuksella ja yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa verkkosivustollaan vuosittain päivitettävän luettelon ([8]) asetuksen soveltamisalaan kuuluvista ilma-alusten käyttäjistä ja niistä vastuussa olevista jäsenvaltioista.

2.2. **Mitä asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukainen oikeudellinen velvoite merkitsee?**

Asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa vaadittua 90 prosentin tankkauskynnystä sovelletaan ”vuodessa tarvittavaan lentopolttoaineeseen”. Asetuksen 3 artiklan 24 kohdan mukaan ”vuodessa tarvittavalla lentopolttoaineella” tarkoitetaan komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV reittipolttoaineena ja rullauspolttoaineena tarkoitetun lentopolttoaineen määrää ([9]). Ilma-aluksen käyttäjän on tankattava jollakin unionin lentoasemalla vähintään 90 prosenttia vuotuisesta polttoainemäärästä (eli reittipolttoaineesta ja lentoonlähtöä varten tarvittavasta rullauspolttoaineesta), joka tarvitaan kaikkien asetuksen soveltamisalaan kuuluvien kyseiseltä unionin lentoasemalta lähtevien lentojen suorittamiseksi raportointikauden aikana (eli raportointivuotta edeltävän vuoden tammikuun 1. päivän ja joulukuun 31. päivän välisenä aikana).

Asetuksen 8 artiklassa ja liitteessä II säädetyt raportointivelvoitteet koskevat suunniteltua vuotuista polttoainemäärää, joka kattaa kaikki tietyltä unionin lentoasemalta lähtevät lennot, ja kyseisiä lentoja varten tankatun polttoaineen vuotuista kokonaismäärää. Ilma-aluksen käyttäjän käyttämistä menettelyistä riippuen näyttö tankatun polttoaineen määrästä voi olla peräisin eri lähteistä (esimerkiksi i) polttoaineen toimittajan polttoainelaskut, ii) unionin lentoasemalle saapumisajan (on-block) ja kyseiseltä lentoasemalta liikkeellelähtöajan (off-block) polttoainemäärien välinen erotus tai iii) tiedot, jotka ovat peräisin esimerkiksi ilma-aluksen matkapäiväkirjasta, teknisestä matkapäiväkirjasta tai operatiivisesta lentosuunnitelmasta).

Velvollisuus tankata unionin lähtölentoasemalla koskee lentopolttoaineen tankkausta. Asetuksen 3 artiklan 6 kohdan mukaan ”lentopolttoaineella” tarkoitetaan ilma-aluksessa suoraan käytettäväksi valmistettua drop-in-polttoainetta. Toisin sanoen tankkausvelvoite koskee kaikkia ilmailua varten saatavilla olevia polttoaineita, myös perinteisiä lentopolttoaineita.

([7]) EU:n muuttoliike- ja turvapaikkalainsäädännössä tarkoitetut palautukset.

([8]) Ks. luettelo asetuksen soveltamisalaan kuuluvista ilma-alusten käyttäjistä liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivustolla (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Lisätietoja on CAT.OP.MPA.181 kohdassa (Polttoaine-/energiajärjestelmä – polttoaine-/energiasuunnittelu ja lennon uudelleensuunnittelun vaatimukset – lentokoneet).

Jos ilma-aluksen käyttäjä ei esitä asianmukaisia perusteluja sille, ettei se täytä vaatimusta tankata vähintään 90 prosenttia ”vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta” asetuksen 5 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti, sille määrätään sakko. Jäsenvaltioiden viranomaiset määrittävät tämän sakon asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Ilma-aluksen käyttäjä voidaan kuitenkin vapauttaa sakosta, jos se voi osoittaa, että 5 artiklan mukaisten velvoitteiden noudattamatta jättäminen johtui poikkeuksellisista ja ennalta arvaamattomista olosuhteista, joihin se ei voinut vaikuttaa ja joiden vaikutuksia ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

2.3. **Milloin ja missä ilma-aluksen käyttäjän on tankattava?**

Asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ilma-aluksen käyttäjän on tankattava polttoainetta lähtiessään joltakin unionin lentoasemalta (eli unionin lähtölentoasemalta).

Asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan ”unionin lentoasemalla” tarkoitetaan lentoasemamaksuista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY 2 artiklassa määriteltyä lentoasemaa. Kyseisen artiklan mukaan ”lentoasemalla” tarkoitetaan ”maa-aluetta, joka on erityisesti järjestetty ilma-alusten laskua, lentoonlähtöä ja liikkumista varten, mukaan lukien lentoliikenteen ja ilma-alusten palvelujen tätä toimintaa varten edellyttämät lisärakennelmat ja -laitteet sekä kaupallisen lentoliikenteen tarvitsemat rakennelmat ja laitteet” ([10]).

Asetuksen soveltamisalaan kuuluvat unionin lentoasemat, joilla matkustajamäärä oli yli 800 000 matkustajaa tai jolla rahtiliikennettä oli yli 100 000 tonnia edellisellä raportointikaudella. Tämä kynnysarvo on vahvistettu, jotta vältetään kohtuuttoman rasitteen asettamista ilmakuljetustoiminnalle pienillä lentoasemilla.

SEUT-sopimuksen 349 artiklassa luetellulla syrjäisimmällä alueella sijaitsevat lentoasemat eivät kuulu asetuksen 5 artiklan soveltamisalaan. Nämä alueet ovat Guadeloupe, Ranskan Guayana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorit, Madeira ja Kanariansaaret.

Kunnianhimoisemman tavoitetason saavuttamiseksi jäsenvaltiot voivat kuitenkin päättää, että asetusta sovelletaan myös niiden alueella sijaitseviin lentoasemiin, jotka eivät saavuta vaadittua kynnysarvoa tai jotka sijaitsevat syrjäisimmillä alueilla. Lisäksi lentoaseman pitäjä voi halutessaan pyytää asianomaisilta toimivaltaisilta viranomaisilta, että sen hallinnoimaa lentoasemaa kohdellaan unionin lentoasemana, johon sovelletaan asetusta. Lentoaseman pitäjän on pyynnössään osoitettava, että ehdotettu lentoasema täyttää asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa säädetyt vaatimukset. Tätä pyyntöä koskeva oikeusperusta ja menettely esitetään asetuksen 2 artiklan 2 kohdassa.

Komissio laatii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa luettelon asetuksen soveltamisalaan kuuluvista unionin lentoasemista. Tämä luettelo päivitetään vuosittain ([11]).

2.4. **Ovatko kolmansien maiden ilma-aluksen käyttäjät velvollisia tankkaamaan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti?**

Kuten 2.3 kohdassa selitetään, velvoitetta tankata vähintään 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta sovelletaan unionin lähtölentoasemilla. Näin ollen myös kolmannen maan ilma-aluksen käyttäjään sovelletaan asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädettyä velvoitetta unionin lentoasemalta lähtiessä, jos se on liikennöinyt edellisellä raportointikaudella 500:aa unionin lentoasemilta lähtevää, matkustajia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa tai 52:ta unionin lentoasemilta lähtevää, pelkästään rahtia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kolmannen maan ilma-aluksen käyttäjän on tankattava 90 prosenttia vuodessa lähtevien lentojensa tarvitsemasta lentopolttoaineesta niillä unionin lentoasemilla, joilta se lähtee.

Jos kolmannen maan ilma-aluksen käyttäjä ei noudata 5 artiklan velvoitteita, sille määrätään jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen määrittämä sakko (ks. asetuksen 12 artiklan 2 kohta), paitsi jos velvoitteiden noudattamatta jättäminen on asianmukaisesti perusteltua asetuksen 5 artiklan 2 tai 3 kohdan nojalla tai jos se johtuu poikkeuksellisista ja ennalta arvaamattomista olosuhteista asetuksen 12 artiklan 2 kohdan kolmannen virkkeen mukaisesti.

([10]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista, 2 artiklan 1 kohta (EUVL L 70, 14.3.2009, s. 11).

([11]) Ks. luettelo asetuksen soveltamisalaan kuuluvista unionin lentoasemista liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivustolla (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Mikä on unionin lentoaseman pitäjän rooli?**

Asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla unionin lentoasemien pitäjillä on keskeinen rooli ilma-alusten käyttäjien tankkausvelvoitteen noudattamisen mahdollistamisesta. Tätä varten unionin lentoaseman pitäjän olisi varattava tarvittavat henkilöstö- ja infrastruktuuriresurssit (kuten riittävä ja pätevä henkilöstö, säiliökapasiteetti ja polttoainetoimitukset, tankkausautot ja palopostijärjestelmät), jotta ilma-alusten käyttäjät voivat noudattaa asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädettyä velvoitetta.

On kuitenkin huomattava, että joillakin lentoasemilla (esimerkiksi saarilla sijaitsevilla) ei välttämättä ole tarvittavaa infrastruktuuria ja/tai lentopolttoainetta niiden maantieteellisten ominaisuuksien vuoksi, eivätkä ne siksi välttämättä pysty järjestämään lentopolttoaineen toistuvaa tankkausta lentoasemalla vastaavalla tavalla kuin lentoasemat, joilla on enemmän resursseja. Tästä syystä ilma-aluksen käyttäjät voivat asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa säädetyissä erityisolosuhteissa pyytää väliaikaista vapautusta tankkausvelvoitteesta tietyille reiteille, joita liikennöidään sellaisilla saarilla oleville lentoasemille, joilla ei ole rautatie- tai maantieyhteyksiä unionin lentoasemalle.

3. **VAPAUTUS TANKKAUSVELVOITTEESTA**

Asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjä voi alittaa tankkausvelvoitteen mukaisen kynnysarvon, jos se on asianmukaisesti perusteltua sovellettavien polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi. Tämä säännös on komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 ([12]) mukainen. Ilma-aluksen käyttäjän on tältä osin noudatettava ilma-aluksen päällikön päätöstä lopullisesta tankkausmäärästä ennen lähtöä unionin lentoasemalta ([13]) (ks. tarkemmat tiedot 4 jaksossa). Asetuksen 5 artiklan 2 kohdan nojalla perustellut poikkeukset raportoidaan jälkikäteen vuosittaisessa raportissa, joka ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava asetuksen 8 artiklan mukaisesti.

Muut poikkeukset asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetystä tankkausvelvoitteesta rajoittuvat kahteen tilanteeseen, jotka on määritelty asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdassa. Tällaisista poikkeuksista on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle perusteltu ja yksityiskohtainen pyyntö etukäteen, ks. tarkemmat tiedot 5 ja 8 jaksossa. Ensimmäinen mahdollisuus poiketa 5 artiklan 1 kohdasta rajoittuu tiettyihin unionin lentoasemilta lähteviin reitteihin ja erityistilanteisiin, joissa tietyllä unionin lentoasemalla esiintyy vakavia ja toistuvia toimintavaikeuksia, jotka estävät ilma-alusten käyttäjiä toteuttamasta kääntölentoja kohtuullisessa ajassa. Toinen mahdollisuus koskee rakenteellisia polttoaineen toimitusvaikeuksia, jotka johtuvat tietyn unionin lentoaseman maantieteellisistä ominaisuuksista ja joiden johdosta lentopolttoaineiden hinnat ovat huomattavasti korkeammat. Lisäksi ne asettavat kyseisen ilma-aluksen käyttäjän huomattavan epäedulliseen kilpailuasemaan verrattuna markkinaolosuhteisiin muilla unionin lentoasemilla, joilla on samanlaiset kilpailuominaisuudet.

