



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

**Strasbourg, 18. oktoober 2023
(OR. en)**

**2021/0205(COD)
LEX 2265**

**PE-CONS 29/1/23
REV 1**

**TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, MILLES KÄSITLETAKSE VÖRDSETE
VÖIMALUSTE TAGAMIST KESTLIKU LENNUTRASPORDI JAKS**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
MÄÄRUS (EL) 2023/...,**

18. oktoober 2023,

milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt²

¹ ELT C 105, 4.3.2022, lk 134.

² Euroopa Parlamendi 13. septembri 2023. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 9. oktoobri 2023. aasta otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Viimastel kümnenditel on lennutranspordil olnud liidu majanduses ja liidu kodanike igapäevaelus oluline roll, kuna see on liidu majanduse üks kõige paremini toimivaid ja dünaamilisemaid sektoreid. See on märkimisväärselt edendanud majanduskasvu, töökohtade loomist, kaubandust ja turismi ning ettevõtete ja kodanike ühendatust ja liikuvust ning olnud üks peamisi ühenduslülisid äärepoolseimate piirkondade ja mandri vahel, eelkõige liidu lennutransporditurul. Lennutransporditeenuste kasv on aidanud oluliselt parandada lennuühendusi, edendada ühtekuuluvust ja vähendada liidus, eelkõige äärealadel, äärepoolseimates ja hõredalt asustatud piirkondades ning saartel, piirkondlikke erinevusi ning liidu ja kolmandate riikide vahelisi erinevusi ning andnud märkimisväärse panuse liidu majandusse.

- (2) Alates 2020. aastast on lennutransport olnud üks COVID-19 kriisist kõige rängemalt mõjutatud sektoreid. Eeldatakse, et lennuliiklus hakkab lähiaastatel järk-järgult taastuma ja jõuab taas kriisieelsele tasemele. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (International Civil Aviation Organisation – ICAO) COVID-19 järgse prognoosi kohaselt suureneb reisijateveo maht Euroopas suure liikluskoormuse stsenaariumi korral 2050. aastani kuni 3,1 % aastas ja kaubaveo maht kuni 2,4 % aastas. Samas on lennutranspordi heitkogused alates 1990. aastast suurenenud ning pärast pandeemiast jagusaamist võib heitkoguste hulk taas kasvama hakata. Seepärast on hädavajalik valmistuda tulevikuks ja teha vajalikud kohandused, et tagada hästitoimiv lennutranspordisektor, mis aitab liidu kliimaeesmärkide saavutamisele igati kaasa ning millel on kõrge ühendatuse, taskukohasuse, ohutuse ja turvalisuse tase. Liit on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119¹ alusel kehtestanud õiguslikud kohustused, et saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneutraalsus ja vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet võrreldes 1990. aasta tasemega vähemalt 55 %. Selle saavutamiseks peavad kõik majandussektorid, sealhulgas transpordisektor, võtma süsinikuheite vähendamiseks kiiresti meetmeid. Lennutranspordisektoris tuleb väga palju suurendada kestlike lennukikütuste tootmist, tarnimist ja kasutuselevõttu.

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

- (3) Liidu lennutranspordisektori toimimine sõltub selle piiriülesest olemusest kogu liidus ja sektori üleilmsest mõõtmest. Lennutranspordi turg on üks siseturu kõige rohkem integreeritud sektoreid, mida reguleeritakse turulepääsu ja käitamistingimusi käsitlevate ühtsete normidega. Liidu lennutranspordi välispoliitikat reguleeritakse ICAOs ülemaailmsel tasandil kehtestatud reeglitega ning liidu või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sõlmitud ulatuslike mitme- või kahepoolsete lepingutega. Seepärast on oluline, et liit jätkaks rahvusvahelisel, mitme- ja kahepoolisel tasandil tehtavaid jõupingutusi, et edendada kestlike lennukikütuste kasutuselevõtul kõrgete sihtide seadmist ja lähendamist, tagades rahvusvahelisel tasandil võrdsed võimalused.
- (4) Kuna lennutransporditurul valitseb kogu maailma ja liidu eri ettevõtjate vahel tihe konkurents, on võrdsete võimaluste tagamine hädavajalik. Lennutransporditurul ja -ettevõtjate stabiilsuse ja heaolu aluseks on selge ning ühtlustatud poliitikaraamistik, kus õhusõiduki käitajad, lennujaamad ja muud lennundusvaldkonnas osalejad saavad tegutseda võrdsete reeglite ja võimaluste alusel, mille tulemusel muutub sektor elujõuliseks ja tekivad töövõimalused. Suur osa ELi-sisestest lendudest kuulub üleilmsel lennutransporditurul pakutavate rahvusvaheliste lendude hulka. Sama kehtib Euroopa lennujaamade kaudu toimuvate, kolmandate riikide vaheliste lendude kohta. Turumoonutuste korral on oht, et õhusõiduki käitajad või lennujaamad võivad sattuda sise- või väliskonkurentidega võrreldes ebasoodsasse olukorda. See omakorda võib kaasa tuua lennutranspordisektori konkurentsivõime vähenemise, mis seab ohtu lennuettevõtjate töökohad, ning lennuühenduste ja transpordivõimaluste kadumise kodanike ja ettevõtjate jaoks.

- (5) Eelkõige on oluline tagada kogu liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused seoses lennukikütusega, mis moodustab olulise osa õhusõiduki käitajate kuludest, ja soodustada lennutranspordi süsinikuheite vähendamist kestlike lennukikütuste edendamise abil. Lennukikütuse hindade kõikumine võib mõjutada õhusõiduki käitajate majandustulemusi ja avaldada negatiivset mõju konkurentsile turul. Kõrgemad lennukikütuse hinnad, mis väljenduvad otseselt lõpptarbija jaoks kõrgemates hindades, vähendaksid piirkondade ühenduvust, kodanike liikuvust, lennutranspordisektori konkurentsivõimet ja ka liikuvust. Kui lennukikütuse hinnad on liidu lennujaamade või liidu ja liiduväliste lennujaamade vahel erinevad, võivad õhusõidukite käitajad otsustada majanduslikel põhjustel oma tankimisstrateegiaid kohandada. Odavama kütuse kaasavedu suurendab õhusõidukite kütusekulu ja põhjustab tarbetut kasvuhoonegaaside heidet. Seega õhnestab odavama kütuse kaasavedu õhusõiduki käitajate poolt liidu keskkonnaalaseid jõupingutusi. Mõned õhusõiduki käitajad saavad oma põhibaasi soodsaid lennukikütusehindu kasutada konkurentsieelisena teiste samasuguseid liine teenindavate õhusõiduki käitajate ees. See võib vähendada lennutranspordisektori konkurentsivõimet, tekitada turumoonutusi ja kahjustada lennuühendusi. Käesoleva määrusega tuleks kehtestada meetmed selliste tavade vältimiseks, et ära hoida tarbetut keskkonnakahju ning taastada ja säilitada ausa konkurentsi tingimused liidu lennutransporditurul.

- (6) Ühise transpordipoliitika põhieesmärk on kestlik areng. See nõuab terviklikku lähenemisviisi, mille eesmärgiks on sotsiaalseid standardeid ja keskkonnaeesmärke arvesse võttes tagada liidu transpordisüsteemi tulemuslik toimimine. Lennutranspordi kestlikuks arenguks tuleb kehtestada meetmed, sealhulgas majandusinstrumendid, mille eesmärk on liidu lennujaamadest väljuvate õhusõidukite süsinikuheidet vähendada ja arendada kestlike lennukikütuste tootmiseks ja tarnimiseks vajalikku turgu. Sellised meetmed peaksid aitama saavutada liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärke.
- (7) Komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ on esitatud liidu transpordisüsteemi tegevuskava, et viia ellu rohe- ja digiüleminek ning muuta süsteem vastupidavamaks. Lennutranspordisektori süsinikuheite vähendamine on vajalik ja keeruline protsess, eriti lühikeses perspektiivis. Euroopa ja liikmesriikide teadus- ja innovatsiooniprogrammides tehtud tehnoloogilised edusammud ja lennutööstuse võetud selge kohustus on viimastel kümnenditel aidanud heitkoguseid oluliselt vähendada. Samas on ülemaailmne lennuliiklus kasvanud kiiremini kui sektori heitkoguste vähendamise tase. Kui lühilendude sõltuvust fossiilkütusest peaks lähikümnenditel aitama vähendada uued tehnoloogialahendused, sealhulgas heiteta elektri- või vesinikkütusel töötavate õhusõidukite arendamine, millel võib keskpikas ja pikas perspektiivis olla suur tähtsus ka kommertslennunduses, siis kestlikud lennukikütused on paljulubav lahendus kõikide lendude süsinikuheite märkimisväärses vähendamiseks nii lühikeses, keskpikas kui ka pikas perspektiivis. Praegu on see potentsiaal aga suures osas kasutamata ja selle kasutamist on vaja toetada.

- (8) Lennutranspordisektoris on rakendatud energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet. Energiatõhusamate mootorite kasutuselevõtt aitab lendude keskkonnajalajälge vähendada ja soodustab ka kestlike lennukikütuste ressursitõhusamat kasutamist.
- (9) Kestlike lennukikütuste hulka kuuluvad vedelad asenduskütused, mis on täiesti võrdväärsed tavapärase lennukikütusega ja sobivad kasutamiseks olemasolevates õhusõidukimootorites. Ülemaailmsel tasandil on sertifitseeritud mitmed kestlike lennukikütuste tootmisviisid, mida saab kasutada tsiviil- ja militaarlennunduses. Kestlike lennukikütuste tehnoloogiline tase võimaldab juba lähiajal oluliselt vähendada lennutranspordi heitkoguseid. Kestlikud lennukikütused peaksid keskmises ja pikas perspektiivis moodustama suurema osa lennukikütusesegu koostisest. Lisaks peaksid kestlikud lennukikütused võimaldama asjakohaste rahvusvaheliste kütusestandardite toel ja niisuguste standardite väljatöötamise toetamise abil piirata käitaja kasutatava lõppkütuse aromaatsete ühendite sisaldust, mis aitab vähendada muud kui CO₂ heidet. Muud lennukikütused, nagu elekter või vesinik, on paljutõotavad tehnoloogiad ja peaksid aitama lennutranspordi süsinikuheidet järk-järgult vähendada, alustades lühilendudest. Käesolev määrus võib veelgi kiirendada nende tehnoloogiate teaduslikku arendamist ja kasutuselevõttu ning edendada nende puhul kaubanduslikku innovatsiooni, võimaldades ettevõtjatel nende tehnoloogiatega arvestada, niipea kui need muutuvad küpseks ja kaubanduslikult kättesaadavaks. See suurendab ka turukindlust ja prognoositavust ning soodustab nendesse uutesse tehnoloogiatesse vajalike investeeringute tegemist.

- (10) Kestlike lennukikütuste järkjärguline kasutuselevõtt liidu lennutransporditurul tähendab lennuettevõtjale täiendavaid kulusid, kuna kestliku kütuse tootmistehnoloogia on tavapärase kütuse omast kallim. See võib võimendada liidu lennutransporditurul lennukikütustega seotud võrdsete võimaluste puhul juba tekkinud probleeme ning veelgi moonutada õhusõidukite käitajate ja lennujaamade vahelist konkurentsi, seda ka seoses ICAO rahvusvahelisest lennundusest tuleneva süsinikdioksiidi vähendamise ja kompenseerimise skeemi (CORSIA) rakendamisega liidu ja selle liikmesriikide poolt vastavalt nõukogu otsusele (EL) 2020/954¹ ning vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2003/87/EÜ², mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2023/958³, loodud ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) rakendamisega liidu ja selle liikmesriikide poolt. Lähteainete kättesaadavus ja kestliku lennukikütuse tootmiseks vajaminev võimsus ei ole piiratud. Teravnenud konkurents piiratud lähteainete pärast võib põhjustada tarnepuudujääki ja turumoonutusi ning avaldada seega kogu lennundussektori konkurentsivõimele negatiivset mõju. Käesoleva määrusega tuleks võtta meetmeid, et vältida kestlike lennukikütuste kasutuselevõtu negatiivset mõju lennundussektori konkurentsivõimele, ning kehtestada kogu liidus ühtlustatud nõuded.

¹ Nõukogu 25. juuni 2020. aasta otsus (EL) 2020/954, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis võetav seisukoht vabatahtlikust osalemisest teatamise kohta rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemis (CORSIA) alates 1. jaanuarist 2021 ning lennukikäitajate kompenseerimisnõuete arvutamiseks ajavahemikul 2021–2023 valitud võimaluse kohta (ELT L 212, 3.7.2020, lk 14).

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

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/958, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ seoses lennunduse panusega kogu liidu majandust hõlmavasse heitkoguste vähendamise eesmärki ja üleilmse turupõhise meetme asjakohase rakendamisega (ELT L 130, 16.5.2023, lk 115).

- (11) Ülemaailmsel tasandil reguleerib ja määratleb kestlikke lennukikütuseid ICAO, kus riigid lepivad kokku üksikasjalikud nõuded CORSIAGA hõlmatud lendudel kasutatavate kestlike lennukikütuste sertifitseeritud tootmisviiside kestlikkuse, jälgitavuse ja arvestuse kohta. Ehkki CORSIA raames on kasutusele võetud stiimulid ning kestlikke lennukikütuseid peetakse ICAO 41. assamblee poolt 2022. aasta oktoobris vastu võetud pikaajalise ülemaailmse eesmärgi (saavutada 2050. aastaks rahvusvahelise tsiviillennunduse süsinikuneutraalsus) saavutamise nimel tehtava töö lahutamatuks tugisambaks, puudub praegu kohustuslik süsteem kestliku lennukikütuse kasutamiseks rahvusvahelistel lendudel. Ulatuslikud mitme- või kahepoolsed lennutranspordilepingud liidu või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel üldjuhul sisaldavad keskkonnakaitsealaseid sätteid. Kuid nende sätetega ei ole praegu kehtestatud lepinguosaliste jaoks kestlike lennukikütuste kasutamist käsitlevaid siduvaid nõudeid.

- (12) Et vältida ülemaailmsel lennutransporditurul konkurentsimoonusi, mis võivad viia liidu lennujaamade kaudu toimuva liiklusvoo kadumiseni ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumiseni, ning et luua üleilmne kestlike lennukikütuste turg, peaks liit maailmas kestlikele kütustele üleminekul võtma juhtrolli, alustama rahvusvahelisi läbirääkimisi, et kestliku lennukikütuse mõisted ja standardid ühtlustada, ning edendada kestlike lennukikütuste tootmist, kasutuselevõttu ja tankimist käsitlevate reeglite rahvusvahelist ühtlustamist. Komisjon ja liikmesriigid peaksid jätkama ICAOs jõupingutusi kestlike lennukikütuste tootmise ja kasutuselevõtu ambitsioonika ülemaailmse raamistiku loomiseks. Peale selle peaks komisjon korrapäraselt hindama, kas käesoleva määruse sätted avaldavad negatiivset mõju liidu lennutranspordituru toimimisele, sektori konkurentsivõimele, lennuettevõtjate ja sõlmlennujaamade võrdsetele võimalustele rahvusvahelisel tasandil ning võimalikule marsruutide muutmisele, mis põhjustab kasvuhoonegaaside heite ülekandumist, ning esitama asjakohasel juhul selle kahjuliku mõju kõrvaldamiseks parandusmeetmed.

- (13) Liidu tasandil on transpordisektori suhtes kohaldatavad üldised taastuvenegiat käsitlevad normid sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001¹. Varem ei ole sellised horisontaalsed sektoriülesed õigusraamistikud fossiilkütustelt kestlikule lennukikütusele üleminekul lennutranspordis tulemuslikuks osutunud. Direktiivis (EL) 2018/2001 ja sellele eelnenud õigusaktis on sätestatud üldised eesmärgid kõigi taastuvkütusele üleminekut vajavate transpordiliikide jaoks. Kuna lennundussektori kütuseturg on suhteliselt väike ja taastuvkütuseid on teiste transpordiliikidega võrreldes kallim toota ning kuna lennundus on valdkond, mida iseloomustab väga tihe konkurents liidu lennutranspordi tihedalt integreeritud turul, tuleks selliseid õigusraamistikke täiendada lennundusspetsiifiliste meetmetega, mis aitaksid kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu mõjusalt edendada. Lisaks võivad liikmesriigi õigusaktid, millega direktiivi (EL) 2018/2001 liikmesriikide õigusesse üle võetakse, liidu lennutransporditurgu märkimisväärselt killustada, juhul kui kestlikke lennukikütuseid käsitlevate liikmesriigi õigusnormidega kehtestatakse väga erinevad eesmärgid. See tekitaks täiendavaid probleeme võrdsete võimaluste tagamisel lennutranspordisektoris.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

- (14) Seetõttu on liidu lennutranspordituru jaoks vaja kehtestada ühtsed normid, mis täiendaksid direktiivi (EL) 2018/2001 ning aitaksid liidu lennutransporditurust tulenevate erivajaduste ning -nõuetega tegeledes ja kestlikke lennukikütuseid edendades täita selle üldisi eesmärgi. Eelkõige püütakse käesoleva määrusega vältida liidu lennutranspordituru killustumist, võimalikke konkurentsimoonutusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tavasid, mida lennuettevõtjad kasutavad tankimiskulude vähendamiseks, ning samal ajal püütakse soodustada kestlike lennukikütuste väljatöötamist liidus. Käesoleva määruse täiendamiseks saab ette näha sihtotstarbelise toetuse ja rahastamise liidu ja liikmesriikide tasandil ning avaliku ja erasektori partnerlused, et suurendada kestlike lennukikütuste kättesaadavust, tõsta nende taskukohasust ning kestlike lennukikütuste tarnimist ja kasutuselevõttu veelgi kiirendada. Käesolev määrus ei tohiks siiski mõjutada direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud kohustusi; liikmesriigid saavad taotleda asjaomaste käesoleva määrusega hõlmatud kasutamist nimetatud direktiivis sätestatud eesmärkide saavutamiseks, juhul kui seda tehakse nimetatud direktiivis sätestatud tingimustel ja piirides.

- (15) Käesoleva määruse esmane eesmärk on kehtestada raamistik, millega taastatakse ja säilitatakse lennukikütuste kasutamise seotud võrdsed võimalused liidu lennutransporditurul. Kõnealune raamistik peaks aitama vältida liidus erinevate nõuete kehtestamist, mis süvendaksid õhusõidukite käitajate vahelist konkurentsi moonutavaid tankimistavasid või paneksid mõned lennujaamad teistega võrreldes ebasoodsasse konkurentsiolukorda. Kõnealuse raamistiku teine eesmärk on kehtestada liidu lennutransporditurul kindlad reeglid, mis võimaldaksid liidu lennujaamadel kestlike lennukikütuste osakaalu järk-järgult suurendada, ilma et see mõjutaks negatiivselt konkurentsi liidu lennutransporditurul.
- (16) Oluline on kehtestada kogu liidu siseturul ühtlustatud normid, mida kohaldatakse otse ja ühetaoliselt ühelt poolt lennutranspordituru osaliste ja teiselt poolt lennukikütuste turu osaliste suhtes. Direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud üldist raamistikku tuleks täiendada lennutranspordi suhtes kohaldatava erinormiga. See peaks hõlmama kestlike lennukikütuste tarne miinimumeesmärkide järkjärgulist suurendamist. Need miinimumeesmärgid tuleks hoolikalt määratleda, võttes arvesse hästi toimiva liidu lennutranspordituru eesmärgi, vajadust vähendada lennutranspordisektori süsinikuheidet ning praegust olukorda kestlike lennukikütuste sektoris.

- (17) Käesolevat määrust tuleks kohaldada selliste õhusõidukite suhtes, mis teostavad ärilise lennutranspordi lende tsiviillennundussektoris. Määrust ei tuleks kohaldada sõjaväe õhusõidukite suhtes ega nende lendude suhtes, mida tehakse üksnes humanitaarotstarbel, repatrieerimise ja (nii vabatahtliku kui ka sunniviisilise) tagasisaatmise, sealhulgas tagasivõtmise otstarbel, otsingu-, pääste-, katastroofiabi- või meditsiinilisel otstarbel või tolli-, politsei- ja tuletõrjeoperatsioonide jaoks. Kuna eespool kirjeldatud lennud toimuvad erakorralistel asjaoludel, ei saa neid alati planeerida nii nagu standardseid ärilise lennutranspordi lende. Oma tegevuse laadi tõttu ei tarvitse selliste õhusõidukite käitajad olla suutelised täitma käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, kuna see võib kujutada endast tarbetut koormust. Selleks et tagada võrdsed tingimused kogu liidu lennundusturul, peaks käesolev määrus hõlmama võimalikult suurt osa ärilisest lennuliiklusest, mida teostatakse liidu territooriumil asuvatest lennujaamadest. Samas on liidu kodanike, ettevõtjate ja piirkondade huvides lennuühenduse tagamiseks oluline, et väikeste lennujaamade lennutransporditoimingutele ei pandaks põhjendamatut koormust. Tuleks kindlaks määrata iga-aastase reisijate- ja kaubaveomahtude künnis, millest allapoole jäävad lennujaamad ei kuuluks käesoleva määruse reguleerimisalasse, samas peaks käesoleva määruse kohaldamisala siiski hõlmama vähemalt 95 % kõikidest lendudest, mis väljuvad liidu territooriumil asuvatest lennujaamadest. Samadel põhjustel tuleks kindlaks määrata künnis, et jätta kohaldamisalast välja sellised õhusõiduki käitajad, kes käitavad vaid üksikuid lende liidu territooriumil asuvatest lennujaamadest.

Kõrgema ambitsioonitaseme saavutamiseks peaks liikmesriikidel siiski olema võimalik otsustada, et tema territooriumil asuva lennujaama suhtes, mis ei ületa käesolevas määruses sätestatud künniseid või mis asub Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELi toimimise leping) artiklis 349 määratletud äärepoolseimas piirkonnas, kohaldatakse käesolevat määrust. Liidu territooriumil asuval lennujaamal, mis ei ületa käesolevas määruses sätestatud künniseid või mis asub äärepoolseimates piirkondades, peaks olema võimalik esitada asjaomastele pädevatele asutustele taotlus, et teda käsitletaks liidu lennujaamana ja et tema suhtes kohaldataks käesolevat määrust. Lisaks peaks isikul, kes teostab ärilise lennutranspordi lende, mis ei ületa käesolevas määruses sätestatud künniseid, või isikul, kes teostab turbiinmootorikütuseid kasutades muid lende kui ärilise lennutranspordi lende, olema võimalik otsustada, et teda käsitataks käesoleva määruse kohaldamisel õhusõiduki käitajana ja seetõttu kohaldatakse tema suhtes käesolevat määrust või et käesolev määrus hõlmab tema mitteärilise lennutranspordi lende.

- (18) Rahvusvahelistes lennukikütuse standardites on kindlaks määratud, milliseid tavapäraseid lennukikütuseid võib segada kestlike lennukikütustega; see mõjutab käesoleva määruse kohaldamist lennukikütuste suhtes. Lisaks piirdub lennukikütuste määratlus asenduskütustega ja seega ei hõlma see vesinikku ega õhusõidukite käitamiseks kasutatavat elektrit. Seetõttu peetakse, kui tegemist ei ole just vesiniku või elektriga, lennukikütuse tarnijate, liidu lennujaamade käitajate ja õhusõiduki käitajate kohustustega seoses lennukikütustele viidates silmas asenduskütuseid.
- (19) Käesolevast määrusest tulenevad kohustused ei tohiks avaldada vähem ühendatud Euroopa piirkondadele, näiteks lennutranspordist kui ainsast transpordivõimalusest sõltuvatele saartele ja äärepoolseimatele piirkondadele, ebaproportsionaalselt suurt mõju ning nendele piirkondadele tuleb tagada võimalus saada olulisi kaupu ja teenuseid. Et aidata kaitsta selliste piirkondade lennuühendust, kus alternatiivseid transpordivõimalusi on vähem, tuleks tähelepanu pöörata sellele, kuidas võivad käesoleva määruse sätted äärepoolseimaid piirkondi ja muid liidu piirkondi ühendavate lennuliinide taskukohasust, konkurentsivõimet ja võimaliku hinnatõusu mõjutada.

- (20) Edendada tuleks selliste kestlike lennukikütuste arendamist ja kasutuselevõttu, millel on suur jätkusuutlikkuse, turuküpsuse ning innovatsiooni ja kasvu potentsiaal tulevaste vajaduste rahuldamiseks. See peaks toetama uuenduslike ja konkurentsivõimeliste kestlike lennukikütuste turu loomist ning tagama, et lennundussektori kestlike kütuste varud oleksid nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis piisavad, et aidata saavutada liidu transpordisektori süsinikuheite vähendamise eesmäärke, tõhustades samal ajal liidu jõupingutusi keskkonnakaitse kõrge taseme saavutamiseks. Muude liidu õigusaktidega antud stiimulitel muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud transpordikütuste kasutamiseks on positiivne mõju selliste kütuste kasutuselevõtule lennunduses. Vaja on ühtset, selget ja kindlat kestlikkusraamistikku, millega tagatakse lennundus- ja kütusesektoris osalejate jaoks kestlike lennukikütuste kasutamise toetusõiguslikkuse küsimuses käesoleva määruse alusel õiguskindlus ja järjepidevus. Selle eesmärgi saavutamiseks peaksid olema toetusõiguslikud kõik lennunduse biokütused, mis vastavad direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud säästlikkuse ja olulusringi heite kriteeriumidele ning on sertifitseeritud vastavalt nimetatud direktiivile (välja arvatud biokütused, mida toodetakse toidu- ja söödakultuuridest ning käesoleva määruse artikli 4 lõikes 5 loetletud teatavatest lähteainetest), sünteetilised lennukikütused ning ringlussevõetud süsinikupõhised lennukikütused, mis ületavad nimetatud direktiivis osutatud olulusringi heite vähendamise künnise. Selleks et tagada kooskõla muude asjaomaste liidu poliitikameetmetega, peaks lennunduse jaoks tehtud biokütuste, sünteetiliste lennukikütuste ning ringlussevõetud süsinikupõhiste lennukikütuste toetusõiguslikkus põhinema direktiivis 2018/2001 sätestatud säästlikkuse kriteeriumidel ja künnistel.

Eelkõige on väga olulised direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud kestlikud lennukikütused, mis on praegu äärmiselt kõige küpsem tehnoloogia lennutranspordi süsinikuheite vähendamiseks lühikeses perspektiivis. Koostöötlemise teel toodetud kütuste taastuvenergia osakaal peaks olema kestliku lennukikütuse määratluse kohaselt toetusõiguslik, kui taastuvenergia osa on toodetud direktiivis (EL) 2018/2001 loetletud lähteainetest, välja arvatud kõnealuses direktiivis määratletud toidu- ja söödakultuuridest toodetud biokütused ning käesoleva määruse artikli 4 lõikes 5 loetletud teatavad lähteained, ning see osakaal määratakse kindlaks kooskõlas metoodikaga, mis on sätestatud direktiivi (EL) 2018/2001 alusel vastu võetavas komisjoni delegeeritud määruses. Lennunduses kasutatav taastuvallikatest toodetud vesinik ja vähese süsinikuheitega lennukikütused, mis saavutavad olulusringi jooksul vähemalt sama heite vähenemise kui sünteetilised lennukikütused, võivad aidata asendada tavapäraseid lennukikütuseid ja toetada lennunduse süsinikuheite vähendamist ning seetõttu tuleks need samuti lisada käesoleva määruse kohaldamisalasse.

- (21) Võttes arvesse lähteainete kasutamist kosmeetikatoodes ja loomasöödas, peaks igas liidu lennujaamas tarnitavate kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu järgmiseks olema muude biokütuste kui direktiivis (EL) 2018/2001 määratletud täiustatud biokütuste ning nimetatud direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütuste osakaal tarnitud lennukikütustest iga lennukikütuse tarnija puhul olema käesoleva määruse kohaselt maksimaalselt 3 %.
- (22) Suur hulga toetusõiguslike lähteainete olemasolu on oluline, et maksimeerida taskukohase hinnaga kestlike lennukikütuste tootmise suurendamise potentsiaali, tagades samal ajal selle kestlikkuse. Käesoleva määrusega jäetakse välja teatavat liiki lähteained, välja arvatud juhul, kui sellised lähteained on kantud direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisse ning vastavad kõigile kohaldatavatele tingimustele, juhul kui kõnealuses lisas on sellised tingimused sätestatud. Käesoleva määruse alusel kõlblike lähteainete loetelu ei tohiks seega olla staatiline, vaid peaks aja jooksul muutuma, et lisada sellesse uued kestlikud lähteained kooskõlas kõnealuse direktiiviga. Kõnealuse direktiivi IX lisas esitatud lähteainete loetelus tehtavaid muudatusi, mis vastavad kõnealuse lisa asjakohastele tingimustele, peaks otse kajastama käesoleva määruse kohaselt kestlike lennukikütuste tootmiseks toetusõiguslike kütuste loetelus.

- (23) Kestlikkuse eesmärges silmas pidades ei tohiks toetusõiguslikud olla sööda- ja toidukultuuridel põhinevad lennunduse biokütused, sealhulgas biokütused, mille puhul on suur risk, et nende tootmisega kaasneb maakasutuse kaudne muutus. Maakasutuse kaudne muutus leiab eelkõige aset siis, kui põllukultuuride kasvatamine biokütuste tootmiseks tõrjub kõrvale traditsioonilise toidu- ja söödakultuuride tootmise. Selline lisanõudlus suurendab survet maale ja võib kaasa tuua põllumajandusmaa laienemise suure süsinikuvaruga maale, nagu metsad, märgalad ning turbamaad, tekitades täiendavaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja vähendades elurikkust. Uuringud on näidanud, et selle mõju ulatus sõltub mitmest tegurist, sealhulgas kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine liigist, biokütuste kasutamisest tingitud lisanõudlusest lähteaine järele ning sellest, mil määral on suure süsinikuvaruga maa kogu maailmas kaitstud. Suurimad maakasutuse kaudse muutuse riskid on kindlaks tehtud sellistest lähteainetest toodetud biokütuste puhul, mille tootmisala on olulisel määral laienenud suure süsinikuvaruga maale. Seepärast ei tohiks sööda- ja toidukultuuridel põhinevate kütuste tootmist edendada. Kõnealune lähenemisviis on kooskõlas liidu poliitikaga ja eelkõige direktiiviga (EL) 2018/2001, millega piiratakse selliste biokütuste kasutamist maantee- ja raudteetranspordis ning kehtestatakse asjakohane ülempiir, võttes arvesse nende väiksemat keskkonnakasu, halvemaid tulemusi kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaali seisukohast ja kestlikkusega seotud üldisemaid probleeme. Peale maakasutuse kaudsest muutusest põhjustatud kasvuhoonegaaside heite, mis võib üksikute biokütuste puhul kasvuhoonegaaside heite vähenemise osaliselt või täielikult nullida, ohustab maakasutuse kaudne muutus ka elurikkust.

See oht on eriti suur, kuna tootmine võib nõudluse märkimisväärse kasvu tõttu oluliselt laieneda. Lennutranspordisektori nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele on praegu väga väike, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest lennukikütustest on fossiilkütused. Seepärast on asjakohane vältida olukorda, kus võib tekkida suur nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele, kuna käesoleva määrusega edendatakse nende kasutamist. Asjaolu, et põllumajanduskultuuridel põhinevad biokütused ei vasta käesoleva määruse kohastele toetusõiguslikkuse nõuetele, kahandab ka ohtu, et maanteetranspordi süsinikuheite vähenemine võiks aeglustuda, kuna põllumajanduskultuuridel põhinevaid biokütuseid hakatakse maanteetranspordi asemel kasutama lennundussektoris. Oluline on sellise ülemineku oht miinimumini viia, kuna maanteetransport on praegu ülekaalukalt kõige saastavam transpordisektor.