4. **ASETUKSEN 5 ARTIKLAN 2 KOHTA: UNIONIN LENTOASEMALTA LÄHTEVIIN LENTOIHIN SOVELLETTAVAN 90 PROSENTIN TANKKAUSVAATIMUKSEN ALITTAMINEN TURVALLISUUSSYISTÄ**

Asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa säädetään, että ilma-aluksen käyttäjä voi unionin lähtölentoasemalla alittaa 90 prosentin kynnysarvon, joka koskee vuodessa tarvittavaa lentopolttoainetta (eli reittipolttoainetta ja lentoonlähtöä varten tarvittavaa rullauspolttoainetta), jos se on tarpeen sovellettavien polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi. Tällä säännöksellä otetaan huomioon tarve varmistaa esimerkiksi komission asetuksessa (EU) N:o 965/2012 ([14]) ja erityisesti sen liitteessä IV esitettyjen turvallisuussääntöjen noudattaminen, mukaan lukien CAT.OP.MPA.180, 181, 182 ja 260 kohta ja tarvittaessa CAT.OP.MPA.185 kohta, joka koskee lennonaikaista polttoaineen kulutuksen hallintaa ja suunnittelua. Tarkempia tietoja näistä säännöistä on EASAn hyväksyttävissä vaatimusten täyttämisen menetelmissä (Acceptable Means of Compliance, AMC) ja ohjeaineistossa (Guidance Material, GM), joissa käsitellään lentotoiminnasta annetun komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 ([15]) kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskevaa liitettä IV (osa CAT).

([12]) Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

([13]) Komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan osaston B CAT.OP.MPA.181 kohdan c alakohdan 8 alakohta: "*harkinnanvarainen polttoaine, jos ilma-aluksen päällikkö sitä vaatii*".

([14]) Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 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.

Lisätietoa mahdollisista perusteluista tankkausta koskevan kynnysarvon alittamiselle turvallisuussyistä (sekä vaadittavista todisteista) on 4.1–4.4 kohdassa.

4.1. **Tankkausvelvoitteen alittamisen vaikutukset asetuksen 8 artiklan mukaiseen vuosittaiseen raportointiin** ([16])

Tapaukset, joissa ilma-aluksen käyttäjä alittaa unionin lähtölentoasemalla tankkausvelvoitteen, joka on 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta (reitti- ja rullauspolttoaineesta), on perusteltava asianmukaisesti kyseessä olevasta unionin lentoasemasta vastuussa olevalle toimivaltaiselle viranomaiselle ja EASAlle.

Ilma-aluksen käyttäjän on erityisesti perusteltava, miksi lentopolttoaineen määrät jäävät alle asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn 90 prosentin kynnysarvon. Perusteluja ei tarvitse antaa 10 prosentin puskuriin sisältyvien lentopolttoainemäärien osalta. Toisin sanoen ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava yhteenlasketut polttoainemäärät, jotka on tankattu (aiempien lentojen yhteydessä) polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi ja jotka siten estävät ilma-aluksen käyttäjää noudattamasta 90 prosentin tankkausvaatimusta tietyllä unionin lentoasemalla. Ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava asetuksen 8 artiklan mukaisessa raportoinnissaan, mitä reittejä tämä koskee.

Nämä tiedot (mukaan lukien perustelut) on sisällytettävä raporttiin, joka ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille ja EASAlle asetuksen 8 artiklan mukaisesti (eli vuosittaiseen raporttiin), joka riippumattoman todentajan on ensin todennettava asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaisesti ([17]).

Ilma-aluksen käyttäjän on sisällytettävä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisiin perusteluihinsa seuraavat tiedot:

— perustelut sille, miksi se on alittanut asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn vuotuisen kynnysarvon sovellettavien polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi;

— tiedot reiteistä, joita alitus koskee (eli asianomaiset unionin lentoasemalle saapuvat ja sieltä lähtevät lennot), sekä turvallisuussyistä tankatun polttoaineen määrät.

Toimivaltainen viranomainen voi hyväksyä perustelut, jos sovellettavat vaatimukset täyttyvät ja jos alitus on asianmukaisesti perusteltu. Toimivaltainen viranomainen voi kuulla EASAa arvioidessaan, täyttyvätkö perustelut sovellettavien polttoaineturvallisuussääntöjen osalta.

Esimerkki 1: Ilma-aluksen käyttäjä **Y** lentää lentoasemalta **A** unionin lentoasemalle **B**. Ilma-aluksen käyttäjä **Y** on osoitettu siviili-ilmailuviraston **A-DGCA** vastuulle. Raportointivuoden lopussa **Y**:n on toimitettava EASAlle ja **A-DGCA**:lle vuodessa tankatun polttoaineen, vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen ja vuodessa tankkaamattoman polttoaineen määrät ([18]). **Y**:n on raportointivuoden lopussa ilmoitettava tankkaamattomat määrät myös kustakin asianomaisesta unionin lentoasemasta vastaaville viranomaisille, jos se ei turvallisuussyistä täytä tankkauksen kynnysarvoa.

Tässä esimerkissä ilma-aluksen käyttäjä **Y** alittaa unionin lentoasemalla **B** vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen kynnysarvon, koska joillakin reitin **A–B** lennoilla on ollut ennakoituja sääolosuhteita, joiden vuoksi lentoasemalla **A** oli turvallisuussyistä tankattava enemmän polttoainetta (polttoaineen ylitys tapahtuu aina edellisellä lentoasemalla). Vastoin ennusteita sääolosuhteet kuitenkin parantuivat lennon aikana, ja ilma-alukset laskeutuivat unionin lentoasemalle **B** ennakoitua enemmän polttoainetta mukanaan. Koska ilma-aluksella oli riittävästi polttoainetta tankissa, se ei pystynyt tankkaamaan unionin lentoasemalla **B** seuraavaa lentoa varten. Vaikka **Y** ei täyttänyt asetuksen 5 artiklan 1 kohdan vaatimusta unionin lentoasemalla **B**, tämä oli perusteltua polttoaineturvallisuuteen liittyvistä syistä.

([16]) Lisätietoa raportoinnista (asetuksen 8 artikla ja liite II) on ilma-alusten käyttäjille ja todentajille (todentamiselimille) tarkoitetussa käsikirjassa.

([17]) Asetuksen 8 artiklan 3 kohdan mukaan riippumattoman todentajan on ”todennettava raportti direktiivin 2003/87/EY 14 ja 15 artiklassa ja sen nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti”. Toisin sanoen RFEUA-asetusta sovellettaessa todentamisprosessia ja akkreditoituja todentajia säännellään EU:n päästökauppajärjestelmän säännöillä ja erityisesti sen ilmailualaa koskevilla säännöillä.

([18]) Ks. 3 artiklassa esitetyt määritelmät, ilma-alusten käyttäjien raportointivelvoitteita koskeva 8 artikla ja liitteessä II oleva malli asetuksen mukaista raportointia varten.

Esimerkki 2: Ilma-aluksen käyttäjä **Y** lentää lentoasemalta **C** lentoasemalle **D** ja palaa takaisin **C**:lle (reitti **C–D–C**). Molemmat asemat ovat unionin lentoasemia. Edellä olevan esimerkin 1 mukaisesti ilma-aluksen käyttäjä **Y** on osoitettu siviili-ilmailuviraston **A-DGCA** vastuulle. Raportointivuoden lopussa **Y**:n on toimitettava EASAlle ja toimivaltaisille viranomaisille vuodessa tankatun polttoaineen, vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen ja vuodessa tankkaamattoman polttoaineen määrät ([19]). **Y**:n on raportointivuoden lopussa ilmoitettava tankkaamattomat määrät myös kustakin asianomaisesta unionin lentoasemasta vastaaville viranomaisille, jos se ei turvallisuussyistä täytä tankkauksen kynnysarvoa.

Tässä esimerkissä ilma-aluksen käyttäjä **Y** alittaa vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen kynnysarvon unionin lentoasemalla **D**, koska asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.OP.MPA.181 kohdan c alakohdassa olevan 4 alakohdan i alakohdan mukaisesti reitin **C–D** lennot edellyttävät määrävaralentoasemaa **E**, joka tässä tapauksessa sijaitsee kaukana lentoasemasta **D**. Paluumatkalla **C**:lle (reitti **D–C**) määrävaralentoasema **F** sitä vastoin sijaitsee hyvin lähellä lentoasemaa **C**. Siksi ilma-alus laskeutuu **D**:lle aina mukanaan enemmän polttoainetta kuin **C**:lle palaaminen edellyttää. Koska **Y**:llä oli riittävästi polttoainetta tankissa, se ei pysty tankkaamaan polttoainetta lentoasemalla **D** ennen paluulentoa **C**:lle. Näin ollen ilma-aluksen käyttäjä **Y** ei täyttänyt asetuksen 5 artiklan 1 kohdan vaatimusta lentokentän **D** osalta polttoaineturvallisuuteen liittyvistä syistä.

Syrjäisillä lentopaikoilla sama voi tapahtua silloin, kun CAT.OP.MPA.181 kohdan c alakohdan 4 alakohdan ii alakohdan ja AMC7-menetelmän ([20]) CAT.OP.MPA.182 kohdan mukaisesti edellytetään noin kahden tunnin lentoaikaa vastaavaa lisäpolttoainemäärää tällaisille syrjäisille lentopaikoille liikennöimiseen. Tämä voi vähentää merkittävästi paluumatkan edellyttämän polttoaineen tankkaustarvetta.

Tiivistetysti ilma-aluksen käyttäjän on asetuksen 5 artiklan 2 kohdan vaatimuksen (eli *asianmukaisia perusteluja* koskevan velvoitteen) noudattamiseksi esitettävä toimivaltaisille viranomaisille ja EASAlle turvallisuussyyt, joiden takia se on joutunut tankkaamaan unionin lentoasemalle saapuvia lentoja ja on siksi alittanut vuosittaista tankkausmäärää koskevan vaatimuksen. Perustelut on ilmoitettava niiden polttoainemäärien osalta, jotka saadaan vähentämällä vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen 90 prosentin osuudesta vuoden aikana tosiasiallisesti tankatun lentopolttoaineen määrä, ja kunkin sellaisen unionin lentoaseman osalta, jolla ilma-aluksen käyttäjä ei noudata tankkausvaatimusta.

Ilma-aluksen käyttäjän on esitettävä selkeästi tankattujen polttoainemäärien ja turvallisuussyiden välinen suhde. Perustelujen (todistusasiakirjojen) on vastattava tankattuja määriä ja ilmoitettuja syitä. Kyvyttömyys osoittaa tankattujen määrien ja perustelujen välinen vastaavuus voi johtaa asetuksen 5 artiklan 1 kohdan rikkomiseen.

4.2. **Esimerkkejä tilanteista, jotka edellyttävät lentopolttoaineen tankkaamista polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi, ja tietoja vaadittavista todistusasiakirjoista (perusteluista)**

Jäljempänä olevassa luettelossa annetaan esimerkkejä tilanteista, jotka edellyttävät lentopolttoaineen tankkaamista turvallisuussyistä. Luettelo ei ole tyhjentävä, mutta se sisältää yleisimmät tilanteet ([21]), joiden vuoksi lähtölentoasemalla on perusteltua tankata lisäpolttoainetta polttoaineturvallisuuteen liittyvistä syistä. Tällöin on kuitenkin vaarana, ettei tankkauskynnys täyty unionin määrälentoasemalla. Esimerkkien yhteydessä esitetään asiakirjat, jotka ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava toimivaltaisille viranomaisille perustellakseen asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn kynnysarvon alittamisen.