- (24) Käesoleva määruse nõuetekohaseks toimimiseks on kestlike lennukikütuste omaduste kohta tingimata vaja täpset ja õiget teavet. Tarbijate usalduse suurendamiseks ning läbipaistvuse ja jälgitavuse tagamiseks peaksid lennukikütuse tarnijad olema kohustatud esitama õige teabe tarnitava kütuse omaduste, kestlikkusnäitajate ja kütuse tootmisel kasutatud lähteainete päritolu kohta. See teave tuleks esitada direktiivi (EL) 2018/2001 kohaselt loodud liidu andmebaasis. Lennukikütuse tarnijaid, kes on enda tarnitud kütuste omaduste või päritolu kohta esitanud tõendatult eksitavat või ebatäpset teavet, tuleks karistada. Liikmesriigid peaksid tagama, et lennukikütuse tarnijad sisestavad liidu andmebaasi täpse teabe õige ajaks ning et see teave on tõendatud ja auditeeritud. Et vältida võimalike pettuste vastu, sealhulgas seoses väljastpoolt liitu imporditud kestlike lennukikütuste tootmiseks vajalike lähteainetega, on vaja, et liikmesriigid tugevdaksid koostöös asjaomaste liidu asutustega ja kooskõlas asjakohaste liidu normidega tarnete kontrollimehhanismi, sealhulgas kohapealseid kontrolle. Sellega seoses kehtestab komisjon kooskõlas direktiiviga (EL) 2018/2001 kestlikkuse sertifitseerimist käsitlevad rakendusnormid, et veel rohkem ühtlustada ja tugevdada reegleid, mis käsitlevad usaldusväarsust, läbipaistvust ja sõltumatut auditeerimist ning liikmesriikide pädevate asutuste koostööd auditi järelevalve valdkonnas.

- (25) Käesoleva määruse eesmärk peaks olema tagada, et kõigil õhusõiduki käitajatel oleksid üksteisega konkureerides võrdsed võimalused juurdepääsuks kestlikele lennukikütustele. Selleks et vältida moonutusi liidu lennutransporditurul, tuleks liidu lennujaamadesse tarnida ühtsed miinimumkogused kestlikke lennukikütuseid. Kuigi turul saab tarnida ja kasutada suuremaid koguseid kestlikke lennukikütuseid, tuleks käesoleva määrusega tagada, et kestlike lennukikütuste kohustuslik miinimumosakaal oleks kõigis liidu lennujaamades ühesugune. Selleks et tagada selgus ja õiguskindlus ning edendada sellega turuarengut ning selliste kõige kestlikemate ja uuenduslikumate lennukikütuste tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu, millel on kasvupotentsiaali ka tulevaste vajaduste rahuldamiseks, tuleks käesolevas määruses sätestada kestlike lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal, mida aja jooksul järk-järgult suurendatakse. Võttes arvesse kestlike lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste märkimisväärset süsinikuheite vähendamise potentsiaali ja nende praeguseid hinnangulisi tootmiskulusid, tuleks selliste lennukikütuste puhul kehtestada konkreetne miinimumosakaal. Sünteetilised lennukikütused, mida toodetakse taastuvatest energiaallikatest pärit elektrist ja otse õhust kogutud süsinikust, võimaldavad vähendada heitkoguseid tavapärase lennukikütusega võrreldes kuni 100 %. Muude kestlike lennukikütuste liikidega võrreldes on neil märkimisväärseid eeliseid ka tootmisprotsessi ressursitõhususe (eelkõige veevajaduse) seisukohast. Samas on sünteetiliste lennukikütuste tootmiskulud praegu hinnanguliselt kolm kuni kuus korda kõrgemad tavapärase lennukikütuse turuhinnast. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada selle tehnoloogia jaoks eraldi miinimumosakaalud.

- (26) Kestlike lennukikütuste tarnimist käsitlevate liidu ühtlustatud normide täitmise tagamisel võiksid liikmesriigid järgida toetavaid poliitikameetmeid ja algatusi, mille eesmärk on suurendada kestlike lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste tootmist ja kasutuselevõttu. Sellised poliitikameetmed ja algatused peaksid olema läbipaistvad, mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja kõigile ettevõtjatele kättesaadavad. Käesolev määrus ei tohiks takistada liikmesriike rakendamast väljaspool selle kohaldamisala selliseid erimeetmeid, mille eesmärk on hõlbustada kestlike lennukikütuste kasutamist või vähendada lennutranspordisektori süsinikuheidet.

- (27) Kuna puuduvad ühised nõuetekohaselt sertifitseeritud metoodika, kriteeriumide ja näitajad, mille kohta toimub aruandlus ja mille üle teostatakse järelevalvet, saavad õhusõiduki käitajad deklareerida oma lendude puhul selliseid heitkoguste tasemeid, mida ei saa omavahel võrrelda. Kui reisijad võrdlevad õhusõiduki käitajate pakutavaid erinevaid lennuvõimalusi, pidades ilmas nii otselende kui ka vahemaandumisega lende, peab neil teadlike valikute tegemiseks olema võimalik usaldada õhusõiduki käitajatelt saadud teavet õhusõiduki käitajate kasutatavate lennukikütuste kestlikkuse ja nende lendude keskkonnasõbralikkuse kohta. Kuid selleks, et tarbijad saaksid teha teadliku valiku, on lendude keskkonnamõju kohta vaja kindlamat, usaldusväärset, sõltumatut ja ühtlustatud teavet. Seepärast on vaja vabatahtliku ühise keskkonnamärgise (edaspidi „märgis“) all kehtestada kriteeriumid ja näitajad nende lendude heitekoguste taseme teatamiseks. Neid peaks olema võimalik hõlpsasti ajakohastada, et pidada sammu tehnoloogiliste muutuste ning rahvusvaheliste ja Euroopa standarditega. Kuna mõned kasutatud kestlike lennukikütuste taseme ja kvaliteedi arvutamiseks vajalikud andmed ning muud kriteeriumid lennu kestlikkuse mõõtmiseks võivad olla äärmiselt tundlikud, on samavõrra vajalik, et sõltumatu asutus koondaks õhusõiduki käitajate aruanded, jälgiks nende andmeid, tõendaks nende täpsust ja annaks asjakohasel tasandil välja märgise. Võttes arvesse õhusõiduki käitajate esitatud andmete muutuvat olemust, tuleks märgist korrapäraselt kontrollida ja valideerida, näiteks iga IATA hooaja lõpus. Vajaduse korral võetakse nende puhul andmete aluseks hinnangud, hinnates näiteks sellist faktorit, nagu keskmise täituvuse tegur konkreetsel lennul, marsruudil ja perioodil. Võttes arvesse, et Euroopa Liidu Lennundusohutusametil (edaspidi „amet“) on käesoleva määruse alusel järelevalve- ja aruandluskohustused, on asjakohane, et amet oleks liidu asutus, kes vastutab märgise rakendamise eest. Seepärast on asjakohane sätestada tingimused märgise väljaandmiseks, et mõõta lennunduse keskkonnatoimet, ning nõuda, et amet vaataks need tingimused korrapäraselt läbi, et tagada kõnealuste tingimuste täitmine.

- (28) Seoses kestlikele lennukikütustele ülemineku ja kasutuselevõtu edendamisega liidu lennujaamades võib odavama kütuse kaasaveo juhtumite arv hakata kütusehindade tõusuga seoses suurenema. Odavama kütuse kaasavedu ei ole kestlik ja seda tuleks vältida, kuna see kahjustab liidu jõupingutusi transpordist tuleneva keskkonnamõju vähendamisel. See on vastuolus lennunduse süsinikuheite vähendamise eesmärkidega, kuna koos õhusõiduki massiga suureneb nii konkreetse lennu kütusekulu kui ka asjaomased heitkoguseid. Odavama kütuse kaasavedu seab ohtu ka õhusõidukite käitajate ja lennujaamade võrdsed võimalused liidus. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada nõue, et õhusõiduki käitajad peavad enne liidu lennujaamast väljumist tankima. Enne konkreetsest liidu lennujaamast väljumist tangitud kütuse kogus peaks vastama sellest lennujaamast väljuvate lendude käitamiseks vajalikule kütusekogusele. Selle nõudega tagatakse, et liidu ja välismaiste õhusõiduki käitajate suhtes kohaldatakse kogu liidus võrdseid tingimusi, tagades samal ajal keskkonnakaitse kõrge taseme. Kuna määruses ei ole kindlaks määratud kestlike lennukikütuste maksimaalset osakaalu kõikide lennukikütuste puhul, võivad õhusõiduki käitajad ja lennukikütuse tarnijad järgida ambitsioonikamat keskkonnapoliitikat, suurendades kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu ja pakkumist kogu oma käitamisevõrgus ning vältides odavama kütuse kaasavedu. Sellest hoolimata tuleks käesolevas määruses võtta arvesse ka asjaolu, et vahel veetakse odavamat kütust kaasa kütusega seotud ohutusreeglite täitmiseks vastavalt komisjoni määrusele (EL) nr 965/2012¹ ning sellistel juhtudel on see ohutusega seotud põhjustel õigustatud.

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

See võib hõlmata näiteks sihtlennujaamas ette tulevaid kütusenappuse või -reostuse juhtumeid, mida kinnitab teatis lennunduspersonalile või teatis lennuülesande üksustele (NOTAM-teade). Peale selle võidakse odavamalt kütust kaasa vedada seetõttu, et teatavates lennujaamades on teatavatel õhusõidukite käitajatel tehnilisi probleeme, muu hulgas see, et õhusõiduki pööringuaeg on ebaproportsionaalselt pikk või lennujaama läbilaskevõime on tipptundidel väiksem. Seepärast peaks komisjon koos ametiga neid odavama kütuse kaasaveo juhtumeid, millest on teatatud, ja nende põhjuseid tähelepanelikult jälgima, hindama ja analüüsima ning esitama asjakohasel juhul käesoleva määruse muutmiseks seadusandlikud ettepanekud. See ei piira komisjoni ja liikmesriikide konkurentsiasutuste õigust uurida ELi toimimise lepingu artiklitele 101 ja 102 tuginedes turuosaliste konkurentsivastast käitumist ja sellise käitumise eest karistada, et kaitsta kestlike lennukikütuste turu nõuetekohast toimimist, eelkõige juhul, kui liidu andmebaasis sisalduv teave ja muud pädevatele asutustele esitatud andmed paljastavad konkurentsivastase tegevuse.

- (29) Käesoleva määrusega tuleks siiski ette näha võimalus vabastada õhusõiduki käitajad piiratud ajaks kohustusest tankida enne väljumist liidu lennujaamadest väljuvatel konkreetsetel marsruutidel, kui need õhusõiduki käitajad suudavad tõendada tõsiseid ja korduvaid tegevusraskusi õhusõiduki tankimisel konkreetsetes liidu lennujaamas, mis ei võimalda neil mõistliku aja jooksul edasi lennata, mis võib mõjutada eelkõige äärealade ühendatust, või struktuurseid kütusetarneraskusi, mis toovad kaasa oluliselt kõrgemad kütusehinnad kui teistes liidu lennujaamades sarnast liiki kütuste suhtes keskmiselt kohaldatavad hinnad. Oluliselt kõrgemad kütusehinnad konkreetsetes liidu lennujaamas ei tohiks olla põhjustatud peamiselt suuremast kestlike lennukikütuste kasutamisest selles liidu lennujaamas.
- (30) Üldjuhul vähem aromaatseid süsivesinikke ja väävli sisaldavate kestlike lennukikütuste edasine kasutuselevõtt aitab vähendada muust kui CO₂ heitest tingitud kliimamõju. Kui aromaatsete süsivesinike ja väävli sisaldust lennukikütustes veel rohkem vähendada, võib väheneda kiudpilvede teke, võib paraneda õhukvaliteet lennujaamades ja nende ümbruses ning võib lennuettevõtjate huvides paraneda kütuse kvaliteet, sest energiatihedus on suurem ja väiksema tahmasisalduse tõttu on hoolduskulud väiksemad. Veel tuleks kaaluda CO₂ ja muu kui CO₂ heite vastastikust sõltuvust. Aromaatsete süsivesinike sisalduse vähendamisel lennukikütustes tuleb aga järgida rahvusvahelisi kütusega seotud ohutusreegleid ja säilitada rahvusvahelisel tasandil võrdsed võimalused. Seepärast peaksid lennukikütuse tarnijad teatama ametile ja asjaomastele pädevatele asutustele tarnitud lennukikütuste aromaatsete süsivesinike, naftaleenide ja väävli sisalduse. Sellise teabe esitamisel võivad lennukikütuse tarnijad tugineda asjakohastele kütusekvaliteedi sertifikaatidele, mis on väljastatud kütusetootjate ja segajate esitatud rahvusvaheliste kütusekvaliteedi standardite nõuete täitmise eesmärgil.

- (31) Lisaks kliimamuutuste soodustamisele mõjutavad tavapärased lennukikütused negatiivselt ka õhukvaliteeti. Kestlike lennukikütuste laialdasem kasutuselevõtt võib aidata õhukvaliteeti parandada.
- (32) On oluline tagada, et käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaama käitajad võtavad vajalikud meetmed, et hõlbustada lennujaama käitajate juurdepääsu kestlikke lennukikütuseid sisaldavatele lennukikütustele, et mitte takistada kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu. Vajaduse korral peaks selle liikmesriigi pädeval asutusel, kus liidu lennujaam asub, olema võimalik nõuda, et liidu lennujaama käitaja esitaks vajaliku teabe selle kohta, kas õhusõiduki käitajad täidavad käesolevat määrust selles osas, mis puudutab kestliku lennukikütuse sujuvat tarnimist ja tankimist. Pädevad asutused peaksid tagama, et liidu lennujaamade käitajatel ja õhusõiduki käitajatel oleks ühine kontaktpunkt, mis annaks vajaduse korral tehnilisi selgitusi kütusetaristu kättesaadavuse kohta. Kui elektri- või vesinikkütusega õhusõidukid on saanud kasutuskõlblikuks ja kaubanduslikult kättesaadavaks ning kui see on asjakohane, peavad käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamade käitajad, lennukikütuse tarnijad ja kütusekäitlejad võtma kõik vajalikud meetmed, et teha koostööd ja hõlbustada juurdepääsu õhusõidukite vesiniku- ja elektrilaadimistaristule kooskõlas alternatiivkütuste taristu vastava riikliku poliitikaraamistikuga.

- (33) Paljusid liidu lennujaamu varustatakse lennukikütusega peamiselt torujuhtmete kaudu rafineerimistehastes või segamisjaamades. Seepärast on oluline, et selliste torujuhtmete eest vastutavad pooled teeksid koostööd ja võtaksid kõik vajalikud meetmed, et võimaldada lennukikütuse tarnijatele pidev ja pidev juurdepääs tsiviillennunduse lennukikütuste taristule, et tarnida nii tavapäraseid lennukikütuseid kui ka lennukikütuseid, mis sisaldavad kestliku lennukikütuse osa.
- (34) Õhusõiduki käitajatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid pädeva(te)le asutus(t)ele ja ametile igal aastal aruande kestliku lennukikütuse ostude ja selle kütuse omaduste kohta. Nad peaksid esitama teavet lähteainete laadi ja päritolu, iga kestliku lennukikütuse ostu ja tüübi muundamisprotsessi ning olelusringi heite kohta.
- (35) Lisaks tuleks õhusõiduki käitajatelt nõuda, et nad esitaksid igal aastal aruande lennukikütuse tegeliku tankimise kohta liidu lennujaamade kaupa, sealhulgas kütusega seotud ohutusnõuete täitmise kohta, tõendamaks, et odavamat kütust ei ole põhjendamatult kaasa veetud. Aruanded peaksid kinnitama sõltumatu tõendaja ja need tuleks esitada pädeva(te)le asutus(t)ele ja ametile, et need saaksid jälgida ja hinnata nõuete täitmist. Sõltumatud tõendajad peaksid komisjoni heakskiidetud vahendi abil kindlaks määrama, kas õhusõiduki käitaja on esitanud vajaliku aastase lennukikütuse koguse kohta täpsed andmed.

- (36) Ilma et see mõjutaks lennukikütuse tarnijate poolt kooskõlas direktiiviga (EL) 2018/2001 ja komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/996¹ esitatud andmeid, tuleks lennukikütuse tarnijatelt nõuda, et nad esitaksid igal aastal nimetatud direktiivis osutatud liidu andmebaasis aruande lennukikütuse, sealhulgas kestlike lennukikütuste tarnimise ja selle kütuse omaduste kohta. Nad peaksid esitama teavet tarnitud kestlike lennukikütuste lähteainete laadi ja päritolu, muundamisprotsessi ning olelusringi heite kohta. Teave kestlike lennukikütuste omaduste kohta hõlmab kasutatud toote ja tooraine liiki ning muid säästlikkuskriteeriumeid, mida on vaja selleks, et tõendada kestlike lennukikütuste vastavust direktiivi (EL) 2018/2001 kohastele kestlikkuse kriteeriumidele.
- (37) Liikmesriigid peaksid määrama pädeva(d) asutuse(d), kes vastutavad selle eest, et käesolevat määrust kohaldatakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade käitajate ja lennukikütuse tarnijate suhtes. Käesolevas määruses tuleks kindlaks määrata õigusnormid, milles käsitletakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade käitajate ja lennukikütuse tarnijate haldamise omistamist pädevatele asutustele. Lisaks peaks amet saatma pädevale asutusele koondandmed asjaomase asutuse pädevusse kuuluvate õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta. Andmete koondamise tase peaks võimaldama pädevatel asutustel nii palju kui võimalik võrrelda neid koondandmeid muude andmeallikatega.

¹ Komisjoni 14. juuni 2022. aasta rakendusmäärus (EL) 2022/996 kestlikkuskriteeriumide ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise kriteeriumide ning maakasutuse kaudse muutuse vähese riski kriteeriumide kontrollimise eeskirjade kohta (ELT L 168, 27.6.2022, lk 1).

- (38) Amet peaks igal aastal avaldama tehnilise aruande ning edastama selle Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Seda on vaja selleks, et oleks selge ülevaade käesoleva määruse täitmise tasemest, kestliku lennukikütuse ostmisest ja kasutamisest liidus ja asjaomastes kolmandates riikides, turuolukorrast, sealhulgas teabest kestliku lennukikütuse ja fossiilkütuste hinnaerinevuse arengu kohta, ning lennukikütuse koostisest.
- (39) Ilma täiendavate menetlusteta ei ole võimalik täpselt kindlaks teha, kas õhusõiduki käitajad on füüsiliselt suurendanud kestlike lennukikütuste osakaalu konkreetses liidu lennujaamas asuvates kütusehoidlates. Seepärast peaks õhusõiduki käitajatel olema lubatud kasutada kestlikest lennukikütustest aru andmiseks ostudokumente. Õhusõiduki käitajatel peaks olema õigus saada lennukikütuse tarnijalt teavet, mis on vajalik aruannete esitamiseks kestliku lennukikütuse ostu kohta. Direktiivis (EL) 2018/2001 osutatud massibilansisüsteemi kasutamise eesmärk on tagada lennukikütuste jälgitavus ning lennukikütuse tarnijad võivad tõendada vastavust käesolevale määrusele, kasutades sellist massibilansisüsteemi, sealhulgas juhul, kui selline süsteem on jagatud kahe või enama liikmesriigi vahel.

- (40) Kestlike lennukikütuste kasutuselevõtu kohustuse kehtestamine liidus võib tekitada liidu lennujaamast pikamaa-otsele tegevatele ELi lennuettevõtjatele põhjendamatu ebasoodsa konkurentsiolukorra võrreldes nende konkurentidega, kes pakuvad ühendust väljaspool liitu asuva sõmlennujaama kaudu, mis ei asu käesoleva määruse kohaldamisalas ning kus ei kohaldata samasuguseid, kestlikke lennukikütuseid käsitlevaid norme. Et veel rohkem soodustada liidus selliste kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu, mille hinnaerinevus tavapärase lennukikütustega võrreldes püsib lähitulevikus suur, peaks õhusõiduki käitajatel olema õigus taotleda ELi HKSi raames kestlike lennukikütuste tankimise eest toetusi.
- (41) Selleks et edendada kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu, millel on prognooside kohaselt oluline hinnaerinevus võrreldes tavapärase lennukikütustega, on oluline, et õhusõiduki käitajad saaksid omal äranägemisel taotleda kestlike lennukikütuste kasutamist selliste kasvuhoonegaaside heitekavade raames nagu ELi HKS või CORSIA, ilma heitkoguste vähendamisi topelt arvestamata. Õhusõiduki käitajad ei tohiks taotleda kestliku lennukikütuse partii kasutamise eest soodustusi rohkem kui vaid ühe kasvuhoonegaaside heitekava alusel. Lennukikütuse tarnijatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid õhusõidukikäitajale müüdud kestliku lennukikütuse omaduste kohta tasuta kogu teabe, mida asjaomane õhusõidukikäitaja vajab käesoleva määruse või kasvuhoonegaaside heitekavadega ette nähtud aruannete koostamiseks.

- (42) Selleks et tagada võrdsed tingimused lennutranspordi siseturul ja täita liidu kliimaeesmäärke, tuleks käesoleva määrusega kehtestada lennukikütuse tarnijatele ning õhusõiduki käitajatele nõuete mittetäitmise korral mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Karistuste suurus peab olema proportsionaalne rikkumisest tuleneva keskkonnakahjuga ning siseturu võrdsete tingimuste kahjustamise määraga. Trahvide ja muude karistuste määramisel peaksid ametiasutused arvesse võtma lennukikütuse ja kestliku lennukikütuse hinna muutumist aruandeaastal ning nad võivad arvesse võtta ka nõuete mittetäitmise ulatust, näiteks korduvate rikkumiste korral.
- (43) Üleminek fossiilkütustelt kestlikule lennukikütusele soodustab oluliselt süsinikuheite vähendamist. Võttes aga arvesse praegust ELi kestliku lennukikütuse turu puudumist, õhusõiduki käitajate vahelist suurt konkurentsi ning tavapäraste lennukikütuste ja kestliku lennukikütuse olulist hinnaerinevust, tuleks seda üleminekut toetada stiimulitega, mis kajastavad kestliku lennukikütuse keskkonnavalast kasu ja muudavad need õhusõiduki käitajate jaoks konkurentsivõimelisemaks. Selle eesmärgi saavutamisele aitaks kaasa trahvidest saadud tulu või selle tuluga samaväärse rahalise väärtuse kasutamine, et toetada teadus- ja innovatsiooniprojekte kestliku lennukikütuse valdkonnas, kestliku lennukikütuse tootmist või mehhanisme, mis võimaldavad ületada hinnaerinevusi kestliku lennukikütuse ja tavapäraste lennukikütuste vahel.

- (44) Lisaks trahvidele, mis määratakse sellistele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida käesolevas määruses sätestatud eesmärges, tuleks nendele kehtestada täiendav kohustus tarnida järgmisel aruandeperioodil turule sama suur kogus kestlikke lennukikütuseid, sealhulgas sünteetilisi lennukikütuseid, kui suur oli artikli 4 ja I lisas sätestatud miinimumosakaalu nõude täitmise puudujääk. Sellest hoolimata peaks lennukikütuse tarnijatel olema üleminekuperioodil ehk aastatel 2030–2034, kui see kohustus esimest korda jõustub, ülemineku hõlbustamiseks ja eesmärkide saavutamiseks võimalik sünteetiliste lennukikütuste tarnimisega seotud kohustusi ja sellega seotud puudujääki käsitlevat kohustust paindlikult täita.

- (45) Oluline on tagada, et kestlike lennukikütuste kindlaksmääratud miinimumosakaalu oleks võimalik edukalt ja katkematult lennundusturule tarnida. Selleks et võimaldada kestlike lennukikütuste tööstusel kasutada tootmis- ja tarnevõimsuse arendamiseks kümneaastast üleminekuaega ning võimaldada lennukikütuse tarnijatel täita oma kohustusi kõige kulutõhusamal viisil, vähendamata käesoleva määruse üldisi keskkonnavalaseid eesmärgke, ning et võimaldada liidu lennujaamade käitajatel, lennukikütuse tarnijatel ja õhusõiduki käitajatel teha vajalikke tehnoloogilisi ja logistilisi investeeringuid, tuleks välja töötada paindlikkusemehhanism ja seda kohaldada. Kestlike lennukikütuste tarnimine peaks algama 2025. aastal ning selleks tuleks kasutada kestlike lennukikütuste paindlikkusemehhanismiga ette nähtavat paindlikkust. Paindlikkusemehhanismi kohaldamise ajal võivad lennukikütuse tarnijad tarnida teatavates lennujaamades suurema kestliku lennukikütuse osakaaluga lennukikütust, et kompenseerida teistes lennujaamades kasutatavate selliste lennukikütuste tarnimist, mille kestlike lennukikütuste osakaal on väiksem, või tavapärase lennukikütuse väiksemat kättesaadavust teistes lennujaamades. Samuti peaks käesolev määrus jääma aja jooksul muutumatuks, et tagada turul õiguskindlus ja prognoositavus ning edendada pidevat investeerimist kestlike lennukikütuste tootmisvõimsuse suurendamisse.

- (46) Et kestlikule lennundusele edukalt üle minna, on vaja terviklikku tegutsemisviisi ja innovatsiooni soodustavat keskkonda, mis hõlmab teadus- ja arendustegevusse avaliku ja erasektori investeringute tegemist, toetust töötajate ümberpaigutamiseks, ümberõppeks ja oskuste täiendamiseks, samuti tehnoloogilisi ja operatiivmeetmeid ning kestlike lennukikütuste ja heitevabade tehnoloogiate kasutuselevõttu, sealhulgas liidu lennujaamades vajaliku tankimis- ja laadimistaristu olemasolu, võttes arvesse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet. Selleks tuleks käesoleva määruse alusel kogutud trahvidest saadav tulu eraldada uuele kestlike lennukikütuste projektidele. Euroopa tööstusliidu loomisega väärtusahela sidusrühmade vabatahtliku koostöö kaudu püütakse kestlike lennukikütuste pakkumist ja kasutuselevõttu Euroopas veelgi edendada.
- (47) Kestlike ja sünteetiliste lennukikütuste väljatöötamisel ning tootmisvõimsuse suurendamisel on tähtsas rollis teadusuuringud ja innovatsioon. Kestlike lennukikütuste arendamine ja tootmine peaks lähiaastatel hüppeliselt suurenema. Seetõttu on oluline neid jõupingutusi jätkata ja hõlbustada kestlikesse lennukikütustesse investeerimist. Investeeringud kestlike lennukikütuste võimsuse projektidesse pakuvad võimalusi nii seoses keskkonna kui ka tööstusega ning sellel on ülekanduv mõju töökohtade loomisele ja innovatsioonile.

- (48) Selleks et suurendada liidu meetmete keskkonnatõhusust ja hõlbustada lennukikütuse tarnijate suutlikkust täita kestlike lennukikütuste tarnimisega seotud kohustusi ja kestlike lennukikütuste kasutamist õhusõiduki käitajate poolt kulutõhusal viisil ning seeläbi tugevdada liidu lennundussektori konkurentsivõimet, peaks komisjon pärast kõigi asjaomaste sidusrühmadega konsulteerimist hindama, kas tuleks võtta täiendavaid meetmeid, et hõlbustada kestlike lennukikütuste kulutõhusat jaotamist ja kasutamist liidu lennutransporditurul, lahutades üksteisest kestlike lennukikütuste ostmise ning selle füüsilisest tarnimise ja kasutamise. Seda võiks muu hulgas teha, hinnates võimalust luua kaubeldavate kestlike lennukikütuste tarne- ja ostusertifikaatide süsteem, mis hõlmaks reserveerimis- ja deklareerimissüsteemi elemente, tagades samal ajal võrdsed võimalused ja keskkonnavalase terviklikkuse kõrge taseme, tagades kooskõla muude liidu õigusaktidega, sealhulgas direktiividega 2003/87/EÜ ja 2009/28/EÜ, ning minimeerides pettuse, rikkumiste ja topeltarvestuse ohtu. Oma analüüsis peaks komisjon võtma arvesse kõiki asjakohaseid ülemaailmseid suundumusi ja algatusi, samuti võimalikku mõju, mida selline süsteem võib avaldada turu toimimisele, sealhulgas seoses turu volatiilsuse, hindade muutumise või turuosaliste kauplemisskäitumisega.

- (49) Käesolev määrus peaks sisaldama sätteid Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavate korrapäraste aruannete kohta, milles käsitletakse lennundus- ja kütuseturgude arengut, käesoleva määruse rakendamist ning selle mõju liidu lennutransporditurule, saarte ja äärepoolseimate piirkondade ühendatusele ning liidu lennuettevõtjate ja sõlmennujaamade konkurentsivõimele võrreldes nende konkurentidega naaberriikides, käesoleva määruse põhitegurite, näiteks kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu mõjust, trahvide suurust ja rahvusvahelise poliitika arengut lennukikütuste kestliku kasutuselevõtu vallas. Need elemendid on olulised, et anda selge ülevaade kestlike lennukikütuste turu olukorrast, ning neid tuleks käesoleva määruse läbivaatamist kaaludes arvesse võtta. Komisjoni aruannetes tuleks samuti viidata käesoleva määruse koostoimele muude asjakohaste õigusaktidega, määrates kindlaks sätteid, mida võib ajakohastada ja lihtsustada, ning meetmed, mida on võetud või võidakse võtta, et vähendada kogukulude survet lennutranspordisektorile. Nendes aruannetes peaks komisjon kaaluma muudatuste tegemise võimalusi, kui see on asjakohane, sealhulgas mehhanisme kestlike lennukikütuste tootmise ja kasutamise toetamiseks ning mehhanisme, mis võimaldavad ületada kestlike lennukikütuste ja tavapäraste lennukikütuste hinnaerinevusi, et piirata käesoleva määruse kahjulikku mõju lennuühendusele ja konkurentsivõimele ning vähendada kasvuhoonegaaside heite ülekandumist.

- (50) Käesolevas määruses sätestatud nõue tagada, et igas liidu lennujaamas tehakse kättesaadavaks kestlike lennukikütuste miinimumosakaal, võib motiveerida õhusõiduki käitajaid, kes käitavad liidu lennujaamadest väljuvaid ümberistumisega lende, mille lõppsihtkoht on väljaspool liitu, läbima transiiti mitte ELi sõlmlennujaamade, vaid ELi-väliste sõlmlennujaamade kaudu, mille suhtes seda nõuet ei kohaldata. See võib põhjustada konkurentsimoonutusi liidu lennujaamade ja selliseid lennujaamu kasutavate ettevõtjate arvelt ning kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu. Kuna meil ei ole ICAO tasandi kohustuslikku kava rahvusvahelistel lendudel kestlike lennukikütuste kasutamise kohta, liidu ja/või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelisi kõikehõlmavaid mitme- või kahepoolseid lennutranspordilepinguid, mille ambitsioonikuse tase oleks sarnane käesolevas määruses esitatud nõuetega ja Pariisi kokkuleppe¹ eesmärkidega, ega rahvusvahelisel tasandil välja töötatud mehhanisme, et vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ja konkurentsi moonutamise ohtu, peaks komisjon eelkõige kaaluma selliste sihipäraste mehhanismide väljatöötamist, mille eesmärk on sellist mõju vältida.