Toimivaltaisten viranomaisten on kaikissa tapauksissa varmistettava yhteistyössä EASAn kanssa, että turvallisuus ja asetuksen mukaiset tankkaus- ja raportointivelvoitteet ovat oikeassa tasapainossa. Turvallisuuden varmistaminen on ensiarvoisen tärkeää, joten viranomaisten on aina harkittava asianmukaisesti, millaista näyttöä tarvitaan turvallisuusnäkökohtien perustelemiseksi. Lisäpolttoaineen tarve perustuu usein ilma-aluksen käyttäjän ohjauskeskuksen henkilöstön asiantuntemukseen tai lentäjien kokemukseen.

([19]) Ks. 3 artiklassa esitetyt määritelmät, ilma-alusten käyttäjien raportointivelvoitteita koskeva 8 artikla ja liitteessä II oleva malli asetuksen mukaista raportointia vasten.

([20]) "Acceptable Means of Compliance 7".

([21]) Tilanteet, jotka EASA ja ilma-aluksen käyttäjät mainitsivat vastauksissaan tämän asiakirjan laatimista varten toteutettuun komission kyselyyn.

— Tapaukset, joissa lentopolttoaineesta on pulaa (mukaan lukien tapaukset, joissa polttoaineen toimittaja määrää vähimmäisostomäärät unionin lentoaseman maantieteellisten olosuhteiden kuten saarisijainnin vuoksi) tai lentopolttoaine on pilaantunut määrälentoasemalla. Perusteluina voidaan esittää ilmailijoille osoitettu NOTAM-tiedote ja/tai polttoaineen toimittajan antama tiedote (jos saatavilla) taikka muu komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan ORO.GEN.200 kohdan (”Hallintojärjestelmä”) ([22]) mukaisesta hallintojärjestelmästä saatu ilmoitus (lentäjien ilmoitukset, muiden ilma-alusten käyttäjien ilmoitukset, viranomaisilmoitukset tai lentoyhtiöitä edustavien järjestöjen toimittamat tiedot)

— Lisäpolttoaineen tarve on usein perusteltua (erityisesti talvisin) epäsuotuisten sääolosuhteiden (tai tällaisia sääolosuhteita koskevien ennusteiden) vuoksi (ks. komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.OP.MPA.181 kohdan b alakohta, CAT.OP.MPA.245 kohdan a alakohdan 1 alakohta ja lisäksi b ja c alakohta, CAT.OP.MPA.255 kohdan b alakohta sekä CAT.OP.MPA.265 kohdan a alakohta) ([23]). Tämä koskee myös muita sääolosuhteita (kuten kuumaa säätä), jotka saattavat edellyttää lisäpolttoainetta APU-yksikön ([24]) käyttöön poikkeuksellisen kylmän tai kuuman sään, huonon näkyvyyden jne. vuoksi Perustelujen on perustuttava todellisiin sääsanomiin (esimerkiksi METAR ([25])- ja ATIS ([26])-sanomiin), sääennusteisiin (esimerkiksi TAF ([27])-ennusteet sekä epäsuotuisten sääolojen todennäköisyyttä koskevat sanomat, kuten PROB30% ([28])), SIGMET ([29])-sanomiin, reittisääkarttoihin ja muihin riittävän yksityiskohtaisiin raportteihin tai niiden yhdistelmiin. Myös parannettujen säätietojärjestelmien, kuten EWINS ([30]) tai vastaavien välineiden, tietoja voidaan esittää. Näillä välineillä voidaan arvioida niiden sääennusteiden luotettavuus, joiden perusteella ilma-alusten käyttäjät päätyvät tankkaamaan lisäpolttoainetta, kun aiempien tietojen perusteella epäsuotuisten sääolosuhteiden (esimerkiksi sumu) esiintyminen määrälentoasemalla on todennäköistä, vaikka virallisessa ennusteessa ei ennustettaisikaan huonoa säätä.

— Yhteiskunnallinen toiminta (mukaan lukien mielenosoitukset tai lakot määrälentoasemalla). Perusteluina voidaan esittää esimerkiksi lentoaseman antama tiedote ja/tai NOTAM-tiedote (ks. komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.OP.MPA.175 kohdan b alakohdan 4 ja 5 alakohta ja EASAn AMC1-menetelmän CAT.OP.OP.MPA.175 kohdan b alakohta sekä asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.OP.MPA.181 kohdan b alakohta ja c alakohdan 7 alakohta). Olosuhteista riippuen myös yhteiskunnallisen toiminnan tai lakkojen uhka voi oikeuttaa lisäpolttoaineen tankkaamisen.

— Lennonjohtoon (ATC) liittyvät viivästykset määrälentoasemalla. Tämä voidaan perustella ennen lentoonlähtöä vastaanotetulla NOTAM-tiedotteella tai ilmaliikenteen hallintapalvelujen (ATM) tarjoajan antamalla tiedotteella (jos saatavilla) (komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV oleva CAT.OP.MPA.181 kohdan b alakohdan 6 alakohta ja c alakohdan 7 alakohta). Myös muut ilmoitukset tai tiedot, kuten ilma-aluksen käyttäjän keräämät aiemmat tiedot (mukaan lukien lentäjien ilmoitukset), voivat osoittaa, että määrälentoasemalla saattaa esiintyä viivästyksiä.

— Todennäköisyys siitä, että lennonjohto reitittää lennon uudelleen, voidaan perustella NOTAM- tai ATM-tiedotteella tai muilla asiaankuuluvilla ilmoituksilla tai tiedoilla (komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.OP.MPA.181 kohdan b alakohdan 5 ja 6 alakohta ja c alakohdan 7 alakohta). Näihin sisältyvät myös asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän tai muiden ilma-alusten käyttäjien keräämät aiemmat tiedot sekä lentäjien ilmoitukset reitin varrella mahdollisesti tapahtuvista uudelleenreitityksistä.

— Turvallisuusnäkökohdat, kuten sotatilanteet, voidaan perustella lentoaseman tai polttoaineen toimittajan antamalla tiedotteella ja/tai NOTAM-tiedotteella.

([22]) Ks. liite III ”Organisaatioita koskevat lentotoimintavaatimukset”, komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

([23]) Ks. kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskeva liite IV, komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

([24]) Apuvoimalaite.

([25]) Lentopaikan sääsanoma.

([26]) Lähestymisalueen automaattinen tiedotuspalvelu.

([27]) Lentopaikkaennuste.

([28]) Todennäköisyys 30 prosenttia.

([29]) Merkittävät säätiedot.

([30]) Parannettu säätietojärjestelmä.

— Luonnonkatastrofit (esimerkiksi maanjäristykset, tulivuorenpurkaukset ja tulvat) voidaan perustella lentoaseman antamalla ja/tai NOTAM-tiedotteella tai muilla asiaa koskevilla ilmoituksilla (komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevan CAT.OP.MPA.181 kohdan b alakohta ja c alakohdan 7 alakohta).

Edellä mainittujen asiakirjojen lisäksi ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava ilma-aluksen päällikön digitaalisesti allekirjoittama tai digitaalisesti hyväksymä operatiivinen lentosuunnitelma. Tässä asiakirjassa on oltava merkintä (edellisen lennon yhteydessä) tankatun polttoaineen määrästä ja sen koostumuksesta.

Muita asiakirjoja, jotka ilma-aluksen käyttäjän on tarvittaessa toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle perustellakseen asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn kynnysarvon alittamisen polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi:

— matkapäiväkirjatiedot

— METAR-, TAF- tai SIGMET-sanomat, reittisääkartat tai ANSP ([31])-tiedotteet säähän liittyvistä rajoituksista

— NOTAM-tiedotteet

— ilmaliikenteen hallinnan ja lennonjohdon antamat tiedotteet (jos saatavilla)

— ilmailukäsikirjassa (AIP) julkaistut tiedot

— polttoaineen toimittajan, maahuolitsijan tai lentoaseman pitäjän antamat tiedotteet;

— operatiivinen lentosuunnitelma

— muut tiedot, joita ilma-aluksen käyttäjä voi pitää merkityksellisinä ja hyödyllisinä perustellakseen lisäpolttoaineen tankkaamisen turvallisuussyistä.

Ilma-alusten käyttäjien on toimitettava riippumattomille todentajille kaikki asiaankuuluvat todistusasiakirjat vuosittaisen raportin todentamisprosessin helpottamiseksi, kuten asetuksen 8 artiklassa (ja erityisesti sen 3 kohdassa) edellytetään.

4.3. **Kuinka kauan ilma-aluksen käyttäjän on säilytettävä todistusasiakirjat?**

Asetuksessa asetetaan ilma-alusten käyttäjille todistustaakka, jonka mukaan niiden on perusteltava toimivaltaisille viranomaisille ja EASAlle, että ne täyttävät asetuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdan mukaiset vaatimukset. Ilma-alusten käyttäjien on näin ollen itse arvioitava, kuinka kauan niiden on suositeltavaa säilyttää asiaankuuluvat todistusasiakirjat, ottaen huomioon myös sellaiset näkökohdat kuin mahdolliset hallinnolliset tai tuomioistuinmenettelyt. Ilma-alusten käyttäjien olisi mieluiten säilytettävä todistusasiakirjat vähintään neljän vuoden ajan (raportointivuosi + kolme vuotta). Tämä ajanjakso voi vaihdella jäsenvaltioittain, koska alalla sovellettavissa kansallisissa täytäntöönpanosäännöissä voidaan määrätä erilaisista ajanjaksoista. Jäsenvaltioiden olisi otettava huomioon tässä jaksossa annettu suositus tietojen säilyttämisestä, kun ne vahvistavat asetuksen rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt asetuksen 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

4.4. **Varalentoaseman valintaa ja harkinnanvaraista polttoainetta koskevat näkökohdat**

Ilma-aluksen käyttäjillä on komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV ([32]) olevassa CAT.OP.MPA.192 kohdassa vahvistetuissa rajoissa vapaus valita varalentoasemansa. Usein voi olla järkevämpää valita muita mahdollisia vaihtoehtoja kauempana sijaitseva varalentoasema taloudellisista syistä, kuten siksi, että lentoaseman maahuolinnan kanssa on tehty sopimus ilma-alusten huollosta ja/tai että lentoasema voi tarjota matkustajille parempaa palvelua laskeuduttaessa varalentoasemalle (toisin sanoen kyseessä on kaupallisista syistä paras varalentoasema). Varalentoaseman valintaa ei kuitenkaan saa käyttää keinona peitellä taloudellisia ylitankkauskäytäntöjä.

([31]) Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaja.

([32]) Ks. kaupallista ilmakuljetustoimintaa koskeva liite IV, komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1).

Ilma-aluksen käyttäjä ei myöskään saa määrätä lentäjää tankkaamaan ylimääräistä lentopolttoainetta tietyllä lentoasemalla taloudellisista syistä tai tankkaamaan sitä harkinnanvaraisena polttoaineena. Harkinnanvaraista polttoainetta voidaan määritelmänsä mukaisesti tankata yksinomaan ilma-aluksen päällikön harkinnasta ilman, että ilma-aluksen käyttäjä puuttuu asiaan ([33]).

Samaa periaatetta sovelletaan käytäntöihin, joilla polttoaineen ylitankkausta pyritään salaamaan käyttämällä muita polttoaineluokkia. Esimerkiksi muita polttoaineluokkia saatetaan tankata selvästi suurempia määriä kuin mitä kunkin polttoaineluokan tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan (esimerkiksi rullaus- ja reittipolttoainemääriä on voitu kasvattaa esittämällä suunnitelmassa epärealistisen matala matkalentokorkeus tai epärealistinen lentoonlähtömassa).