¹ ELT L 282, 19.10.2016, lk 4.

- (51) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses eranditega kohustusest tankida enne väljumist, mida võidakse anda õhusõiduki käitajatele, ning üksikasjalike sätete ja tehniliste standardite kehtestamisega märgistamissüsteemi toimimiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹.
- (52) Üleminek kestlikele lennukikütustele vähendab kõrvalmõjuna ka sõltuvust kolmandatest riikidest imporditavatest fossiilkütustest ja suurendab nii liidu energiajulgeolekut. Praegune rahvusvaheline poliitiline olukord üksnes rõhutab selle sammu vajalikkust.
- (53) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt säilitada liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused, suurendades samal ajal kestlike lennukikütuste kasutamist, ei suuda liikmesriigid lennunduse piiriülese iseloomu tõttu piisavalt saavutada, küll aga saab seda turu eripära ja meetme mõju tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Artikkel 1
Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse ühtlustatud normid kestlike lennukikütuste kasutuselevõtu ja tarnimise kohta.

Artikkel 2
Kohaldamisala

1. Käesolevat määrust kohaldatakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade ja nende vastavate liidu lennujaama käitajate ning lennukikütuse tarnijate suhtes.

Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, kohaldatakse käesolevat määrust üksnes ärilise lennutranspordi lendude suhtes.
2. Liikmesriik võib pärast lennujaama käitajaga konsulteerimist otsustada, et tema territooriumil asuvat lennujaama, mis ei ole hõlmatud artikli 3 punktiga 1, käsitatakse liidu lennujaamana käesoleva määruse tähenduses, tingimusel et ajaks, mil liikmesriik otsuse teeb, on täidetud artikli 6 lõikes 1 sätestatud nõuded.

Liikmesriigi territooriumil asuva ja artikli 3 punktiga 1 hõlmamata lennujaama käitaja võib esitada taotluse selle lennujaama käsitamiseks liidu lennujaamana käesoleva määruse tähenduses, tingimusel et asjaomane lennujaam täidab taotluse esitamise ajal artikli 6 lõikes 1 sätestatud nõudeid. Kõnealune lennujaama käitaja teavitab esitatud taotlusest liikmesriiki, kelle asutus(ed) on konkreetse lennujaama puhul vastutav(ad) artikli 11 lõike 6 tähenduses. Kõnealusele teatele lisatakse kinnitus, et lennujaam täidab artikli 6 lõikes 1 sätestatud nõuded.

Asjaomane liikmesriik teavitab komisjoni ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametit (edaspidi „amet“) käesoleva lõike esimeses lõigus osutatud otsusest vähemalt kuus kuud enne selle aruandeperioodi algust, millest alates kõnealust otsust kohaldatakse.

Liikmesriigi otsusele lisatakse põhjendatud arvamus, milles on näidatud, et see tugineb proportsionaalsetele ja mittediskrimineerivatele kriteeriumidele, mida kohaldatakse sarnaste konkurentsinäitajatega lennujaamade suhtes.

3. Isik, kes käitab ärilise lennutranspordi lende ja ei ole hõlmatud artikli 3 punktiga 3, võib otsustada, et teda tuleb käesoleva määruse kohaldamisel käsitada õhusõiduki käitajana. Isik, kes käitab muid kui ärilise lennutranspordi lende artikli 3 punkti 4 tähenduses, võib otsustada, et teda tuleb käesoleva määruse kohaldamisel käsitada õhusõiduki käitajana. Artikli 3 punktiga 3 hõlmatud isik võib otsustada, et tema mitteärilise lennutranspordi lennud peavad samuti olema hõlmatud käesoleva määrusega. Kõik sellised isikud teavitavad oma otsusest liikmesriiki, kelle asutus(ed) on vastutav(ad) konkreetse õhusõiduki käitaja puhul kooskõlas artikli 11 lõikega 5. Asjaomane liikmesriik teavitab sellest otsusest komisjoni ja ametit vähemalt kuus kuud enne selle aruandeperioodi algust, millest alates kõnealust otsust kohaldatakse.
4. Komisjon esitab vastavalt lõigetele 2 ja 3 saadud teabe alusel asjaomaste liidu lennujaamade ja õhusõiduki käitajate ajakohastatud ja konsolideeritud nimekirja. Kõnealune nimekiri on kergesti kättesaadav.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „liidu lennujaam“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ¹ artikli 2 punktis 1 määratletud lennujaam, mille reisijateveo maht eelmisel aruandeperioodil oli suurem kui 800 000 reisijat või mille kaubavedude maht oli suurem kui 100 000 tonni ning mis ei asu mõnes äärepoolseimas piirkonnas, mis on loetletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349;
- 2) „liidu lennujaama käitaja“ – liidu lennujaama puhul lennujaama juhtorgan, nagu see on määratletud direktiivi 2009/12/EÜ artikli 2 punktis 2, või kui asjaomane liikmesriik on jätnud kütusejaotussüsteemide tsentraliseeritud taristute haldamise nõukogu direktiivi 96/67/EÜ² artikli 8 lõike 1 kohaselt muule organile, siis see muu organ;
- 3) „õhusõiduki käitaja“ – isik, kes on eelmisel aruandeperioodil teostanud vähemalt 500 liidu lennujaamadest väljuvat reisijatele mõeldud ärilise lennutranspordi lendu või vähemalt 52 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise lennutranspordi lastilendu, või kui seda isikut ei ole võimalik kindlaks teha, siis asjaomase õhusõiduki omanik;

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta (ELT L 70, 14.3.2009, lk 11).

² Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

- 4) „ärilise lennutranspordi lend“ – lend, mida teostatakse reisijate, lasti või posti vedamiseks tasu või rendi eest, kaasa arvatud kommertseesmärkidel teostatav ärilise lennutranspordi lend;
- 5) „marsruut“ – lennu käigus läbitud teekond, arvestades konkreetse lennu lähte- ja sihtkohta;
- 6) „lennukikütus“ – asenduskütus, mis on toodetud otse õhusõidukis kasutamiseks;
- 7) „kestlikud lennukikütused“ – lennukikütused, mis on kas:
 - a) sünteetilised lennukikütused;
 - b) lennukite biokütused või
 - c) ringlussevõetud süsinikupõhised lennukikütused;
- 8) „lennukite biokütused“ – lennukikütused, mis on kas:
 - a) täiustatud biokütused, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 34;
 - b) direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 33 määratletud biokütused, mis on valmistatud nimetatud direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest, või

- c) direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 33 määratletud biokütused, mis vastavad nimetatud direktiivi artiklis 29 sätestatud kestlikkuse ja olulusringi heite vähendamise kriteeriumidele ning on vastavalt nimetatud direktiivi artiklile 30 sertifitseeritud, välja arvatud nimetatud direktiivi artikli 2 teise lõigu punktis 40 määratletud toidu- ja söödakultuuridest valmistatud biokütused;
- 9) „ringlussevõetud süsinikupõhised lennukikütused“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 35 määratletud ringlussevõetud süsinikupõhised kütused, mis ulatuvad nimetatud direktiivi artikli 29a lõikes 2 osutatud olulusringi heite vähendamise künniseni ning on vastavalt nimetatud direktiivi artiklile 30 sertifitseeritud;
- 10) „partii“ – kestlike lennukikütuste kogus, mida saab numbri abil identifitseerida ja mis on jälgitav;
- 11) „olelusringi heide“ – kestlike lennukikütuste heitkogused (väljendatud süsinikdioksiidi ekvivalendina), mille puhul võetakse arvesse kooskõlas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 28 lõike 5 või artikli 31 lõike 5 kohaselt vastuvõetud metoodikaga või vastavalt asjakohasele liidu õigusele arvutatud heidet (väljendatud süsinikdioksiidi ekvivalendina), mis tekib energia tootmisel, transpordil, jaotamisel ja kasutamisel õhusõiduki pardal, sealhulgas põletamise ajal;
- 12) „sünteesilised lennukikütused“ – lennukikütused, mis on direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 määratletud muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütused, mis ulatuvad nimetatud direktiivi artikli 29a lõikes 1 osutatud olulusringi heite vähendamise künniseni ning on vastavalt nimetatud direktiivi artiklile 30 sertifitseeritud;

- 13) „vähese süsinikuheitega sünteetilised lennukikütused“ – muust kui bioloogilise päritoluga toorainest valmistatud lennukikütused, mille energiasisaldus tuleb mittefossiilsest vähese süsinikuheitega vesinikust ning mis ulatuvad olelusringi heite vähendamise 70% künniseni ja vastavad asjakohase liidu õigusega sellise olelusringi heite hindamiseks kehtestatud metoodikale;
- 14) „tavapärased lennukikütused“ – fossiilsetest taastumatutest süsivesinikkütustest valmistatud lennukikütused;
- 15) „lennunduses kasutatav vähese süsinikuheitega vesinik“ – õhusõidukites kasutatav vesinik, mille energiasisaldus tuleb mittefossiilsest taastumatust energiaallikast ning mis ületab olelusringi heite vähendamise 70 % künnise ja vastab asjakohase liidu õigusega sellise olelusringi heite hindamiseks kehtestatud metoodikale;
- 16) „lennunduses kasutatav taastuvallikatest toodetud vesinik“ – õhusõidukites kasutatav vesinik, mida saab käsitada direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 määratletud muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütusena ning mis ulatub nimetatud direktiivi artikli 29a lõikes 1 osutatud olelusringi heite vähendamise künniseni ja on vastavalt nimetatud direktiivi artiklile 30 sertifitseeritud;
- 17) „lennunduses kasutatav vesinik“ – lennunduses kasutatav taastuvallikatest toodetud vesinik või lennunduses kasutatav vähese süsinikuheitega vesinik;
- 18) „vähese süsinikuheitega lennukikütused“ – vähese süsinikuheitega sünteetilised lennukikütused või lennunduses kasutatav vähese süsinikuheitega vesinik;

- 19) „lennukikütuse tarnija“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 38 määratletud kütusetarnija, kes tarnib lennukikütust või lennunduses kasutatavat vesinikku liidu lennujaamas;
- 20) „kütusekäitleja“ – direktiivi 96/67/EÜ lisas osutatud maapealse teeninduse teenuste osutaja, kes korraldab ja teostab kütuse tankimise ja väljapumpamise operatsioone, kaasa arvatud kütuse ladustamine ning kütusetarnete kvaliteedi ja hulga kontroll;
- 21) „peamine äritegevuse koht“ – liikmesriigis paiknev lennukikütuse tarnija peakontor või registrijärgne asukoht, kust lennukikütuse tarnija rahalisi vahendeid ja tegevust põhiliselt juhitakse;
- 22) „aruandeaasta“ – üheaastane ajavahemik, mis algab 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril ning mille jooksul tuleb esitada artiklites 8 ja 10 osutatud aruanded;
- 23) „aruandeperiood“ – ajavahemik, mis kestab aruandeaastale eelneva aasta 1. jaanuarist kuni 31. detsembrini;
- 24) „vajalik aastane lennukikütusekogus“ – komisjoni määruse (EL) nr 965/2012¹ IV lisas osutatud reisikütusena ja ruleerimiseks vajaliku kütusena kasutatav lennukikütuse kogus, mis on vajalik kõigi konkreetsest liidu lennujaamast väljuvate ja õhusõiduki käitaja poolt käitatavate käesoleva määrusega hõlmatud lendude käitamiseks aruandeperioodil;

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

- 25) „tankimata jäänud kütuse aastane kogus“ – vajaliku aastase lennukikütusekoguse ja õhusõiduki käitaja poolt aruandeperioodil enne konkreetsest liidu lennujaamast väljuvaid käesoleva määrusega hõlmatud lende tegelikult tangitud kütusekoguse vahe;
- 26) „tankimata jäänud kütuse aastane üldkogus“ – õhusõiduki käitaja poolt kõigis liidu lennujaamades aruandeperioodi jooksul tankimata jäänud kütusekoguste summa;
- 27) „kasvuhoonegaaside heitekava“ – kava, mille raames õhusõiduki käitajad saavad kestlike lennukikütuste kasutamise eest soodustusi.

Artikkel 4

Liidu lennujaamades kättesaadava kestliku lennukikütuse osakaal

1. Kui artiklist 15 ei tulene teisiti, tagavad lennukikütuse tarnijad, et kogu liidu lennujaamades õhusõiduki käitajatele kättesaadavaks tehtav lennukikütus sisaldab kestlikke lennukikütuseid, sealhulgas sünteetilisi lennukikütuseid, miinimumosakaalus, mis on kooskõlas I lisas sätestatud näitajate ja kohaldamiskuupäevadega. Samuti tagavad lennukikütuse tarnijad, ilma et see mõjutaks nimetatud miinimumosakaalu, et kogu perioodil 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2031 ning perioodil 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2034 liidu lennujaamades õhusõiduki käitajatele kättesaadavaks tehtav lennukikütus sisaldab sünteetilisi kütuseid vähemalt keskmises osakaalus, mis on kooskõlas I lisas sätestatud näitajatega.

See kohustus loetakse täidetuks ka siis, kui esimeses lõigus nimetatud miinimumosakaal on saavutatud, kasutades järgmist:

- a) lennunduses kasutatav taastuvallikatest toodetud vesinik;
- b) vähese süsinikuheitega lennukikütused.

2. Kui liidu lennujaamas on õhusõiduki käitajatele tehtud kättesaadavaks lennunduses kasutatav vesinik, tehakse I lisa kohase miinimumosakaalu arvutamisel järgmist:

- a) kõigi asjaomaste kütuste energiasisalduse näitajad on need, millele on osutatud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 27 lõike 2 punktides f ja g ning III lisas, või nimetatud lisas hõlmamata kütuste puhul asjakohastes kütuseid käsitlevates rahvusvahelistes lennundusstandardites, ning
- b) nii lugeja kui ka nimetaja puhul võetakse arvesse lennunduses kasutatava tarnitud vesiniku energiasisaldust.

3. Kui lennukikütuse tarnija kasutab lõike 1 teises lõigus sätestatud võimalust või kui õhusõiduki käitaja tangib nimetatud lõigus osutatud kütuseid, käsitatakse artikli 3 punktides 10, 11 ja 27, artiklites 8, 9 ja 10, artikli 12 lõigetes 6 ja 7, artikli 13 lõike 1 punktides a, b ja g, artiklis 14, artikli 15 lõikes 1 ja II lisas esitatud viiteid kestlikele lennukikütustele ühtlasi viidetena vähese süsinikuheitega lennukikütustele ja lennunduses kasutatavale taastuvallikatest toodetud vesinikule.

4. Igal aruandeperioodil võivad iga lennukikütuse tarnija poolt liidu lennujaamadele tarnitavad biokütused, mis on muud kui direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 34 määratletud täiustatud biokütused ja muud kui kõnealuse direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütused, moodustada kõige rohkem 3% tarnitavates lennukikütustest, et järgida käesoleva artikli lõikes 1 ja käesoleva direktiivi I lisas osutatud miinimumosakaale.
5. Käesoleva direktiivi I lisas sätestatud kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu arvutamisel jäetakse välja kestlikke lennukikütused, mis on valmistatud järgmistest lähteainetest: toidu- ja söödakultuurid, nagu need on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 40, vahekultuurid, palmiõli rasvhapete destillaat ning palmiõli- ja sojapõhised ained ning seebimass ja selle derivaadid.

Kõnealust väljajätu ei kohaldata aga lähteainete suhtes, mis on loetletud direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisas selles lisas sätestatud tingimustel.
6. Lennukikütuse tarnijad võivad tõendada käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud kohustuse täitmist, kasutades direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 30 osutatud massibilansisüsteemi.