Vaihtoehtoisten polttoaineiden, harkinnanvaraisten polttoaineiden ja muiden polttoaineluokkien käyttäminen taloudellisten ylitankkauskäytäntöjen salaamiseksi on asetuksen asiaa koskevien säännösten vastaista. Jos tällaisista käytännöistä on saatavilla johdonmukaista todistusaineistoa, jossa on nähtävissä sekä objektiivinen että subjektiivinen tekijä, toimivaltaiset kansalliset viranomaiset voivat määrätä niistä seuraamuksia ([34]).

5. ASETUKSEN 5 ARTIKLAN 3 KOHTA: VÄLIAIKAINEN VAPAUTUS TANKKAUSVELVOITTEESTA

Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa vahvistetaan vaatimukset, joiden mukaan ilma-aluksen käyttäjän on haettava väliaikaista vapautusta etukäteen:

”Poikkeuksellisesti ilma-aluksen käyttäjä voi asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa pyytää 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta (viranomaisilta) väliaikaista vapautusta tämän artiklan 1 kohdassa säädetystä velvoitteesta sellaisten lentojen osalta, jotka liikennöidään alle 850 kilometrin pituisella tietyllä olemassa olevalla tai uudella reitillä tai alle 1 200 kilometrin pituisella reitillä sellaisilla saarilla oleville lentoasemille, joilla ei ole rautatie- tai maantieyhteyksiä, ja jotka lähtevät unionin lentoasemalta. Tämä etäisyys mitataan isoympyräreittimenetelmällä.

Tällainen pyyntö on esitettävä vähintään kolme kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää, ja sen tueksi on esitettävä yksityiskohtaiset ja riittävät perustelut. Tällainen poikkeus olisi rajoitettava seuraaviin tilanteisiin:

(a) ilma-alusten tankkaamisessa tietyllä unionin lentoasemalla on vakavia ja toistuvia toimintavaikeuksia, jotka estävät ilma-alusten käyttäjiä toteuttamasta kohtuullisessa ajassa kääntölentoja; tai

(b) rakenteelliset lentopolttoaineen toimitusvaikeudet, jotka johtuvat tietyn unionin lentoaseman maantieteellisistä ominaisuuksista ja joiden vuoksi lentopolttoaineiden hinnat ovat huomattavasti korkeammat kuin muilla unionin lentoasemilla samantyyppisiin lentopolttoaineisiin keskimäärin sovellettavat hinnat johtuen erityisesti polttoaineen kuljetukseen liittyvistä erityisistä rajoitteista tai polttoaineiden rajallisesta saatavuudesta kyseisellä unionin lentoasemalla, ja jotka asettavat kyseisen ilma-aluksen käyttäjän huomattavan epäedulliseen kilpailuasemaan verrattuna muiden unionin lentoasemien, joilla on samanlaiset kilpailuominaisuudet, markkinaolosuhteisiin.”

Ilma-aluksen käyttäjä voidaan tiettyjen reittien osalta vapauttaa väliaikaisesti tankkausvelvoitteesta unionin lähtölentoasemalla, jos se voi osoittaa, että ilma-alusten tankkaamisessa kyseisellä unionin lentoasemalla on vakavia ja toistuvia toimintavaikeuksia, jotka estävät ilma-aluksen käyttäjää toteuttamasta kohtuullisessa ajassa kääntölentoja tai jotka voivat vaikuttaa erityisesti syrjäisten alueiden yhteyksiin. Poikkeusta voidaan soveltaa myös silloin, kun rakenteelliset polttoaineen toimitusvaikeudet johtavat huomattavasti korkeampiin polttoainehintoihin kuin muilla unionin lentoasemilla samantyyppisiin polttoaineisiin keskimäärin sovellettavat hinnat. Huomattavasti korkeammat polttoainehinnat tietyllä unionin lentoasemalla eivät kuitenkaan saisi selittyä ensisijaisesti sillä, että kestävien lentopolttoaineiden käyttö kyseisellä unionin lentoasemalla on lisääntynyt.

Toimivaltainen viranomainen voi myöntää poikkeuksen vain, jos 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdassa säädetyt vaatimukset täyttyvät ja pyyntö on asianmukaisesti perusteltu.

5.1 Ensimmäinen edellytys: etäisyyttä koskeva vaatimus

Ennen kuin ilma-aluksen käyttäjä pyytää väliaikaista vapautusta asetuksen 5 artiklan 3 kohdan nojalla, sen on varmistettava, että reitti, johon poikkeusta sovellettaisiin, täyttää kyseisessä artiklassa säädetyt etäisyysvaatimukset. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa annetaan kaksi vaihtoehtoa:

1. ilma-aluksen käyttäjä voi pyytää poikkeusta olemassa olevalle tai uudelle reitille, jonka pituus on alle 850 kilometriä ja joka lähtee unionin lentoasemalta, *tai*

([33]) Komission asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV oleva osasto B, CAT.OP.MPA.181 kohdan c alakohdan 8 alakohta: ”*harkinnanvarainen polttoaine, jos ilma-aluksen päällikkö sitä vaatii*”.

([34]) Ks. esimerkiksi unionin tuomioistuimen tuomio 6.2.2018, Altun ym., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, 48–52 kohta.

2. ilma-aluksen käyttäjä voi pyytää poikkeusta olemassa olevalle tai uudelle reitille, jonka pituus on alle 1 200 kilometriä ja joka toimii yhteytenä sellaisilla saarilla oleville lentoasemille, joilla ei ole rautatie- tai maantieyhteyksiä. Reitin on lähdettävä unionin lentoasemalta, ja kyseeseen voi tulla joko mantereen ja saaren väliset reitit tai reitit eri saarten välillä ilman yhteyttä mantereelle.

Pyynnön esittämistä varten ilma-aluksen käyttäjän on ilmoitettava vähintään i) Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) mukaiset kyseisen reitin lentoasematunnukset, ii) unionin lähtölentoasema ja iii) etäisyys kilometreinä laskettuna Vincentyn menetelmällä.

Toimivaltaisen viranomaisen on tarkistettava, onko lähtölentoasema asetuksessa tarkoitettu unionin lentoasema ja täyttääkö pyydetty reitti asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa asetetut etäisyysvaatimukset. Etäisyyden laskeminen suoritetaan Vincentyn menetelmällä, jossa lasketaan pallomaisella pinnalla olevan kahden pisteen välinen etäisyys käyttäen maailman geodeettista järjestelmää (WGS84) ([35]). Lentopaikan leveys- ja pituusasteiden lähteenä olisi käytettävä ICAOn asiakirjaa nro 7910 (paikkatunnukset) ([36]).

5.2. **Toinen edellytys: 5 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdan vaatimukset**

Jos asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukainen etäisyysvaatimus täyttyy, ilma-aluksen käyttäjän on seuraavaksi arvioitava, täyttääkö reitti, jolle poikkeusta pyydetään, asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdassa säädetyt vaatimukset.

Poikkeuspyyntöjen tueksi on esitettävä yksityiskohtaiset ja riittävät perustelut sekä asianmukaiset todistusasiakirjat.

Toimivaltainen viranomainen arvioi kunkin pyynnön tapauskohtaisesti. Se tarkastelee myös perusteellisesti lainkäyttövaltaansa kuuluvan unionin lentoaseman erityispiirteitä, jonka osalta ilma-aluksen käyttäjä pyytää vapautusta tankkausvelvoitteesta. Pyyntöä arvioidessaan toimivaltainen viranomainen voi ottaa yhteyttä asianomaiseen unionin lentoasemaan ja pyytää siltä ilma-aluksen käyttäjän esittämään poikkeuspyyntöön liittyviä tietoja. Toimivaltainen viranomainen voi esimerkiksi pyytää lentoasemaa toimittamaan kääntöaikoja ja -toimintoja tai polttoaineen saatavuutta koskevia aiempia tietoja, jotta se voi tehdä päätöksen pyydetyn poikkeuksen myöntämisestä tai epäämisestä.

5.2.1. ***Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a alakohta – vakavat ja toistuvat toimintavaikeudet ja kohtuuttomat kääntöajat***

5.2.1.1. *Mitä vakavilla ja toistuvilla toimintavaikeuksilla tarkoitetaan?*

Ensinnäkin ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava, että unionin lentoasemalla, jonka osalta se pyytää vapautusta tankkausvelvoitteesta, esiintyy vakavia ja toistuvia toimintavaikeuksia. Kertaluonteisia tapahtumia, kuten lentoaseman lakkoa, ei voida pitää sellaisina vakavina ja toistuvina toimintavaikeuksina, jotka oikeuttaisivat tankkausvelvoitetta koskevan poikkeuksen myöntämisen kyseisellä unionin lentoasemalla. Jos lakko edellyttää lisäpolttoaineen tankkausta lähtölentoasemalla polttoaineturvallisuuteen liittyvistä syistä, lakon vaikutuksista tankkaukseen on ilmoitettava asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Toiseksi on osoitettava, että kyseisellä unionin lentoasemalla esiintyvät toimintavaikeudet vaikuttavat haitallisesti ilma-aluksen käyttäjään. Toimintavaikeudet voivat esimerkiksi huomattavalla tavalla haitata kyseisen ilma-aluksen myöhempien lentojen aikatauluja. Tällöin on vaarana, että lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori rankaisee ilma-aluksen käyttäjää tai että ilma-aluksen käyttäjä menettää tilaisuutensa lentää kyseisenä päivänä, mikä puolestaan saattaa vaikuttaa EU:n muihin yhteyksiin.

Toimintavaikeuden on näin ollen oltava i) asianomaiseen unionin lentoasemaan liittyvä toistuvasti tai järjestelmällisesti esiintyvä tapahtuma, joka ii) johtaa kohtuuttomaan kääntöaikaan (ks. 5.2.1.2 kohdassa annettu selitys) ja jolla iii) on haitallinen taloudellinen vaikutus ilma-aluksen käyttäjään.

Seuraavassa ei-tyhjentävässä luettelossa esitetään esimerkkejä tapahtumista, joita voidaan pitää *mahdollisina poikkeuksen oikeuttavina toimintavaikeuksina*, jos osoitetaan, että niillä on haitallinen vaikutus ilma-aluksen käyttäjään:

([35]) Lisätietoja ICAOn CERT-välineestä ja Vincentyn menetelmän käytöstä on osoitteessa: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Lisätietoja lentopaikkojen paikkatunnuksista on ICAO:n tietopalvelussa osoitteessa: https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— Lentoaseman rajallinen asematasotila ja/tai ruuhkainen asemataso voi vaikuttaa kääntöaikoihin erityisesti ruuhkaisilla lentoasemilla huippusesongin aikana (esimerkiksi saarilentoasemilla tai pienillä lentoasemilla lähellä hiihtokeskuksia).

— Lentoasemalla ei ole riittävästi kääntötoiminnoista vastaavaa henkilöstöä ja/tai kalustoa, kuten palopostijärjestelmiä tai polttoaineita kuljettavia säiliöautoja. Riittävien resurssien tai kaluston puute lentoasemalla voi vaikuttaa tankkauksen odotusaikoihin ja siten ilma-aluksen lopulliseen kääntöaikaan. Jotta poikkeuspyyntö olisi perusteltu, lentoaseman polttoaineen käsittelijän on täytynyt ilmoittaa, ettei sillä ole riittävästi resursseja ja/tai kalustoa ilma-aluksen huoltamiseen ilman kohtuutonta viivytystä.