7. Ilma et see piiraks artikli 12 lõigete 4 ja 5 kohaldamist, peab lennukikütuse tarnija, kes ei suuda konkreetsel aruandeperioodil I lisas sätestatud miinimumosakaalu saavutada, selle puudujäägi vähemalt kompenseerima järgmisel aruandeperioodil. Erandina peab lennukikütuse tarnija, kes ei suuda perioodil 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2031 sünteetilise lennukikütuse keskmist osakaalu saavutada, selle puudujäägi vähemalt kompenseerima enne 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2034 kestva perioodi lõppu ning lennukikütuse tarnija, kes ei suuda sünteetilise lennukikütuse keskmist osakaalu saavutada perioodil 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2034, peab selle puudujäägi vähemalt kompenseerima järgmisel aruandeperioodil.

Artikkel 5

Õhusõiduki käitajate tankimiskohustus

1. Lennukikütuse kogus, mille õhusõiduki käitaja konkreetses liidu lennujaamas aasta jooksul tangib, peab moodustama vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikütuse kogusest.

2. Õhusõiduki käitaja võib jääda allapoole käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud künnist, kui see on vajalik kohaldatavate kütusega seotud ohutusnõuete täitmiseks. Sel juhul põhjendab asjaomane õhusõiduki käitaja künnisest allapoole jäämist artikli 11 lõikes 6 osutatud pädeva(te)le asutus(t)ele ja ametile nõuetekohaselt, sealhulgas esitades andmed mõjutatud marsruutide kohta. See teave lisatakse artikli 8 kohasesse aruandesse. Vastavalt artiklile 8 esitatakse eraldi asjaomased kütusekogused.
3. Erandina võib õhusõiduki käitaja artikli 11 lõikes 6 osutatud pädevalt asutuselt (pädevatelt asutustelt) nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel taotleda enda ajutist vabastamist käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud kohustuse täitmisest liidu lennujaamast väljuvate lendude puhul, mille kindlaksmääratud olemasolev või uus marsruut on lühem kui 850 kilomeetrit või lühem kui 1 200 kilomeetrit marsruutide puhul, mis viivad raudtee- või maanteeühendusega saartel asuvatesse lennujaamadesse. Seda vahemaad mõõdetakse suurringjoone meetodil.

Selline taotlus esitatakse vähemalt kolm kuud enne kavandatava vabastuse kohaldamise kuupäeva ja sellele lisatakse üksikasjalik ja asjakohane põhjendus. Kõnealust vabastust tuleks kohaldada üksnes juhtudel, kui:
 - a) asjaomases liidu lennujaamas esineb õhusõidukite tankimisel tõsiseid ja korduvaid raskusi, mis ei võimalda õhusõiduki käitajatel mõistliku aja jooksul edasi lennata, või

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

- 4. Kõnealust taotlust hindab pädev asutus (hindavad pädevad asutused). Võttes arvesse esitatud põhjendusi, võib see (võivad need) küsida lisateavet.
- 5. Pädev asutus teeb (pädevad asutused teevad) taotluse kohta otsuse ilma põhjendamatu viivitusega ning hiljemalt kuu aega enne kavandatava vabastuse kohaldamise alguspäeva. Kui pädev asutus küsib (pädevad asutused küsivad) lõike 4 kohast lisateavet, peatatakse tähtaja arvestamine, mille jooksul pädev asutus peab (pädevad asutused peavad) otsuse tegema, niikauaks, kui õhusõiduki käitaja on esitanud täieliku teabe.

Lubatava vabastuse kehtivusaeg on piiratud ühe aastaga, pärast mida vaadatakse see õhusõiduki käitaja taotlusel läbi.

6. Pädev asutus teeb (pädevad asutused teevad) otsuse kiita heaks või lükata tagasi kõik lõike 3 kohaselt esitatud esimesed vabastustaotlused. Kui lõikes 5 sätestatud tähtjaks sellist otsust vastu ei võeta, ei käsitata seda otsusena, millega antakse luba taotletud vabastust kasutada. Kui olemasoleva vabastuse pikendamise taotluse kohta, millele on lisatud üksikasjalik ja piisav põhjendus, ei tehta otsust hiljemalt kuu aega enne kavandatava pikendamise kuupäeva, käsitatakse seda kui otsust, millega antakse luba taotletud vabastuse kasutamist jätkata.
7. Õhusõiduki käitajal on õigus pädeva asutuse (pädevate asutuste) otsus vabastustaotluse tagasilükkamise kohta vaidlustada.
8. Pädev asutus edastab (pädevad asutused edastavad) komisjonile lubatud ja tagasilükatud vabastuste loetelu, põhjendades oma otsust ja esitades selle aluseks oleva hinnangu. Komisjon avaldab lubatud vabastuste loetelu ja ajakohastab seda vähemalt kord aastas.

9. Liikmesriigi, õhusõiduki käitaja, asjaomase liidu lennujaama käitaja või kütusetarnija esitatud kirjaliku kaebuse alusel või omal algatusel võib komisjon pärast käesoleva artikli lõikes 3 sätestatud kriteeriumide alusel käesoleva artikli lõike 5 kohaselt lubatud vabastuse põhjenduste hindamist võtta vastu rakendusaktid, millega pädeval asutusel (pädevatel asutustel) palutakse võtta vastu otsus kõnealuse vabastuse kehtetuks tunnistamise kohta alates sellest, kui algab järgmine sõiduplaani periood nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93¹ artikli 2 punkti d tähenduses. Kui sõiduplaani periood algab vähem kui kaks kuud pärast otsuse avaldamist, hakatakse vabastust kehtetuks tunnistavat otsust kohaldama alates järgmise sõiduplaani perioodi algusest. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.
10. Lõikes 9 osutatud rakendusaktide vastuvõtmiseks võib komisjon nõuda liikmesriikidelt ja õhusõiduki käitajatelt kogu vajalikku teavet. Liikmesriigid ja õhusõiduki käitajad esitavad sellise teabe ilma põhjendamatu viivitusega. Liikmesriigid hõlbustavad õhusõiduki käitajate poolset teabe esitamist.
11. Komisjon võtab 1. septembriks 2024 vastu käesolevas artiklis osutatud vabastuste kohaldamist käsitlevad suunised. Nendes suunistes märgitakse elemendid, mis õhusõiduki käitajal tuleb kõnealuse vabastuse saamise põhjendamiseks esitada.

¹ Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

Artikkel 6

Liidu lennujaama käitaja kohustus hõlbustada juurdepääsu kestlikele lennukikütustele

1. Liidu lennujaama käitajad võtavad kõik vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu lennukikütustele, mille puhul kestlike lennukikütuste miinimumosakaal on kooskõlas käeoleva määrusega.
2. Kui õhusõiduki käitaja teatab pädeva(te)le asutus(t)ele, et tal on konkreetses liidu lennujaamas probleeme juurde pääsemisel kestlike lennukikütuste miinimumosakaaluga lennukikütustele kooskõlas käesoleva määrusega, nõuab pädev asutus (nõuavad pädevad asutused), et liidu lennujaama käitaja esitaks teabe, mida on vaja lõike 1 täitmise tõendamiseks. Asjaomane liidu lennujaama käitaja esitab sellise teabe pädevale asutustele põhjendamatult viivitusega.
3. Pädev asutus hindab (pädevad asutused hindavad) kogu saadud teavet kooskõlas lõikega 2. Kui pädev asutus järeldab (pädevad asutused järeldavad), et liidu lennujaama käitaja täidab oma kohustusi, mis tulenevad lõikest 1, siis ta teavitab sellest komisjoni ja ametit. Nõuete mittetäitmise korral taotleb pädev asutus (taotlevad pädevad asutused), et liidu lennujaama käitaja teeks kindlaks õhusõiduki käitajate puuduliku juurdepääsu kestlike lennukikütuste miinimumosakaaluga lennukikütustele ja võtaks meetmed selle probleemi lahendamiseks, tehes seda põhjendamatult viivitusega ja igal juhul hiljemalt kolm aastat pärast seda, kui pädev asutus esitas lõike 2 kohase taotluse.

4. Lõigete 2 ja 3 kohaldamisel, kus see on asjakohane, esitavad lennukikütuse tarnijad, kütusekäitlejad, õhusõiduki käitajad ja mis tahes muud asjaosalised, keda teatatud probleemid puudutavad, taotluse saamisel ja põhjendamatu viivitusega liidu lennujaama käitajale kogu vajaliku teabe ning teevad liidu lennujaama käitajaga koostööd teatatud probleemide lahendamiseks vajalike meetmete kindlaks määramisel ja võtmisel.
5. Pädev asutus edastab (pädevad asutused edastavad) kogu asjakohase teabe, mis on esitatud käesoleva artikli lõigete 2 ja 3 kohaselt, põhjendamatu viivitusega ametile, et viimane saaks koostada artiklis 13 osutatud tehnilise aruande.

Artikkel 7

Vesiniku- ja elektrivarustuse edendamine liidu lennujaamades

1. Liidu lennujaama käitajad, lennukikütuse tarnijad ja kütusekäitlejad teevad asjakohastel juhtudel koostööd oma vastava liikmesriigiga, et valmistada ette riiklikke poliitikaraamistikke alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks lennujaamades, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1804¹ kohaldamisalasse.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL (ELT L 234, 22.9.2023, lk 1).

2. Liidu lennujaama käitajad, lennukikütuse tarnijad ja kütusekäitlejad teevad asjakohastel juhtudel kooskõlas lõikes 1 osutatud riiklike poliitikaraamistikega, kui selline raamistik on vastu võetud, koostööd ja jõupingutusi, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu vesinikule või elektrile, mida kasutatakse peamiselt õhusõiduki käitamiseks, ning et tagada taristu ja teenused, mida on vaja sellise vesiniku või elektri tarnimiseks, hoiustamiseks/salvestamiseks ja tankimiseks, et tankida või laadida õhusõidukit kooskõlas riiklike poliitikaraamistikega alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks, kus see on asjakohane.
3. 31. märtsiks 2025 ja seejärel iga kahe aasta järel annavad liidu lennujaama käitajad pädevatele asutustele ja ametile aru käimasolevate projektide edenemisest oma vastava liidu lennujaama puhul, mis viib ellu mis tahes algatust, millele on osutatud lõikes 2. Aruanne sisaldab teavet, mis on avalikult kättesaadav või mille võib avalikustada, sealhulgas asjakohastel juhtudel prognoose liidu lennujaamas õhusõiduki käitajatele suunatud vesiniku ja elektri tootmise ja varustuse koguse ja liigi kohta ning laadimise ja tankimise taristu ja teenuste kasutuselevõtu plaane, kui sellised plaanid on vastu võetud.

Artikkel 8

Õhusõiduki käitajate aruandekohustus

1. Õhusõiduki käitajad esitavad iga aruandeaasta 31. märtsiks ja esimest korda 2025. aastal pädevatele asutustele ja ametile asjaomase aruandeperioodi kohta järgmise teabe:
 - a) igas liidu lennujaamas tangitud lennukikütuse üldkogus tonnides;
 - b) vajalik aastane lennukikütusekogus liidu lennujaamade lõikes, väljendatuna tonnides;
 - c) tankimata jäänud kütuse aastane kogus liidu lennujaamade lõikes, mille väärtuseks märgitakse 0 (null), kui tankimata jäänud kütuse aastane kogus on negatiivne või kui see jääb alla 10 % vajalikust aastasest lennukikütusekogusest või on sellega võrdne;
 - d) tangitud kütuse aastane kogus liidu lennujaamade lõikes, et järgida kütusega seotud ohutusnõudeid vastavalt artikli 5 lõikele 2, väljendatuna tonnides;
 - e) lennukikütuse tarnijatelt ostetud kestliku lennukikütuse üldkogus, mida kasutati nende käesoleva määrusega hõlmatud lendude käitamiseks, väljendatuna tonnides;

- f) iga kestliku lennukikütuse ostu puhul tarnija nimi, ostetud kogus tonnides ja teave asjaomase kestliku lennukikütuse töötlemisprotsessi, tootmisel kasutatud lähteaine omaduste ja päritolu ning kestliku lennukikütuse olelusringi heite kohta ning, kui üks ost hõlmab eri liiki ja erinevate omadustega kestlikke lennukikütuseid, esitatakse eespool nimetatud teave iga kestliku lennukikütuse liigi kohta eraldi;
- g) liidu lennujaamadest väljunud, käesoleva määrusega hõlmatud lendude koguarv, väljendatuna lendude arvus ja lennutundides.

- 2. Aruande esitamisel järgitakse II lisas esitatud vorme.
- 3. Aruande kinnitab sõltumatu tõendaja kooskõlas direktiivi 2003/87/EÜ artiklites 14 ja 15 ning nimetatud direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides sätestatud nõuetega.

Artikkel 9

Kestlike lennukikütuste kasutamine õhusõiduki käitajate poolt

1. Õhusõiduki käitajad võivad taotleda ühe ja sama kestliku lennukikütuse partii kasutamise eest soodustusi vaid ühe kasvuhoonegaaside heitekava alusel. ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (ELi HKS) kohane kestliku lennukikütuse kasutamise heitekoefitsient kehtestatakse direktiivi 2003/87/EÜ IV lisa või selle direktiivi artikli 14 alusel vastu võetud rakendusaktide kohaselt. ELi HKS-i kohaste lubatud heitkoguste eraldamisel kohaldatakse direktiivi 2003/87/EÜ. ELi HKS-i kohaste kestlike lennukikütuste tankimiseks reserveeritud lubatud heitkoguse ühikute eraldamisel kohaldatakse direktiivi 2003/87/EÜ artikli 3c lõiget 6.

Koos artiklis 8 osutatud aruandega esitavad õhusõiduki käitajad ametile järgmised dokumendid:

- a) teave kasvuhoonegaaside heitekavade kohta, milles nad osalevad ja mille raames nad saavad teatada kestlikest lennukikütustest;
- b) kinnitus selle kohta, et nad ei ole deklareerinud üht ja sama kestlike lennukikütuste partiid rohkem kui ühe kasvuhoonegaaside heitekava raames, ning
- c) teave osalemise kohta liidu, riiklikes või piirkondlikes rahalise toetuse kavades, millega antakse õhusõiduki käitajatele võimalus saada hüvitist ostetud kestlike lennukikütuste kulude eest, ning teave, kas sama kestlike lennukikütuste partii jaoks on saadud toetust rohkem kui ühest rahalise toetuse kavast.

2. Kütusetarnijad teevad õhusõiduki käitajatele niipea kui võimalik ja igal juhul mitte hiljem kui iga aruandeaasta 14. veebruaril tasuta kättesaadavaks asjakohase, täpse, aruandeperioodi käsitleva teabe, mis on vajalik selleks, et anda aru kestlike lennukikütuste kasutamisest vastavalt käesoleva määruse artiklile 8 või mõne kasvuhoonegaaside heitekava raames.
3. Õhusõiduki käitaja võib taotleda, et lennukikütuse tarnija esitab talle lõikes 2 osutatud teabe muude, sealhulgas riigisisese õiguse kohaste aruandekohustuste suhtes. Lennukikütuse tarnija esitab selle teabe tasuta. Kui taotlus puudutab teavet, mis käsitleb perioodi, mis on taotluse ajaks juba lõppenud, esitab lennukikütuse tarnija selle teabe 90 päeva jooksul alates taotluse kuupäevast. Kui taotlus puudutab teavet, mis on seotud perioodiga, mis taotluse esitamise ajaks ei ole veel lõppenud, püüab õhusõiduki tarnija esitada oma taotluse vähemalt 45 päeva enne asjaomase perioodi lõppu. Lennukikütuse tarnija esitab selle teabe 45 päeva jooksul alates asjaomase perioodi lõpust.

Artikkel 10

Lennukikütuse tarnijate aruandekohustus

Lennukikütuse tarnijad esitavad iga aruandeaasta 14. veebruariks ja esimest korda 2025. aastal direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 31a osutatud liidu andmebaasis asjaomase aruandeperioodi kohta järgmise teabe:

- a) igas liidu lennujaamas tarnitud lennukikütuse kogus väljendatuna tonnides;
- b) igasse liidu lennujaama tarnitud kestliku lennukikütuse ja iga kestliku lennukikütuse liigi kogus, nagu on kirjeldatud punktis c, väljendatuna tonnides;
- c) liidu lennujaamadesse tarnitud kestliku lennukikütuse iga liigi töötlemisprotsess, tootmiseks kasutatud lähteainete omadused ja päritolu ning olelusringi heide;
- d) aromaatsete ühendite ja naftaleenide sisaldus mahuprotsendina ning väävli sisaldus massiprotsendina partiina, iga liidu lennujaama kohta ja liidu tasandil tarnitud lennukikütusest, märkides ära iga partii üldkoguse ja kogumassi ning testimetodi, mida kasutati iga koostisaine sisalduse mõõtmiseks partii tasandil;
- e) igas liidu lennujaamas tarnitud ja kütuseliigi lõikes esitatav lennukikütuse ja kestliku lennukikütuse energiasisaldus.

Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada, et lennukikütuse tarnijate poolt sellesse andmebaasi sisestatud teave on täpne ning see on tõendatud ja auditeeritud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 31a kohaselt.

Ametil ja pädevatel asutustel on sellele liidu andmebaasile juurdepääs. Amet kasutab liidu andmebaasis sisalduvat teavet pärast seda, kui liikmesriigid on teavet kontrollinud vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artiklile 31a.

Artikkel 11

Pädev asutus

1. Liikmesriigid määravad pädeva(d) asutuse(d), kes vastutab (vastutavad) käesoleva määruse kohaldamise tagamise ning õhusõiduki käitajatele, liidu lennujaamade käitajatele ja lennukikütuse tarnijatele trahvide määramise eest. Liikmesriigid annavad komisjonile ja ametile teada pädeva(d) asutuse(d), kelle nad on määranud.
2. Liikmesriigid tagavad, et nende pädevad asutused täidavad oma järelevalve ja täitmise tagamise ülesandeid erapooletult ja läbipaistvalt ning sõltumatult õhusõiduki käitajatest, lennukikütuse tarnijatest ja liidu lennujaama käitajatest. Liikmesriigid tagavad ka oma pädevatele asutustele vajalikud vahendid ja võimekused, et täita neile käesoleva määrusega määratud ülesandeid tõhusalt ja õigeaegselt.

3. Komisjon, amet ja liikmesriikide pädevad asutused teevad koostööd ja vahetavad kogu vajalikku teavet, et tagada käesoleva määruse tulemuslik rakendamine ja järgimine.
4. Amet saadab pädevatele asutustele koondandmed õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade ja nende vastavate liidu lennujaama käitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta, kes kuuluvad vastavalt lõigetele 5, 6 ja 7 nimetatud asutuste pädevusse.
5. Vastutav liikmesriik, kelle käesoleva artikli lõike 1 kohaselt määratud pädev(ad) asutus(ed) on konkreetse õhusõiduki käitaja puhul vastutav(ad), määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009¹. Õhusõiduki käitajate puhul, kelle eest ei ole kõnealuses määruses ühtegi liikmesriiki määratud vastutama, määratakse vastutav liikmesriik kindlaks direktiivi 2003/87/EÜ artiklis 18a sätestatud normide kohaselt. Liikmesriike aitab haldamise omistamise protsessis komisjon. Sel eesmärgil võib komisjon taotleda EUROCONTROLi abi ning võib sel otstarbel sõlmida EUROCONTROLiga mis tahes asjakohase kokkuleppe.
6. Vastutav liikmesriik, kelle lõike 1 kohaselt määratud pädev(ad) asutus(ed) on konkreetse liidu lennujaama käitaja puhul vastutav(ad), määratakse kindlaks vastava liidu lennujaama territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.

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

7. Vastutav liikmesriik, kelle lõike 1 kohaselt määratud pädev(ad) asutus(ed) on konkreetse lennukikütuse tarnija puhul vastutav(ad), on asjaomase lennukikütuse tarnija peamiseks äritegevuse kohaks olev liikmesriik.
8. Lennukikütuse tarnijate puhul, kelle peamine äritegevuse koht ei ole liikmesriigis, on vastutav liikmesriik see liikmesriik, kus lennukikütuse tarnija tarnis 2023. aastal või esimesel lennukikütuse liidu turul pakkumise aastal kõige rohkem lennukikütust, olenevalt sellest, kumb aasta on hilisem.

Selline lennukikütuse tarnija võib esitada oma pädevale asutusele põhjendatud taotluse, et vastutus tema eest antaks üle teisele liikmesriigile, kui ta on taotluse esitamisele eelnenud kahe aasta jooksul tarninud suurima osakaalu lennukikütust selles liikmesriigis. Vastutuse üleandmise otsus tehakse kuue kuu jooksul pärast lennukikütuse tarnija taotlust, sellega peavad nõus olema vastutuse saava liikmesriigi pädevad asutused ning see edastatakse põhjendamatute viivitusteta ametile ja komisjonile. Seda kohaldatakse asjaomase otsuse vastuvõtmisele järgneva aruandeperioodi algusest.

Artikkel 12
Täitmise tagamine

1. Liikmesriigid kehtestavad käesoleva määruse rikkumise korral kohaldatavad karistusnormid ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Kehtestatud karistused peavad olema mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad ning võtma eeskätt arvesse rikkumise laadi, kestust, kordumist ja raskusastet. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hiljemalt 31. detsembril 2024 nimetatud normidest ja meetmetest ning teavitavad teda viivitamata nende hilisematest muudatustest.
2. Liikmesriigid tagavad, et igale õhusõiduki käitajale, kes ei täida artiklis 5 sätestatud kohustusi, määratakse trahv. See trahv on proportsionaalne ja hoiatav ning vähemalt kaks korda suurem kui lennukikütuse tonni keskmine aastahind korrutatuna tankimata jäänud kütuse aastase üldkogusega. Õhusõiduki käitaja võidakse vabastada trahvist, kui ta suudab tõendada, et artiklis 5 sätestatud kohustuste täitmata jätmise põhjustasid temast sõltumatud erandlikud ja ettenägematud asjaolud, mille mõju ei oleks olnud võimalik ära hoida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.
3. Liikmesriigid tagavad, et igale liidu lennujaama käitajale, kes ei võta vastavalt artikli 6 lõikele 3 meetmeid, mis on vajalikud selliste probleemide lahendamiseks, mis on seotud õhusõiduki käitajate puuduliku juurdepääsuga kestlike lennukikütuste miinimumosakaaluga lennukikütustele, määratakse trahv.

4. Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 kestlike lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse trahv. Trahv on proportsionaalne ja hoiatav ning vähemalt kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja kestliku lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.
5. Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes ning perioodil 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2034 sünteetiliste lennukikütuste keskmise osakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse trahv. Trahv on proportsionaalne ja hoiatav ja vähemalt kaks korda suurem kui sünteetilise lennukikütuse ja tavapärase lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega. Sünteetiliste lennukikütuste keskmise osakaaluga seotud trahvi määramisel võtavad liikmesriigid arvesse kõiki trahve, mis on seotud lennukikütuste keskmise osakaaluga ja mis on lennukikütuse tarnijale juba määratud seoses vastava perioodiga, nagu on osutatud käesolevas lõikes, eesmärgiga vältida topeltkaristamist.

6. Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kelle puhul on tõendatud, et teave, mille nad on kestlike lennukikütuste omaduste või päritolu kohta esitanud artikli 9 lõike 2 ja artikli 10 kohaselt, on eksitav või ebatäpne, määratakse trahv. Trahv on proportsionaalne ja hoiatav ning vähemalt kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja kestliku lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna nende lennukikütuste kogusega, mille kohta eksitavat või ebatäpset teavet esitati.
7. Käesoleva artikli lõigetes 2, 4, 5 ja 6 osutatud trahvide määramise otsuses selgitab pädev asutus või selgitavad pädevad asutused, millist metoodikat kasutati lennukikütuse, kestliku lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse hinna kindlaksmääramiseks liidu lennukikütuste turul. Meetod tugineb kontrollitavatele ja objektiivsetele kriteeriumidele, sealhulgas artiklis 13 osutatud uusimas tehnilises aruandes esitatud kriteeriumidele.

8. Liikmesriigid tagavad, et kõik lennukikütuse tarnijad, kellel on konkreetsel aruandeperioodil tekkinud artiklis 4 kestlike lennukikütuste või sünteetiliste kütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, tarnivad järgmisel aruandeperioodil turule lisaks asjaomase aruandeperioodi kohustuslikule lennukikütuse kogusele ka kütusekoguse, mis on võrdne selle puudujäägiga.

Erandina esimesest lõigust kohaldatakse sünteetiliste lennukikütuste suhtes perioodidel 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2031 ja 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2034 järgmisi norme:

- a) kõik lennukikütuse tarnijad, kes on kellel on perioodil 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2031 tekkinud artiklis 4 sünteetiliste kütuste keskmise osakaalu suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, tarnivad enne 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2034 kestva perioodi lõppu turule lisaks asjaomase perioodi kohustuslikule lennukikütuse kogusele ka kütusekoguse, mis on võrdne selle puudujäägiga; ning
- b) kõik lennukikütuse tarnijad, kellel on perioodil 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2034 tekkinud artiklis 4 sünteetiliste kütuste keskmise osakaalu suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, tarnivad järgmisel aruandeperioodil turule lisaks asjaomase perioodi kohustuslikule lennukikütuse kogusele ka kütusekoguse, mis on võrdne selle puudujäägiga.

Käesoleva lõike esimeses ja teises lõigus osutatud kohustuste täitmine ei vabasta lennukikütuse tarnijat kohustusest maksta käesoleva artikli lõigetes 4 ja 5 sätestatud trahve.

9. Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada kohustuste täitmine ja trahvide kogumine.
10. Liikmesriigid püüavad tagada, et trahvidest saadud tulu või selle tuluga samaväärset rahalist väärtust kasutatakse selleks, et toetada teadus- ja innovatsiooniprojekte kestliku lennukikütuse valdkonnas, kestliku lennukikütuse tootmist või mehhanisme, mis võimaldavad ületada hinnaerinevusi kestliku lennukikütuse ja tavapäraste lennukikütuste vahel.

Kui selline tulu eraldatakse liikmesriigi üldeelarvesse, loetakse, et liikmesriik on järginud esimest lõiku, kui ta rakendab rahalise toetuse poliitikat, et toetada teadus- ja innovatsiooniprojekte kestlike lennukikütuste valdkonnas, lennukikütuste tootmist, või poliitikat, mis võimaldab ületada hinnaerinevusi kestliku lennukikütuse ja tavapäraste lennukikütuste vahel, kui selliste poliitikate väärtus on võrdne trahvidest saadud tuluga või sellest suurem.

Liikmesriigid avalikustavad 25. septembriks 2026 ja seejärel iga viie aasta tagant aruande trahvidest saadud koondtulu kasutamise kohta ning teabe nende kulude taseme kohta, mis on eraldatud teadus- ja innovatsiooniprojektideks kestlike lennukikütuste valdkonnas, kestlike lennukikütuste tootmisele või poliitikale, mis võimaldab ületada hinnaerinevusi kestliku lennukikütuse ja tavapärase lennukikütuste vahel.

Artikkel 13

Andmete kogumine ja avaldamine

1. Amet avaldab igal aastal tehnilise aruande, mis põhineb artiklites 7, 8 ja 10 osutatud aruannetel, ning edastab selle Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Aruanne sisaldab vähemalt järgmist teavet:
 - a) õhusõiduki käitajate poolt liidu tasandil ostetud ja liidu lennujaamast väljuvatel käesoleva määrusega hõlmatud lendudel kasutamiseks ette nähtud kestliku lennukikütuse summaarne kogus liidu lennujaamade lõikes;
 - b) kestliku lennukikütuse ja sünteetiliste lennukikütuste summaarne kogus liikmesriikide ja liidu lennujaamade lõikes. Aruanne sisaldab liidu tasandil kasutatud lähteainete kogust ja liiki liikmesriikide ja liidu lennujaamade lõikes ning analüüsi lennukütuse tarnijate suutlikkuse kohta pidada kinni I lisas kindlaksmääratud miinimumosakaalust;

- c) nii palju võimaluse korral kestliku lennukikütuse kogus, mida on tarnitud kolmandates riikides, kellega liit või liit ja selle liikmesriigid on sõlminud lennuteenuste pakkumist reguleeriva lepingu, ning muudes kolmandates riikides, kus selline teave on üldsusele kättesaadav;
- d) ülevaade turuolukorrast, sealhulgas hinnateave, ning kestliku lennukikütuse tootmise ja kasutamise suundumused liidus ja liikmesriikide lõikes ning võimaluse korral kolmandates riikides, kellega liit või liit ja selle liikmesriigid on sõlminud lennuteenuste pakkumist reguleeriva lepingu, ning muudes kolmandates riikides, sealhulgas teave hinnaerinevuste muutumise kohta kestlike lennukikütuste ja tavapäraste lennukikütuste vahel;
- e) artiklis 6 sätestatud kohustuste täitmise olukord liidu lennujaama käitaja puhul lennujaamade lõikes;
- f) nõuete täitmise olukord kõigi selliste õhusõiduki käitajate ja lennukikütuse tarnijate puhul, kes peavad asjaomasel aruandeperioodil täitma mõnda käesoleva määrusega ette nähtud kohustust;
- g) kõigi selliste kestlike lennukikütuste päritolu ja omadused ning sellise lennunduses kasutatava vesiniku kestlikkusnäitajad, mida õhusõiduki käitajad ostavad kasutamiseks liidu lennujaamadest väljuvatel käesoleva määrusega hõlmatud lendudel;

- h) liidu lennujaama poolt ja liidu tasandil tarnitud lennukikütuse aromaatsete ühendite ja naftaleenide keskmine kogusisaldus mahuprotsendina ning väävli keskmine kogusisaldus massiprotsendina;
- i) artikli 7 lõikes 3 osutatud algatuste rakendamiseks liidu lennujaamades elluviidavate projektide edenemine.

- 2. Amet võib selle aruande koostamisel konsulteerida liikmesriikide ekspertidega.

Artikkel 14

Keskkonnamärgisesüsteem

- 1. Käesolevaga kehtestatakse vabatahtlik keskkonnamärgisesüsteem, millega saab mõõta lendude keskkonnatoimet.
- 2. Käesoleva artikli kohaselt väljastatud märgiseid kohaldatakse käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate õhusõiduki käitajate suhtes käesoleva määrusega hõlmatud lendude puhul, mis väljuvad liidu lennujaamadest. Kui õhusõiduki käitaja taotleb käesoleva artikli kohase märgise väljastamist, taotleb ta sellist märgist kõikidele oma lendudele, mis on hõlmatud käesoleva määrusega ja väljuvad liidu lennujaamadest.

Õhusõiduki käitajad võivad taotleda käesoleva artikli kohase märgise väljastamist ka oma lendudele, mis on hõlmatud käesoleva määrusega ja saavad liidu lennujaamadesse. Kui õhusõiduki käitaja taotleb käesoleva lõigu kohase märgise väljastamist, taotleb ta sellist märgist kõikidele oma lendudele, mis saavad liidu lennujaamadesse.

3. Käesoleva artikli kohaselt väljastatud märgistega sertifitseeritakse lennu keskkonnatoime tase käesoleva lõike teises lõigus osutatud teabe alusel. Lennu keskkonnatoime taseme määramisel võetakse aluseks asjaomase õhusõiduki käitaja poolt konkreetsel marsruudil käitatud lendude keskmine keskkonnatoime eelmisel vastaval sõiduplaani perioodil määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 2 punkti d tähenduses.

Käesoleva artikli kohaselt väljastatud märgised sisaldavad järgmist teavet:

- a) oodatav süsiniku jalajälg reisija kohta, mis on väljendatud parameetrites nagu näiteks CO₂ kilogrammides reisija kohta, märgise kehtivuse ajal;
- b) oodatav CO₂ tõhusus kilomeetri kohta, mis on väljendatud parameetrites nagu näiteks CO₂ grammides kilomeetri kohta, märgise kehtivuse ajal.