— Paikalliset säännöt estävät matkustajien nousemisen ilma-alukseen tai poistumisen siitä tankkauksen aikana ja/tai paikalliset paloturvallisuussäännöt edellyttävät paloauton läsnäoloa, jotta ilma-alus voidaan tankata matkustajien noustessa ilma-alukseen tai poistuessa siitä. Tällaiset paikalliset säännöt voivat vaikuttaa ilma-alusten käyttäjien kääntötoimintoihin ruuhkaisilla lentoasemilla tai asemilla, joille on ominaista huomattava kausiluonteisuus. Ilma-alusten käyttäjien olisi näissä tapauksissa osoitettava, että nykyiset olosuhteet vaikuttavat huomattavalla tavalla ilma-aluksen kääntöaikoihin, esimerkiksi silloin, kun lentoaikataulut ovat tiukat tai kun paloautoja on rajallisesti saatavilla.

5.2.1.2. *Mikä on kohtuuton kääntöaika?*

Kun toimintavaikeuden olemassaolo on todettu, ilma-aluksen käyttäjän on arvioitava, estääkö tämä toimintavaikeus ilma-aluksen tankkaamisen kohtuullisessa kääntöajassa. Kääntöajalla tarkoitetaan aikaa, joka kuluu ilma-aluksen lentoasemalle saapumisen (täydellinen pysähtyminen, jarru päällä) ja sen seuraavan lennon lähtöhetken (ovet suljettu lähtöä varten) välillä. Yleensä tankkaukseen kuluva aika on lähes aina lyhyempi kuin aika, joka tarvitaan matkustajien poistumiseen ilma-aluksesta ja aluksen purkamiseen ja sen jälkeen matkustajien nousemiseen ilma-alukseen sekä aluksen lastaamiseen ja huoltamiseen.

EU:n sääntelykehys (asetuksen (EU) N:o 965/2012 liitteessä IV olevassa CAT.OP.MPA.200 kohdassa ja siihen liittyvässä AMC6-menetelmässä ([37]) vahvistetut vaatimukset) mahdollistaa polttoaineen tankkaamisen matkustajien poistuessa ilma-aluksesta. Tämä käytäntö ei kuitenkaan ole vielä yleistynyt eurooppalaisten ilma-alusten käyttäjien keskuudessa, koska se sallittiin nimenomaisesti vasta vuonna 2022. Tätä ennen tankkaus oli mahdollista ainoastaan matkustajien noustessa ilma-alukseen. Jos kääntöajan riittämättömyyttä siis perustellaan pelkästään sillä, että tankkausta ei voida suorittaa matkustajien poistuessa ilma-aluksesta, tätä ei voida pitää hyväksyttävänä perusteluna, elleivät kaikki asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan vaatimukset täyty.

Pitkän matkan lentojen kääntöajat ovat tyypillisesti 60–150 minuuttia, kun taas lyhyen matkan lentojen kääntöajat ovat 25–80 minuuttia olettaen, että ilma-aluksen käyttäjä voi tankata polttoainetta matkustajien noustessa ilma-alukseen, ollessa aluksessa tai poistuessa aluksesta ([38]).

Nämä tyypilliset kääntöajat huomioon ottaen ilma-aluksen käyttäjä voi pyytää poikkeusta asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla, jos vakavat ja toistuvat toimintavaikeudet estävät tankkauksen kohtuullisen ajan kuluessa. Poikkeuspyyntöä, jossa väitetään, että kääntöaika on pidentynyt esimerkiksi 25 minuutista 30 minuuttiin uuden tankkausvelvoitteen vuoksi, ei kuitenkaan voida hyväksyä, ellei osoiteta, että viivästys on huomattava ja että sen haitalliset taloudelliset vaikutukset myöhempiin lentoihin ovat niin suuret, ettei uusia kääntöaikoja voida pitää kohtuullisina. Toisin sanoen poikkeuspyyntö ei voi perustua yksinomaan pyrkimykseen säilyttää sama kääntöaika kuin ennen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan käyttöönottoa.

Toimivaltainen viranomainen ja ilma-aluksen käyttäjä voivat alla lueteltujen tietojen avulla määrittää, johtaako tankkausvelvoite yhdessä todetun toimintavaikeuden kanssa liian pitkään ja kohtuullisista kääntöajoista poikkeavaan kääntöaikaan, jolloin sillä voisi olla huomattava kielteinen vaikutus ilma-aluksen käyttäjän toimintaan. Luettelo ei ole tyhjentävä.

— Ilma-aluksen käsikirjassa olevat tiedot, joista käy ilmi suurin polttoainekapasiteetti.

([37]) ”Acceptable Means of Compliance 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]) Kääntöajat perustuvat Eurocontrolin asiakirjassa ”Standard Inputs for Economic Analyses” (julkaisu 10.0.3, 18.4.2023) olevassa taulukossa 18.2 esitettyihin kääntöaikoihin.

— Lentoaseman aiemmat tiedot kääntötoiminnoista ja/tai Eurocontrolin asiakirjan ”Standard Inputs for Economic Analyses” ([39]) (julkaisu 10.0.3, 18.4.2023) taulukossa 18.2 esitetyt kääntöajat.

— Ilma-aluksen käyttäjän aiemmat tiedot kääntötoiminnoista kyseisellä lentoasemalla. Jos ilma-aluksen käyttäjän tankkaus on aiemmin sujunut normaalisti, esteitä ei pitäisi olla, elleivät olosuhteet ole olennaisesti muuttuneet.

— Riskinä on, että liian pitkä kääntöaika vaikuttaa lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen aikatauluun, minkä seurauksena kyseisen lentoaseman koordinaattori saattaa rangaista tästä ilma-aluksen käyttäjää.

— Riskinä on, että kääntöaika vaikuttaa ilma-aluksen käyttäjän toimintaan myöhemmillä lennoilla, minkä seurauksena seuraavan lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori saattaa rangaista tästä ilma-aluksen käyttäjää.

Yhteenvetona ja edellä esitettyjen esimerkkien mukaisesti ilma-aluksen käyttäjän on 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla esitettävässä poikkeuspyynnössä osoitettava, että i) kyseessä on vakava ja toistuva tapahtuma, joka johtaa toimintavaikeuksiin, ii) kääntöaika on kohtuuton ja iii) tällä on vakavia haitallisia vaikutuksia yhteyksiin tai taloudellisia vaikutuksia ilma-aluksen käyttäjälle. Jos yhteyksiin tai ilma-aluksen käyttäjään ei kohdistu haitallisia vaikutuksia, perusteita pyytää vapautusta tankkausvelvoitteesta kyseisellä lentoasemalla ei ole.

5.2.2. ***5 artiklan 3 kohdan b alakohta – maantieteellisistä ominaisuuksista johtuvat rakenteelliset polttoaineen toimitusvaikeudet***

Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla esitettävien poikkeuspyyntöjen on täytettävä neljä kumulatiivista vaatimusta, jotta toimivaltainen viranomainen voi myöntää väliaikaisen vapautuksen: i) unionin lentoasemalla on oltava rakenteellisia polttoaineen toimitusvaikeuksia, ii) niiden on johduttava unionin lentoaseman maantieteellisistä ominaisuuksista, iii) niiden on johdettava huomattavasti korkeampiin polttoainehintoihin kuin muilla unionin lentoasemilla ja iv) niiden on asetettava ilma-aluksen käyttäjä huomattavan epäedulliseen kilpailuasemaan (verrattuna markkinaolosuhteisiin muilla unionin lentoasemilla, joilla on samanlaiset kilpailuominaisuudet).

5.2.2.1. *Mitä unionin lentoaseman maantieteellisistä olosuhteista johtuvilla rakenteellisilla polttoaineen toimitusvaikeuksilla tarkoitetaan?*

Kaksi ensimmäistä vaatimusta kattavat unionin lentoasemat, joilla polttoaineen saanti on rakenteellinen ongelma lentoaseman sijaintialueen maantieteellisten ominaisuuksien vuoksi. Unionin lentoasemilla, jotka sijaitsevat syrjäisillä alueilla, kuten saarilla, Euroopan syrjäisimmillä alueilla tai vuoristoalueilla, voi usein olla tällaisia rakenteellisia polttoaineen toimitusvaikeuksia. Toimitusvaikeudet voivat johtua esimerkiksi rajallisesta tai olemattomasta polttoaineen tuotantokapasiteetista kyseisellä alueella, riittämättömistä tie- tai putkiyhteyksistä tai (saarten tapauksessa) tarpeesta toimittaa polttoaine meritse.

Toinen huomioon otettava tekijä on rajallinen polttoaineen varastointikapasiteetti unionin lentoasemalla. Polttoaineen varastointimahdollisuudet voivat olla rajalliset unionin lentoasemilla, joille ei ole putkiyhteyksiä alueen maantieteellisten ominaisuuksien vuoksi.

Siksi asetuksen 5 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tunnustetaan, että unionin lentoaseman maantieteelliset ominaisuudet voivat johtaa rakenteellisiin polttoaineen toimitusvaikeuksiin, kuten lentopolttoaineen rajalliseen saatavuuteen unionin lentoasemalla.

5.2.2.2. *Miten polttoainetoimitukset ja maantieteelliset olosuhteet voivat johtaa huomattavasti korkeampiin polttoainehintoihin kuin muilla unionin lentoasemilla keskimäärin sovellettavat polttoainehinnat?*

Tietyn unionin lentoaseman maantieteellisistä ominaisuuksista johtuvat rakenteelliset polttoaineen toimitusvaikeudet (kuten 5.2.2.1 kohdassa selitetään) voivat johtaa kolmannen edellytyksen mukaiseen tilanteeseen eli huomattavasti korkeampiin polttoainehintoihin kuin hinnat, joita keskimäärin sovelletaan samantyyppisiin polttoaineisiin muilla unionin lentoasemilla.

Lisäksi huomattava kausiluonteisuus unionin lentoasemilla, joilla on polttoaineen toimitusvaikeuksia maantieteellisten olosuhteiden vuoksi, saattaa lisätä lentopolttoaineen kysyntää ja siten johtaa huomattavasti korkeampiin hintoihin kuin muilla unionin lentoasemilla samantyyppisiin polttoaineisiin keskimäärin sovellettavat hinnat.

([39]) Asiakirja on saatavilla osoitteessa: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/

Muilla unionin lentoasemilla polttoainetoimitukset saatetaan pääasiassa hoitaa esimerkiksi putkiyhteyksillä, jolloin ne välttävät ylimääräiset kuljetuskustannukset, kuten kustannukset, jotka aiheutuvat polttoaineen toimituksista saarilentoasemille. Toisilla unionin lentoasemilla kuljetuskustannuksia voi pienentää puolestaan se, että lentoasemalla toimii useampi kuin yksi polttoaineen toimittaja tai että lentoasema sijaitsee lähellä polttoainejalostamoa. Tällaiset tekijät tekevät lentopolttoaineen hinnoista kilpailukykyisempiä kuin unionin lentoasemilla, joilla on 5.2.2.1 kohdassa kuvatut maantieteelliset olosuhteet.

Jäljempänä 5.2.2.4 kohdassa selitetään, mitkä tekijät on todistettava, jotta voidaan osoittaa, että samankaltaisten lentopolttoaineiden hinnat ovat huomattavasti korkeammat.

5.2.2.3. *Millaisia huomattavia kilpailuhaittoja ilma-aluksen käyttäjälle voi aiheutua verrattuna markkinaolosuhteisiin muilla unionin lentoasemilla, joilla on samanlaiset ominaisuudet?*

Osoitettuaan ensin, että lentoasemalla on rakenteellisia polttoaineen toimitusvaikeuksia, jotka johtuvat lentoaseman sijainnista ja joiden vuoksi polttoainehinnat ovat huomattavasti korkeammat, ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava neljäs vaatimus eli se, että tankkaus kyseisellä unionin lentoasemalla asettaisi ilma-aluksen käyttäjän huomattavan epäedulliseen kilpailuasemaan verrattuna markkinaolosuhteisiin muilla unionin lentoasemilla, joilla on samanlaiset kilpailuominaisuudet.