4. Oodatava süsiniku jalajälje reisiija kohta ja oodatava CO₂ tõhususe kilomeetri kohta määrab kindlaks amet, tuginedes teaduspõhisele standardmeetodile ja asjaomastelt õhusõiduki käitajatelt saadud teabele, mis käsitleb kõiki järgmiseid tegureid või mõnda neist:
- a) õhusõiduki liik, keskmine reisijate ja kaubakoormate arv, millele on vajaduse korral lisatud nende tegurite prognoosid, näiteks keskmise täituvuse tegurid konkreetsetel marsruudil antud perioodil, ning
 - b) õhusõiduki käitaja käitatud lendudel kasutatud kütuse toime, tuginedes tangitud kütusele ja kasutades selliseid parameetreid nagu tangitud kestliku lennukikütuse üldkogus, tangitud kütuse üldkogus, kvaliteet ja päritolu, koostis ning kütusekasutuse tulemusel tekkinud olelusringi heide, mis on arvutatud lennu kohta.
5. Käesoleva artikli kohaselt väljastatud märgised kehtivad piiratud aja jooksul, mis ei ületa ühte aastat ja mis on täpsustatud lõike 11 punktis c osutatud rakendusaktides. Õhusõiduki käitaja esitab koos märgisega selgelt ka märgise kehtivusaja.
6. Amet väljastab märgised õhusõiduki käitaja taotlusel iga lennu kohta või selliste lendude kogumi kohta, mida käitatakse samadel tingimustel, tuginedes lõikes 3 osutatud teabele ning teaduspõhisele standardmeetodile ja teguritele, millele on osutatud lõikes 4.

Amet võib nõuda, et õhusõiduki käitaja esitaks märgise väljastamiseks vajalikku lisateavet.

Kui õhusõiduki käitaja ei esita ametile kogu teavet, mida on vaja taotletud märgise väljastamiseks, lükkab amet taotluse tagasi.

Õhusõiduki käitaja võib ameti otsuste kohta esitada kaebuse käesoleva lõike ja käesoleva artikli lõike 7 kohaselt. Kaebus esitatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1139¹ artiklis 105 osutatud apellatsiooninõukogule 10 päeva jooksul alates otsuse teatavakstegemisest. Kohaldatakse määruse (EL) 2018/1139 artikleid 106 ja 107, artikli 108 lõikeid 2 ja 3 ning artikleid 111, 112, 113 ja 114. Kõik ameti poolt käesoleva lõike kohaselt tehtud otsused tehakse põhjendamatu viivitusega.

7. Amet vaatab korrapäraselt läbi selle, kas tegurid, mille alusel anti välja märgis iga lennu või selliste lendude kogumi kohta, mida käitatakse samadel tingimustel, on muutunud. Kui amet jõuab järeldusele, et märgis ei ole enam asjakohane, annab ta õhusõiduki käitajale võimaluse olla ära kuulatud ning seejärel tühistab olemasoleva märgise või väljastab uue märgise. Amet teavitab oma otsusest õhusõiduki käitajat.

Õhusõiduki käitaja kohandab sellest lähtudes viivitamata märgise esitust.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

8. Õhusõiduki käitajad, kellele on antud lõike 6 kohane märgis, esitavad märgise nii, et see sisaldab lõike 3 teises lõigus osutatud teavet. Märgis peab olema kergesti juurdepääsetav ja arusaadav. See esitatakse viisil, mis võimaldab klientidel hõlpsasti võrrelda sama marsruuti teenindavate erinevate õhusõiduki käitajate lendude keskkonnatoimet. Kui õhusõiduki käitaja esitab märgise müügikohas või mis tahes muus kontaktis klientidega, teeb ta seda kõigi käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate lendude puhul.
9. Ameti osutatud teenuse kulude katmiseks tuleb õhusõiduki käitaja taotlusel märgise väljastamise eest maksta tasu. Sellistest tasudest saadud tulu on muu tulu määruse (EL) 2018/1139 artikli 120 lõike 1 tähenduses ja seda käsitatakse sihtotstarbelise tuluna, mille amet eraldab nende kulude katmiseks. Kohaldatakse määruse (EL) 2018/1139 artikli 126 lõikeid 2 ja 3. Tasu suurus määratakse kindlaks vastavalt määruse (EL) 2018/1139 artikli 126 lõikele 4.
10. Osana määruse (EL) 2018/1139 artikli 87 lõikes 2 sätestatud keskkonnakaitse valdkonna ülesannetest aitab amet suurendada teadlikkust käesoleva artikliga kehtestatud märgisesüsteemi olemasolust.

11. Käesolevas artiklis sätestatud normide ühtse rakendamise ja järgimise tagamiseks võtab komisjon 1. jaanuariks 2025 vastu rakendusaktid, mis sisaldavad üksikasjalikke sätteid järgmise kohta:
- a) lõikes 4 osutatud teaduspõhine standardmeetod, mis põhineb parimatel kättesaadavatel teadusandmetel, eelkõige ameti esitatud andmetel, ning sisaldab lõike 4 punktis a osutatud prognooside kasutamise metoodikat;
 - b) menetlus, mida kasutades peavad õhusõiduki käitajad esitama ametile märgise väljastamiseks vajaliku teabe, ning kõnealuse märgise ameti poolt väljastamise menetlus, sealhulgas tähtaeg, mille jooksul amet peab tegema lõike 6 kohase otsuse;
 - c) käesoleva artikli kohaselt väljastatud märgiste kehtivusaeg, mis ei ületa ühte aastat;
 - d) tingimused, mille alusel amet teostab lõikes 7 osutatud läbivaatamise;
 - e) lõikes 7 nimetatud menetlus, mida kasutades võib amet olemasolevad märgised tühistada või välja anda uue märgise;

- f) käesoleva artikli kohaselt väljastatud märgiste esitamise vormid;
- g) hõlpsa juurdepääsu tagamine kõigile väljastatud märgistele masinloetavas vormingus;
- h) võimalus ja tingimused, mille alusel õhusõiduki käitajad võivad käesoleva artikli kohast märgist kasutamata esitada keskkonnatoime alast teavet, mis on sarnane lõikes 3 osutatud teabele, liidu lennujaamadest väljuvate lendude puhul.

Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 16 lõikes 3 osutatud kontrollimenetlusega.

12. Komisjon teeb 1. juuliks 2027 kindlaks, millised on olnud käesoleva artikliga kehtestatud märgisesüsteemi toimimise areng ja selle süsteemi võimalikud parandused ja lisameetmed, ning hindab neid, seades eelkõige eesmärgiks kehtestada täielikus kooskõlas liidu õigusega kohustusliku keskkonnamärgisesüsteemi, mis hõlmab lendude või lendude kogumi keskkonnatoime kõiki aspekte ja erinevaid süsinikuheite vähendamise meetmeid, mida õhusõiduki käitajad võtavad. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva lõike kohaselt tehtud hindamise peamiste järelduste kohta. Komisjon võib asjakohasel juhul lisada aruandele seadusandliku ettepaneku.

Artikkel 15
Paindlikkuse mehhanismid

1. Erandina artikli 4 lõikest 1 võib lennukikütuse tarnija perioodil 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2034 tarnida igal aruandeperioodil I lisas kindlaksmääratud kestliku lennukikütuse miinimumosakaalud kui tema poolt asjaomasel aruandeperioodil liidu eri lennujaamadesse tarnitud lennukikütuste üldkoguse kaalutud keskmise.
2. Komisjon teeb 1. juuliks 2024 kindlaks kestlike lennukikütuste tootmise ja tarnimise arengu liidu lennukikütuseturul ja hindab seda ning hindab lõikes 1 osutatud olemasoleva kestlike lennukikütuste paindlikkuse mehhanismi võimalikke parandusi või lisameetmeid, nagu kestlike lennukikütuste kaubeldavuse süsteemi loomine või tunnustamine, et võimaldada liidus kütuse tarnimist, ilma et see oleks füüsiliselt ühendatud tarnekohaga, eesmärgiga veelgi hõlbustada kestlike lennukikütuste tarnimist ja kasutuselevõttu lennunduses paindlikkusperioodil.

Selline võimalik süsteem, mis hõlmab reserveerimis- ja deklareerimissüsteemi elemente, võimaldaks õhusõiduki käitajatel või kütusetarnijatel või mõlemal osta kestlikke lennukikütuseid lennukikütuse tarnijatega sõlmitud lepingute alusel ja deklareerida kestliku lennukikütuse kasutamist liidu lennujaamades.

Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles esitatakse käesoleva lõike kohaselt tehtud hindamise peamised tulemused, ning lisab sellele asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku.

Artikkel 16
Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab ReFuelEU Aviation komitee (edaspidi „komitee”). Nimetatud komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.
3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 17
Aruandlus ja läbivaatamine

1. Komisjon esitab 1. jaanuariks 2027 ja seejärel iga nelja aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.

2. Aruanne sisaldab üksikasjalikku hinnangut lennukikütuste turu arengule, selle poolt liidu lennutranspordi siseturu toimimisele, sealhulgas konkurentsivõimele ja ühenduvusele avaldatavale mõjule, eelkõige saarte ja äärealade puhul, ning olulusringi heite vähendamise kulutõhususele. Aruandes hinnatakse ka vajadust kestlike lennukikütustega seotud investeeringute, tööhõive ja koolituse ning teadusuuringute ja innovatsiooni järele. Lisaks sisaldab aruanne teavet lennundussektoris teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas tehtud tehnoloogiliste edusammude kohta, mis on olulised kestlike lennukikütuste aspektist, sealhulgas seoses muu kui CO₂ heite vähendamisega või CO₂ otse atmosfäärist kogumise tehnoloogiatega.
3. Aruandes hinnatakse võimalikku vajadust vaadata läbi käesoleva määruse kohaldamisala, kestlike lennukikütuste määratlus, toetusõiguslikud kütused ning artiklis 4 ja I lisa sätestatud miinimumosakaalud ning trahvide suurus. Aruandes hinnatakse käesoleva määruse kohaldamisala võimalikku laiendamist muudele energiaallikatele ja muud liiki sünteetilistele kütustele, mis on määratletud direktiivis (EL) 2018/2001, võttes samal ajal nõuetekohaselt arvesse tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet. Aruandes hinnatakse ka algatusi, parandusi ja lisameetmeid, mille eesmärk on veelgi hõlbustada ja edendada lennukikütuste, mis ei ole asenduskütused, ning nendega seotud teenuste, taristu ja tehnoloogiate suuremat pakkumist ja kasutuselevõttu, kooskõlas eesmärgiga vähendada lennutranspordi süsinikuheidet, säilitades samal ajal võrdsed tingimused.

4. Aruandes kaalutakse selliste mehhanismide võimalikku lisamist, millega toetatakse kestlike lennukikütuste tootmist ja tankimist, sealhulgas rahaliste vahendite kogumist ja kasutamist, ning piiratakse käesoleva määruse kahjulikku mõju ühenduvusele ja konkurentsivõimele. Aruandes kaalutakse, kas sellised mehhanismid peaksid hõlmama finants- ja muid mehhanisme kestliku lennukikütuse ja tavapäraste lennukikütuste hinnaerinevuste ületamiseks.

5. Aruandes hinnatakse artikli 5 alusel tehtud erandite mõju lennunduse siseturu toimimisele.

Aruanne sisaldab nii palju kui võimalik teavet asjakohase poliitikavaldkonna arenemise kohta asjaomastes kolmandates riikides, sealhulgas liidu või liidu ja selle liikmesriikidega sõlmitud mitme- ja kahepoolsete lepingute kontekstis, ning kestlike lennukikütuste tarnimist ja tankimist käsitleva võimaliku poliitikaraamistiku väljatöötamise kohta ICAO tasandil.

Aruandes hinnatakse liidu lennuettevõtjate ja sõlmlennujaamade konkurentsivõimet võrreldes nende konkurentidega asjaomastes kolmandates riikides ning võimalikku marsruutide ümbersuunamist, eelkõige liikluse ümbersuunamise kaudu kolmandates riikides asuvatesse sõlmlennujaamadesse, mis põhjustab kasvuhoonegaaside heite ülekandumist. Kuna rahvusvahelisel tasandil on puudu nii rahvusvahelistel lendudel kestlike lennukikütuste kasutamist käsitlev kohustuslik kava, mille ambitsioonikuse tase on sarnane käesolevas määruses esitatud nõuetega, kui ka rahvusvahelisel tasandil välja töötatud mehhanismid, mis võimaldaksid vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu ja konkurentsi moonutamist rahvusvahelises lennunduses, kaalub komisjon 31. detsembriks 2026 vastavalt vajadusele sihipäraseid mehhanisme, mille eesmärk on vältida selliseid mõjusid, sealhulgas asjakohasel juhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/956¹ loodud süsiniku piirimeetme laiendamist rahvusvahelisele lennundusele, ning muud liiki meetmeid, võttes arvesse asjaolu, et lennu lõppsihtkoht on väljaspool liidu territooriumi.

6. Aruanne sisaldab üksikasjalikku teavet käesoleva määruse jõustamise kohta. Aruandes kaalutakse, kas käesolevat määrust tuleks muuta ja milliseid muudatusi tuleks asjakohasel juhul kaaluda kooskõlas potentsiaalse poliitikaraamistikuga, mis käsitleb kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu ICAO tasandil.

Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatava esimese aruande osana või varem esitatava eraldi aruandena hindab komisjon võimalikke meetmeid lennukikütuste kütusesisalduse optimeerimiseks.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/956, millega kehtestatakse süsiniku piirimeede (ELT L 130, 16.5.2023, lk 52).

7. Komisjon võib kõnealuse aruande koostamisel vähemalt kuus kuud enne selle vastuvõtmist konsulteerida liikmesriikidega.

Artikkel 18

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2024.

Artikleid 4, 5, 6, 8 ja 10 kohaldatakse aga alates 1. jaanuarist 2025.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

Artiklis 4 osutatud kestliku lennukikütuse osakaal

- a) Alates 1. jaanuarist 2025 on igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal 2 %;
- b) alates 1. jaanuarist 2030 on igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal 6 %, mille puhul:
 - i) on perioodil 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2031 sünteetiliste lennukikütuste kogu perioodi keskmine osakaal 1,2 %, millest igal aastal on sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal 0,7 %;
 - ii) on perioodil 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2034 sünteetiliste lennukikütuste kogu perioodi keskmine osakaal 2,0 %, millest igal aastal on sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal 1,2 % perioodil 1. jaanuarist 2032 kuni 31. detsembrini 2033 ning 2,0 % perioodil 1. jaanuarist 2034 kuni 31. detsembrini 2034;
- c) alates 1. jaanuarist 2035 on igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal 20 %, millest sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal on 5 %;
- d) alates 1. jaanuarist 2040 on igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal 34 %, millest sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal on 10 %;

- e) alates 1. jaanuarist 2045 on igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal 42 %, millest sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal on 15 %;
 - f) alates 1. jaanuarist 2050 on igal aastal kestlike lennukikütuste miinimumosakaal 70 %, millest sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal on 35 %.
-

II LISA

Õhusõiduki käitaja aruande vorm

Vorm õhusõiduki käitajale, kes esitab aruande kestliku lennukikütuse tankimise kohta

Liidu lennu- jaam	Liidu lennujaama ICAO kood	Vajalik aastane lennuki- kütusekogus (tonnides)	Tegelikult tangitud lennukikütuse- kogus (tonnides)	Tankimata jäänud kütuse aastane kogus (tonnides)	Tankimata jäänud kütuse aastane üldkogus (tonnides)	Kütusega seotud ohutus- nõuete kohane aastane tangitud kogus (tonnides)

Vorm õhusõiduki käitajale, kes esitab aruande kestliku lennukikütuse ostude kohta

Lendude koguvarv	Lennu- tundide koguvarv	Kütuse- tarnija	Ostetud kogus (tonnides)	Töötlemisprotsess	Omadused	Lähteaine päritolu	Olelusringi heide