Ilma-aluksen käyttäjä joutuisi huomattavan epäedulliseen kilpailuasemaan, jos sitä vaadittaisiin tankkaamaan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesti seuraavissa tilanteissa:

— Lentopolttoaineen hinnat unionin lentoasemalla, jolle poikkeusta pyydetään, ovat huomattavasti korkeammat lentoaseman maantieteellisten ominaisuuksien ja polttoaineen toimitusvaikeuksien vuoksi. Ilma-aluksen käyttäjän olisi tällöin vaikea kilpailla tehokkaasti sellaisten muiden ilma-alusten käyttäjien kanssa, jotka liikennöivät muille unionin lentoasemille samalla vaikutusalueella ja joita pidetään matkustajakysynnän kannalta korvaavina toimijoina. Näin voi olla esimerkiksi silloin, kun unionin lentoasema (ja siten myös pyynnön esittänyt ilma-aluksen käyttäjä) palvelee matkailu- ja lomaliikennettä, joka voitaisiin ohjata samanlaista kuluttajakysyntää samalla vaikutusalueella palvelevalle toiselle unionin lentoasemalle. Arviointi on tehtävä tapauskohtaisesti, mutta tällainen korvaaminen on mahdollista esimerkiksi joidenkin pienimpien saarten välillä, jotka ovat suurelta osin riippuvaisia matkailuliikenteestä mutta joilla on vain vähän muuta kysyntää, tai esimerkiksi saarten ja mantereen välillä samalla vaikutusalueella.

— Ei riitä, että kilpailuhaitta on olemassa, vaan sen on oltava *huomattava*. Ilma-alusten käyttäjien hinnoittelussa ja kilpailuasemassa voidaan odottaa esiintyvän tiettyä vaihtelua (myös kustannusten osalta), mutta tämä ei automaattisesti oikeuta poikkeusta. Huomattavan kilpailuhaitan toteaminen edellyttää enemmän kuin pieniä eroja kilpailuolosuhteissa. Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan b alakohtaa on joka tapauksessa sovellettava tapauskohtaisesti ottaen huomioon kyseessä oleva reitti ja se, sijaitseeko samalla vaikutusalueella kaksi unionin lentoasemaa.

  Esimerkki 3: Ilma-aluksen käyttäjä **Y** pyytää asetuksen 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla väliaikaista vapautusta velvoitteesta tankata, kun se lähtee unionin lentoasemalta **A** (joka sijaitsee saarella) unionin lentoasemalle **B** (joka sijaitsee mantereella). Reitillä **B–A–B** lentoasema **A** on pääasiassa vapaa-ajan matkakohde. Sillä on maantieteellisten ominaisuuksiensa vuoksi rakenteellisia polttoaineen toimitusvaikeuksia, jotka nostavat huomattavasti polttoaineen hintoja. **Y**:n on poikkeuspyynnössään osoitettava, että lentoaseman **A** olosuhteet asettavat sen huomattavan epäedulliseen kilpailuasemaan verrattuna ilma-alusten käyttäjiin, jotka lentävät samalta mantereella sijaitsevalta lentoasemalta **B** unionin lentoasemalle **N**. Tässä esimerkissä lentoasema **N** sijaitsee samalla vaikutusalueella kuin lentoasema **A** ja on myös vastaavanlainen vapaa-ajan matkakohde kuin **A**.

— Ilma-aluksen käyttäjän kilpailuhaitta sillä unionin lentoasemalla, jolle se hakee poikkeusta, voi olla huomattava verrattuna muihin unionin lentoasemiin, joilla on samanlaiset kilpailuominaisuudet (esimerkiksi koko, sijainti jäsenvaltiossa tai naapurijäsenvaltiossa, liiketoimintamalli tai liikenteen jakauma). Tämä haitta voi johtua esimerkiksi korkeammista toimintakustannuksista (lentoasema- ja huolintamaksut mukaan luettuina), kapasiteettirajoitteista (esimerkiksi asematasokapasiteetin tai infrastruktuurin rajallisuus) ja/tai lentoaseman huonosta saavutettavuudesta.

  Esimerkki 4: Ilma-aluksen käyttäjä **Y** pyytää 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla poikkeusta unionin lentoasemalle **A**, joka aiheuttaa ilma-aluksen käyttäjälle huomattavaa kilpailuhaittaa verrattuna unionin lentoasemaan **B** johtuen lentopolttoaineiden huomattavasti korkeammista hinnoista, korkeammista toimintakustannuksista, huonosta saavutettavuudesta ja huonommista matkustajapalveluista. Se, että lentoyhtiöt ja matkustajat suosivat todennäköisemmin lentoasemaa **B**, vaikuttaa unionin lentoaseman **A** kykyyn houkutella ja säilyttää liikennettä.

Kun ilma-aluksen käyttäjä pyytää poikkeusta 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla, sen on osoitettava, että lentoaseman maantieteellisistä ominaisuuksista ja siihen liittyvistä polttoaineen toimitusvaikeuksista johtuva lentopolttoaineen huomattavasti korkeampi hinta unionin lentoasemalla asettaa ilma-aluksen käyttäjän huomattavan epäedulliseen kilpailuasemaan verrattuna muihin ilma-alusten käyttäjiin, jotka liikennöivät mahdollisille korvaaville unionin määrälentoasemille. Toisin sanoen pyynnön esittävän ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava, että ilman poikkeusta asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaisesta velvoitteesta se menettää merkittävän osan matkustajaliikenteestään toiselle ilma-aluksen käyttäjälle, joka tarjoaa vastaavanlaista vaihtoehtoista matkakohdetta.

On syytä muistaa, että näissä esimerkeissä esitellään olosuhteet, joissa vapautus voitaisiin mahdollisesti myöntää, mutta poikkeuksen hyväksyminen edellyttää kuitenkin, että kaikki 5 artiklan 3 kohdan b alakohdassa säädetyt vaatimukset täyttyvät. Tämä tarkoittaa, että ilma-aluksen käyttäjä ei voi saada vapautusta pelkästään väittämällä, että se saa kilpailukykyisemmin hinnoiteltua polttoainetta lentoasemalla A, joka sijaitsee lähempänä jalostamoa, kuin vuoristoalueella sijaitsevalla lentoasemalla B. Kaikki 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan vaatimukset on osoitettava yksitellen.

5.2.2.4. *Miten ilma-aluksen käyttäjä voi perustella poikkeuspyyntönsä?*

Ensinnäkin ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava, että unionin lentoasema, jolle poikkeusta pyydetään, kärsii rakenteellisista lentopolttoaineen toimitusvaikeuksista.

Toiseksi ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava, että toimitusvaikeudet johtuvat maantieteellisistä ominaisuuksista. Tämä voi olla itsestään selvää joillakin saarilla (kuten pienillä saarilla, joilla ei ole rautatie- tai maantieyhteyksiä mantereelle), mutta seuraavien vaatimusten täyttyminen on silti osoitettava: i) rakenteelliset polttoaineen toimitusvaikeudet ja ii) maantieteelliset olosuhteet. Syrjäisiin tai vuoristoalueisiin perustuva poikkeuspyyntö on perusteltava yksityiskohtaisesti (esimerkiksi miksi ja miten lentoaseman maantieteelliset ominaisuudet rajoittavat polttoainetoimituksia). Poikkeuspyyntöön on sisällytettävä myös tarkka kuvaus polttoaineen toimitusvaikeuksista. Toisin sanoen pelkkä maantieteellisten olosuhteiden osoittaminen ei riitä poikkeuspyynnön hyväksymiseen, vaan myös toimitusvaikeudet on osoitettava.

Kolmanneksi ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava, että samankaltaisten lentopolttoainetyyppien keskimääräinen hintaero on huomattava muiden unionin lentoasemien ja sen unionin lentoaseman välillä, jolle poikkeusta tankkausvelvoitteesta pyydetään. Ilma-aluksen käyttäjän on toimitettava toimivaltaiselle viranomaiselle kaikki hallussaan olevat asiaankuuluvat asiakirjat, joilla se voi osoittaa polttoaineiden huomattavasti korkeammat hinnat (esimerkiksi polttoaineen toimittajan tai toimittajien hintatarjoukset eri unionin lentoasemilla tai asiaan erikoistuneiden alustojen ilmoittamat keskihinnat). Arvioinnin tukena voidaan käyttää seuraavia tietoja:

— Samankaltaisten lentopolttoaineiden hintavertailu. Tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, että huomattavan hintaeron olemassaoloa ei voi pätevästi osoittaa vertailemalla lentopetrolin ja kestävien lentopolttoaineiden hintoja, vaan lentopetrolin hintoja on verrattava lentopetrolin hintoihin ja kestävien lentopolttoaineiden sekoituksia on verrattava samankaltaisten kestävien sekoitusten hintoihin.

— Hintavertailu samankaltaisten lentoasemien välillä esimerkiksi koon, sijainnin (jäsenvaltiossa tai naapurijäsenvaltioissa), liiketoimintamallin ja liikenteen jakauman perusteella. Hintavertailuun valitut unionin lentoasemat ilmoittavat niillä keskimäärin sovellettavat lentopolttoaineiden markkinahinnat, joita voidaan sitten verrata sen unionin lentoaseman huomattavasti korkeampiin hintoihin, jolle poikkeusta pyydetään.

— Lentopolttoaineiden huomattavan hintaeron olemassaolon osoittamista voidaan tukea myös ilma-alusten käyttäjiä koskevalla kustannusanalyysillä ja/tai voittomarginaalianalyysillä.

— Lisäksi lentopolttoaineiden huomattavan hintaeron osoittamista voidaan tukea analysoimalla hintoihin vaikuttavaa kysyntää ja tarjontaa (eli tarjonnan rajoitteita ja kysynnän muutoksia, kuten kausivaihteluita).

Neljänneksi ilma-aluksen käyttäjän on osoitettava, että sillä on huomattava kilpailuhaitta suhteessa muihin ilma-alusten käyttäjiin, jotka lentävät muille unionin lentoasemille, joilla on samanlaiset kilpailuominaisuudet. Ilma-aluksen käyttäjän on sen vuoksi perusteltava pyyntönsä yksilöimällä yksi tai useampi kilpaileva unionin lentoasema, osoitettava, miten kyseinen lentoasema kilpailee sen unionin lentoaseman kanssa, jolle poikkeusta pyydetään, ja osoitettava joko matkustajien menettäminen kyseiselle toiselle lentoasemalle tai että on olemassa ennakoitavissa oleva ja ei-hypoteettinen riski tällaisesta matkustajien menettämisestä (kummassakin tapauksessa on osoitettava, että menetys on huomattava).

Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaisia pyyntöjä arvioivien viranomaisten on suositeltavaa olla yhteydessä kansallisiin kilpailuviranomaisiinsa ennen kuin ne päättävät pyynnön hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Yhteistyötä olisi tehtävä erityisesti arvioitaessa vaatimuksia huomattavasti korkeammista polttoainehinnoista verrattuna muilla unionin lentoasemien keskimäärin sovellettaviin polttoainehintoihin ja huomattavasta kilpailuhaitasta verrattuna markkinaolosuhteisiin muilla unionin lentoasemilla, joilla on samanlaiset kilpailuominaisuudet.

6. **TOIMIVALTAINEN VIRANOMAINEN ASETUKSEN 5 ARTIKLAA SOVELLETTAESSA**

6.1. **Viranomaisten rooli asetuksen 5 artiklan 2 ja 3 kohtaa sovellettaessa**

Asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaan ilma-aluksen käyttäjä voi alittaa asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn tankkausvelvoitteen, jos se on asianmukaisesti perusteltua sovellettavien polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi. Tällaiset olosuhteet on perusteltava asianmukaisesti asetuksen 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitetulle toimivaltaiselle viranomaiselle ja EASAlle. Lisäksi niille on ilmoitettava tiedot reiteistä, joihin vaikutukset kohdistuvat ([40]).

Asetuksen 11 artiklan 6 kohdassa todetaan, että ”[v]astuussa oleva jäsenvaltio, jonka [asetuksen 11 artiklan] 1 kohdan mukaisesti nimetty toimivaltainen viranomainen tai nimetyt toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa tietystä unionin lentoaseman pitäjästä, määritetään unionin lentoaseman alueellisen toimivallan perusteella”.

Sovellettaessa asetuksen 5 artiklan 2 kohtaa ilma-aluksen käyttäjän on näin ollen ilmoitettava ja perusteltava asetuksen 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitetulle viranomaiselle polttoaineturvallisuuteen liittyvät syyt, joiden vuoksi 5 artiklan 1 kohdassa säädetty tankkausvelvoite (joka on 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta reitti- ja rullauspolttoaineesta) ei täyty, sekä ilmoitettava sille reitit, joihin vaikutukset kohdistuvat. Tietystä unionin lentoaseman pitäjästä vastuussa oleva viranomainen määritetään lentoaseman alueellisen toimivallan perusteella.

Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaan poikkeusta 5 artiklan 1 kohdassa säädetystä tankkausvelvoitteesta voidaan tietyissä olosuhteissa pyytää etukäteen asetuksen 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitetulta toimivaltaiselta viranomaiselta. Sovellettaessa 5 artiklan 3 kohtaa ilma-aluksen käyttäjän on siksi pyydettävä mahdollista poikkeusta ([41]), joka voidaan myöntää tai hylätä mainitun säännöksen nojalla, sen unionin lentoaseman vastuuviranomaiselta, jonka osalta ilma-aluksen käyttäjä väittää tankkaamisen olevan mahdotonta.

Se toimivaltainen viranomainen, joka vastaanottaa jälkikäteen esitettävät perustelut polttoaineen tankkaamatta jättämiselle turvallisuussyistä sekä etukäteen esitettävät pyynnöt poiketa tankkausvelvoitteesta, on siten toimivaltainen viranomainen sen lentoaseman osalta, jolla tankkaamatta jättäminen tapahtuu. Tämä viranomainen voi olla eri viranomainen kuin se, jolla on toimivalta määrätä sakkoja ilma-aluksen käyttäjälle.

6.2. **Kuka on tankkausvelvoitteen noudattamisen valvonnasta ja sakkojen määräämisestä vastaava toimivaltainen viranomainen?**

Asetuksen 11 artiklan 1 kohdan mukaan ”[j]äsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän asetuksen soveltamisen valvonnasta sekä sakkojen määräämisestä ilma-alusten käyttäjille, unionin lentoasemien pitäjille ja lentopolttoaineen toimittajille”.

Helpottaakseen toimivaltaisten viranomaisten välistä yhteistyötä, lisätäkseen avoimuutta ja helpottaakseen asiaa koskevien tietojen saatavuutta komissio julkaisee verkkosivustollaan luettelon nimetyistä kansallisista toimivaltaisista viranomaisista, jotka vastaavat asetuksen täytäntöönpanosta ja soveltamisen valvonnasta ([42]).

([40]) Ilma-aluksen käyttäjän on sisällytettävä nämä tiedot myös asetuksen 8 artiklassa tarkoitettuun raportointiin (eli vuosittaiseen raporttiin) ja ilmoitettava niihin liittyvät polttoainemäärät erikseen. Tämä raportti on toimitettava asetuksen 11 artiklan 5 kohdan mukaisesti nimetylle viranomaiselle. Raportti (mukaan lukien turvallisuussyistä tankatut määrät) on toimitettava kunkin raportointivuoden maaliskuun 31. päivään mennessä (jälkikäteinen raportointi).

([41]) Asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukaiset poikkeuspyynnöt on esitettävä toimivaltaiselle viranomaiselle vähintään kolme kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää (ennakkopyyntö).

([42]) Ks. luettelo asetuksen mukaisesti nimetyistä toimivaltaisista viranomaisista liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivustolla (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

Asetuksen 11 artiklan 5 kohdassa todetaan, että tietystä ilma-aluksen käyttäjästä vastuussa oleva nimetty viranomainen (ks. asetuksen 11 artiklan 1 kohta) on määritettävä komission asetuksen (EY) N:o 748/2009 ([43]) mukaisesti. Jos ilma-aluksen käyttäjää ei ole osoitettu minkään jäsenvaltion vastuulle komission asetuksessa (EY) N:o 748/2009, ilma-aluksen käyttäjästä vastuussa oleva viranomainen määritetään direktiivin 2003/87/EY ([44]) 18 a artiklassa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti ([45]). Nämä säännöt sisältävät säännökset, joiden mukaisesti kullekin ilma-aluksen käyttäjälle osoitetaan sitä hallinnoiva jäsenvaltio. Tämän osoittamisen tarkoituksena on vähentää ilma-alusten käyttäjien ja asetuksen täytäntöönpanosta vastaavien jäsenvaltioiden hallinnollista taakkaa.

Toimivaltainen viranomainen, joka vastaa sakkojen määräämisestä ilma-alusten käyttäjille (ks. asetuksen 12 artiklan 2 kohta) asetuksen 5 artiklassa säädettyjen vaatimusten noudattamatta jättämisestä, on jäsenvaltioiden asetuksen 11 artiklan 1 ja 5 kohdan mukaisesti nimeämä viranomainen. Tämä tarkoittaa, että ainoastaan nimetty viranomainen voi määrätä sakkoja ilma-alusten käyttäjille, jotka on osoitettu sen vastuulle komission asetuksen (EY) N:o 748/2009 tai direktiivin 2003/87/EY 18 a artiklan sääntöjen mukaisesti. Kyseessä on sama viranomainen, joka vastaanottaa sen vastuulle osoitettujen ilma-alusten käyttäjien toimittamat raportit (asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti) ja jolla on siten suora pääsy 5 artiklan 1 kohdassa säädettyjen kynnysarvojen noudattamista koskevan vuosittaisen raportin koko sisältöön.

Nimetty viranomainen on vastuussa sakkojen määräämisestä ja perimisestä sen vastuulle osoitettujen ilma-alusten käyttäjien osalta myös silloin, kun asetuksen 5 artiklassa säädetyt kynnysarvot jäävät saavuttamatta kyseisen jäsenvaltion ulkopuolella sijaitsevilla unionin lentoasemilla. Velvoitteen noudattamatta jättäminen ei ole kytköksissä mihinkään tiettyyn unionin lentoasemaan vaan EU:n laajuiseen velvoitteeseen varmistaa, että lentopolttoaineiden vuotuiset tankkausmäärät täyttävät asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn kynnysarvon. Nimetyllä viranomaisella on hallussaan tarvittavat tiedot polttoaineturvallisuussyistä tankatusta polttoaineesta, koska näiden tietojen ilmoittaminen on osa asetuksen 8 artiklan 1 kohdan d alakohdassa ja liitteessä II vahvistettuja ilma-alusten käyttäjien raportointivelvoitteita.

Esimerkki 5: Toimivaltaisen viranomaisen nimittäminen

Jäsenvaltio **A** nimeää asetuksen 11 artiklan 1 kohdan mukaiseksi toimivaltaiseksi viranomaiseksi maan siviili-ilmailuviraston (**A-DGCA**). Ilma-aluksen käyttäjä **Y** on osoitettu jäsenvaltion **A** vastuulle komission asetuksen (EY) N:o 748/2009 nojalla. Tässä esimerkissä **A-DGCA** on toimivaltainen viranomainen, joka vastaa asetuksen mukaisten sakkojen täytäntöönpanosta ja määräämisestä ilma-aluksen käyttäjälle **Y**, jos kyseinen ilma-aluksen käyttäjä ei noudata asetuksen 5 artiklan mukaisia velvoitteitaan.

Esimerkki 6: Kuka on asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukainen toimivaltainen viranomainen ja mitä vaikutuksia tällä on 8 artiklan osalta?

Ilma-aluksen käyttäjä **Y** liikennöi reittiä jäsenvaltioiden **A** ja **B** välillä ja toista reittiä jäsenvaltiosta **B** kolmanteen maahan. Asetuksen 11 artiklan 5 kohdan sääntöjen mukaisesti **Y** on osoitettu jäsenvaltion **A** toimivaltaisten viranomaisten (**A-DGCA**) vastuulle. **Y** valmistelee asetuksen 8 artiklan mukaisen vuosittaisen raporttinsa (asetuksen liitteen II mukaisesti) sekä 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti toimitettavat tiedot. Tässä esimerkissä ilma-aluksen käyttäjällä on seuraavat velvoitteet:

(1) Reitti jäsenvaltiosta **A** jäsenvaltioon **B**: Tässä esimerkissä **Y** täyttää 90 prosentin tankkausvelvoitteen (ks. asetuksen 5 artiklan 1 kohta) unionin lähtölentoasemalla jäsenvaltiossa **A**. Koska **Y** on osoitettu jäsenvaltion **A** vastuulle, sen on raportoitava tiedot **A-DGCA**:lle. Lisäksi sen on raportoitava tiedot EASAlle asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa säädettyjen velvoitteiden noudattamiseksi.

(2) Reitti jäsenvaltiosta **B** kolmanteen maahan: Arvioituaan vuotuisen tankkausvelvoitteen täyttymistä **Y** toteaa, että se alittaa asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa säädetyn 90 prosentin kynnysarvon unionin lähtölentoasemalla jäsenvaltiossa **B**. **Y** katsoo kuitenkin, että kynnysarvon alittaminen on perusteltua polttoaineturvallisuuteen liittyvistä syistä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

([43]) 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 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen, ja hallinnoivan jäsenvaltion yksilöimisestä kunkin ilma-aluksen käyttäjän osalta (EUVL L 219, 22.8.2009, s. 1).

([44]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

([45]) Liikenteen ja liikkumisen pääosaston verkkosivustolla julkaistussa luettelossa asetuksen soveltamisalaan kuuluvista ilma-alusten käyttäjistä ilmoitetaan myös viranomainen, jonka vastuulle kukin ilma-aluksen käyttäjä on osoitettu.

Tässä esimerkissä **Y**:llä on **kaksinkertainen velvoite**: i) sen on perusteltava tankkausvelvoitteen noudattamatta jättäminen jäsenvaltion **B** toimivaltaiselle viranomaiselle (eli sen maan viranomaiselle, jonka osalta tankkausvelvoite ei täyty) ja ii) sen on ilmoitettava tankkaamattomat määrät ja asianmukaiset perustelut **A-DGCA**:lle ja EASAlle asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

→ Tässä esimerkissä **A-DGCA** on **Y**:lle osoitettu toimivaltainen viranomainen. Kuten edellä on selitetty, se on näin ollen myös kyseisen ilma-aluksen käyttäjän asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti toimittamien raporttien vastaanottaja. **A-DGCA** on myös toimivaltainen viranomainen, joka vastaa sakkojen määräämisestä **Y**:lle asetuksen 5 artiklan 1 kohdan noudattamatta jättämisestä, jos **A-DGCA** havaitsee raportin arvioituaan ja (tarvittaessa) jäsenvaltion **B** toimivaltaista viranomaista kuultuaan, että **B**:ssä sijaitsevalla unionin lähtölentoasemalla on tapahtunut rikkomus.

Esimerkki 7: Kuka on asetuksen 5 artiklan 3 kohdan mukainen toimivaltainen viranomainen?

Ilma-aluksen käyttäjä **Y** lähtee jäsenvaltion **B** pääkaupungissa sijaitsevalta unionin lentoasemalta, lentää jäsenvaltion **C** saarella sijaitsevalle unionin lentoasemalle ja palaa sen jälkeen jäsenvaltion **B** pääkaupunkiin (reitti **B–C–B**). Tässä esimerkissä **Y** toteaa, että sen on pyydettävä asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan nojalla poikkeusta reitille **C–B**, koska polttoainetoimituksia ei voida taata jäsenvaltiossa **C** huippusesongin aikana, mikä johtaa kohtuuttomiin kääntöaikoihin. Ilma-aluksen käyttäjä on arvioinut 5 artiklan 3 kohdan a alakohdan vaatimukset ja katsoo, että ne täyttyvät. **Y**:n on pyydettävä poikkeusta jäsenvaltion **C** toimivaltaiselta viranomaiselta (eli sen unionin lentoaseman jäsenvaltion toimivaltaiselta viranomaiselta, jolla ilma-aluksen käyttäjä ei aio tankata polttoainetta).

Kun poikkeusta pyydetään asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan nojalla **kolmioreitille**, pyyntö on esitettävä sen lentoaseman toimivaltaiselle viranomaiselle, jolla ilma-aluksen käyttäjä ei voi tankata polttoainetta.

Esimerkki 8: Toimivaltaiset viranomaiset, kun kyseessä on kolmioreitti

Reitillä **A–B–C–D–A** ilma-aluksen käyttäjä **Y** ei voi tankata unionin lentoasemilla **B** ja **D** 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan nojalla perustelluista syistä. Ilma-aluksen käyttäjän **Y**:n on pyydettävä i) poikkeusta unionin lentoaseman **B** toimivaltaiselta viranomaiselta reitin **B–C** osalta ja ii) toista poikkeusta unionin lentoaseman **D** toimivaltaiselta viranomaiselta reitin **D–A** osalta.

7. **VIRANOMAISTEN VÄLINEN YHTEISTYÖ**

Asetuksen 11 artiklan 3 kohdan mukaan ”[k]omissio, lentoturvallisuusvirasto [EASA] ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä ja vaihtavat kaikkia asiaankuuluvia tietoja tämän asetuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi”.

Asetuksen 11 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä ja vaihtavat kaikkia tietoja, joilla on merkitystä asetuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi. Tähän sisältyvät myös mahdolliset poikkeukset, jotka on myönnetty asetuksen 5 artiklan 3 kohdan nojalla. Asetuksen 5 artiklan johdonmukaisen soveltamisen varmistamiseksi toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä ja vaihdettava tietoja myös EASAn ja komission kanssa. Tällainen yhteistyö on toimivaltaisten viranomaisten vastuulla, mutta komissio ja EASA voivat helpottaa sitä.

Nimetyllä viranomaisella on oltava kansallisella tasolla käytössä tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys sakkojen perimisen varmistamiseksi asetuksen 12 artiklan 9 kohdan mukaisesti.

Tietoja, jotka asetuksen 11 artiklan 6 kohdan mukainen toimivaltainen viranomainen on vastaanottanut asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaisesti, voidaan käyttää myös silloin, kun viranomaisten välistä yhteistyötä tarvitaan esimerkiksi vuosittaisen raportin tarkistamisen tai sakon määräämistä koskevan päätöksenteon yhteydessä. Sakkojen määräämisestä vastaava viranomainen voi pyytää sen viranomaisen näkemystä, jonka alueella asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tankkauskynnystä ei ole noudatettu polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseen liittyvistä syistä.

8. **POIKKEUKSEN PYYTÄMINEN ASETUKSEN 5 ARTIKLAN 3 KOHDAN A TAI B ALAKOHDAN NOJALLA JA KOMISSION ROOLI**

8.1. **Poikkeuksen kesto ja uusiminen**

Asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa todetaan, että toimivaltaisen viranomaisen myöntämä poikkeus on voimassa rajoitetusti, enintään yhden vuoden. Toimivaltaisen viranomaisen olisi sen vuoksi täsmennettävä poikkeuksen tarkka kesto päätöksessä, jolla se myöntää asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan mukaisen poikkeuksen. Kesto voi olla sama kuin polttoaineen tankkausta haittaavan tekijän kesto lentoasemalla, mutta se ei voi ylittää yhden vuoden rajaa.

Toimivaltainen viranomainen voi ilma-aluksen käyttäjän pyynnöstä tarkastella poikkeusta uudelleen ennen sen voimassaolon päättymistä. Uusimispyyntö on jätettävä vähintään kolme kuukautta ennen poikkeuksen voimassaolon päättymispäivää.

Esimerkki 9: Poikkeuksen kesto

Ilma-aluksen käyttäjä **Y** saattaa tarvita poikkeusta saarella sijaitsevalla pienellä ja ruuhkaisella unionin lentoasemalla kesäkaudella, koska se on vuoden vilkkainta aikaa. Talvikaudella saarelle ei kuitenkaan välttämättä tarvita poikkeuslupaa. Toimivaltainen viranomainen arvioi, täyttyvätkö asetuksen 5 artiklan 3 kohdan vaatimukset, ja myöntää poikkeuksen pyynnön perusteena olevien havaittujen ongelmien keston ajaksi, kuitenkin enintään yhdeksi vuodeksi.

8.2. **Milloin pyyntö toimivaltaiselle viranomaiselle on esitettävä?**

Ilma-aluksen käyttäjän on esitettävä pyyntönsä toimivaltaiselle viranomaiselle vähintään kolme kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää (asetuksen 5 artiklan 3 kohta). Poikkeusta on mahdollista hakea eri aikoina saman vuoden aikana. Toimivaltainen viranomainen voi myöntää poikkeuksen vain, jos 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdassa säädetyt vaatimukset täyttyvät ja pyyntö on asianmukaisesti perusteltu. Asetuksen 5 artiklan 5 kohdan mukaan toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä päätös kyseisestä pyynnöstä ilman aiheetonta viivytystä ja viimeistään kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää.

8.3. **Toimivaltainen viranomainen voi pyytää lisätietoja**

Asetuksen 5 artiklan 4 kohdassa todetaan, että arvioidessaan asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan mukaisia poikkeuspyyntöjä toimivaltainen viranomainen voi pyytää ilma-aluksen käyttäjältä lisätietoja jo esitettyjen perustelujen lisäksi. Toimivaltainen viranomainen määrittää, mitä tietoja se tarvitsee voidakseen arvioida poikkeuspyynnön.

Jos toimivaltainen viranomainen pyytää lisätietoja, päätöksen tekemisen määräaikaa lykätään, kunnes ilma-aluksen käyttäjä on toimittanut täydelliset tiedot.

8.4. **Toimivaltaisen viranomaisen päätös (asetuksen 5 artiklan 6 kohta)**

Toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä päätös ilma-aluksen käyttäjän asetuksen 5 artiklan 3 kohdan a tai b alakohdan nojalla esittämän ensimmäisen poikkeuspyynnön hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Jos päätöstä ei ole tehty asetuksen 5 artiklan 5 kohdassa säädetyissä määräajoissa, ilma-aluksen käyttäjä ei voi pitää tätä päätöksenä, jolla myönnetään lupa pyydettyyn poikkeukseen.

Jos päätöstä uusimispyynnöstä ei ole tehty viimeistään kuukautta ennen aiemmin myönnetyn poikkeuksen voimassaolon päättymistä, tätä pidetään päätöksenä, jolla uusittavaksi pyydetyn poikkeuksen soveltamista voidaan jatkaa. Näin tapahtuu, jos ilma-aluksen käyttäjä on esittänyt uusimispyyntönsä tueksi yksityiskohtaiset ja riittävät perustelut vähintään kolme kuukautta ennen poikkeuksen voimassaolon päättymistä.

8.5. **Milloin kansallista päätöstä sovelletaan?**

Asetuksen 5 artiklan 7 kohdassa säädetään, että ilma-aluksen käyttäjällä on oikeus hakea muutosta toimivaltaisen viranomaisen päätökseen poikkeuspyynnön hylkäämisestä. Muutoksenhaussa sovelletaan jäsenvaltioiden menettelyllisen itsemääräämisoikeuden mukaisesti asiaankuuluvia kansallisia menettelyjä, joilla myös määritetään, onko muutoksenhaun kohteena olevan kansallisen päätöksen soveltaminen keskeytettävä vai ei.

8.6. **Komission rooli**

8.6.1. ***Poikkeusluettelon julkaiseminen***

Toimivaltaisten viranomaisten on annettava luettelo sallituista ja hylätyistä poikkeuksista tiedoksi komissiolle. Luetteloon liitetään myös perustelut ja arviointi, johon poikkeuspyynnön hyväksyminen tai hylkääminen perustuu (asetuksen 5 artiklan 8 kohta). Perustelut voidaan esittää ryhmittäin (esimerkiksi jonkin vaatimuksen osoittamatta jättäminen, määräaikojen noudattamatta jättäminen).

Asetuksen 5 artiklan 8 kohdan mukaisesti komissio julkaisee sallittujen poikkeusten luettelon ja saattaa sen ajan tasalle vähintään kerran vuodessa.

8.6.2. ***Myönnettyjä poikkeuksia koskevat valitukset***

Komissio voi asetuksen 5 artiklan 9 ja 10 kohdan ja 16 artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa pyydetään toimivaltaista viranomaista tekemään päätös tietyn poikkeuksen kumoamisesta seuraavan aikataulukauden alusta alkaen.

Jos kyseinen aikataulukausi alkaa alle kahden kuukauden kuluttua siitä, kun toimivaltainen viranomainen on julkaissut päätöksen, jolla poikkeus kumotaan, poikkeuksen kumoamista koskevaa päätöstä aletaan soveltaa vasta seuraavan aikataulukauden ([46]) alusta.

Komissio voi päättää toimia omasta aloitteestaan tai sen jälkeen, kun se on arvioinut myönnettyä poikkeusta koskevan kirjallisen valituksen, jonka on tehnyt

— jäsenvaltio

— ilma-aluksen käyttäjä

— asianomaisen unionin lentoaseman pitäjä

— lentopolttoaineen toimittaja.

Helpottaakseen asian arviointia ja päättääkseen, onko sen hyväksyttävä täytäntöönpanosäädös myönnetyn poikkeuksen kumoamiseksi, komissio voi pyytää jäsenvaltioilta ja ilma-alusten käyttäjiltä kaikki tarvittavat tiedot. Asetuksen 5 artiklan 10 kohdassa edellytetään, että jäsenvaltiot ja ilma-alusten käyttäjät toimittavat tällaiset tiedot ilman aiheetonta viivytystä ja että jäsenvaltioiden on helpotettava ilma-alusten käyttäjien tietojen toimittamista.

([46]) Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18 päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1) 2 artiklan d alakohdan mukaan *”aikataulukaudella” tarkoitetaan joko kesä- tai talvikautta, siten kuin se on vahvistettu lentoliikenteen harjoittajien aikatauluissa.*