



EUROOPAN UNIONI

EUROOPAN PARLAMENTTI

NEUVOSTO

**Strasbourg, 18. lokakuuta 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**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS
TASAPUOLISTEN TOIMINTAEDELLYTYSTEN VARMISTAMISESTA
KESTÄVÄLLE LENTOLIIKENTEELLE (REFUELEU AVIATION -ALOITE)**

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON
ASETUS (EU) 2023/...**

annettu 18 päivänä lokakuuta 2023,

**tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle
(ReFuelEU Aviation -aloite)**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä²,

¹ EUVL C 105, 4.3.2022, s. 134.

² Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 13. syyskuuta 2023 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 9. lokakuuta 2023.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Lentoliikenteellä on viime vuosikymmeninä ollut ratkaiseva rooli unionin taloudessa ja unionin kansalaisten jokapäiväisessä elämässä yhtenä unionin talouden parhaiten suoriutuvista ja dynaamisimmista aloista. Se edistää merkittävästi talouskasvua, työllisyyttä, kauppaa ja matkailua, yritysten ja kansalaisten liikenneyhteyksiä ja tarjoaa yhden tärkeimmistä syrjäisimpien alueiden ja mantereen välisistä yhteyksistä erityisesti unionin lentoliikennemarkkinoilla. Lentoliikennepalvelujen kasvu on parantanut huomattavasti yhteyksiä, lisännyt yhteenkuuluvuutta ja vähentänyt alueiden välisiä eroja unionin sisällä, erityisesti syrjäseutualueilla, syrjäisimmillä, harvaan asutuilla ja saarialueilla, ja se on parantanut unionin ja kolmansien maiden välisten yhteyksien toimivuutta ja edistänyt merkittävästi unionin taloutta.

- (2) Vuodesta 2020 alkaen lentoliikenne on ollut yksi covid-19-kriisin pahimmin koettelemista aloista. Lentoliikenteen odotetaan lisääntyvän vähitellen taas tulevina vuosina ja elpyvän kriisiä edeltäneelle tasolle. Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) arvion mukaan Euroopan matkustajaliikenne voi kasvaa jopa 3,1 prosenttia vuodessa vuoteen 2050 asti ja rahtiliikenne jopa 2,4 prosenttia vuodessa. Arvio perustuu ICAOn covid-19:n jälkeiseen ennusteeseen korkeiden liikennemäärien skenaariossa. Samaan aikaan lentoliikenteen päästöt ovat kasvaneet vuodesta 1990 alkaen, ja päästöjen kasvusuuntaus voi jatkua, kun pandemia on selätetty. Sen vuoksi on välttämätöntä valmistautua tulevaisuuteen ja tehdä tarvittavat mukautukset, joilla varmistetaan hyvin toimiva lentoliikenneala, joka edistää täysimääräisesti unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista niin, että yhteydet, kohtuuhintaisuus, turvallisuus ja turvatoimet säilyvät korkealla tasolla. Unioni on asettanut Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1119¹ nojalla oikeudellisia velvoitteita ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi viimeistään vuoteen 2050 mennessä ja kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämiseksi vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tämän saavuttamiseksi kaikkien talouden alojen, myös liikennealan, on ryhdyttävä nopeisiin toimiin hiilestä irtautumiseksi. Lentoliikennealalla tämä edellyttää kestävien lentopolttoaineiden tuotannon, tarjonnan ja käyttöönoton voimakasta lisäämistä.

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

- (3) Unionin lentoliikennealan toimintaa määrittää sen rajat ylittävä luonne koko unionissa ja sen maailmanlaajuinen ulottuvuus. Ilmailumarkkinat ovat yksi sisämarkkinoiden yhteytyneimmistä aloista, ja niihin sovelletaan markkinoille pääsyä ja toimintaedellytyksiä koskevia yhdenmukaisia sääntöjä. Unionin ulkoista lentoliikennepolitiikkaa ohjaavat ICAOssa sekä kattavissa monen- tai kahdenvälisissä sopimuksissa unionin tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä vahvistetut maailmanlaajuiset säännöt. Sen vuoksi on tärkeää, että unioni jatkaa kansainvälisellä, monenvälisellä ja kahdenvälisellä tasolla toteutettuja toimia kunnianhimoisten tavoitteiden ja pitkälle menevän lähentymisen edistämiseksi kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotossa, samalla kun luodaan tasapuoliset kansainväliset toimintaedellytykset.
- (4) Lentoliikennemarkkinoilla vallitsee kova kilpailu talouden toimijoiden välillä maailmanlaajuisesti ja kaikkialla unionissa, minkä vuoksi tasapuoliset toimintaedellytykset ovat välttämättömiä. Lentoliikennemarkkinoiden ja niiden talouden toimijoiden vakaus ja vauraus perustuvat selkeään ja yhdenmukaiseen toimintakehykseen, jossa ilma-alusten käyttäjät, lentoasemat ja muut ilmailualan toimijat voivat toimia yhtäläisten sääntöjen ja mahdollisuuksien pohjalta, mikä tekee alasta elinvoimaisen ja auttaa luomaan työpaikkoja. EU:n sisäiset lennot ovat paljolti osa globaaleihin lentoliikennemarkkinoihin perustuvia maailmanlaajuisia reittejä. Sama koskee EU:n ulkopuolisista lähtöpaikoista EU:n ulkopuolisiin määräpaikkoihin Euroopan lentoasemien kautta kulkevia reittejä. Jos markkinoilla ilmenee vääristymiä, ilma-alusten käyttäjät tai lentoasemat ovat vaarassa joutua epäedulliseen asemaan sisäisiin tai ulkoisiin kilpailijoihin nähden. Tämä puolestaan voi heikentää lentoliikennetoimialan kilpailukykyä, asettaa vaaraan lentoliikennealan yrityksiä ja työpaikkoja ja vähentää kansalaisten ja yritysten valittavana olevia lentoyhteyksiä ja liikennemuotoja.

- (5) On olennaisen tärkeää erityisesti varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset unionin lentoliikennemarkkinoilla lentopolttoaineen osalta, sillä se muodostaa merkittävän osan ilma-alusten käyttäjien kustannuksista, samalla kun tuetaan lentoliikenteen hiilestä irtautumista edistämällä kestäviä lentopolttoaineita. Lentopolttoaineen hintojen vaihtelut voivat vaikuttaa ilma-alusten käyttäjien taloudelliseen suoriutumiseen ja haitata kilpailua markkinoilla. Lentopolttoaineen korkeammat hinnat johtavat suoraan korkeampiin kuluttajahintoihin, ja ne vähentäisivät alueiden yhteyksiä, kansalaisten liikkumista sekä lentoliikennealan kilpailukykyä ja myös liikennettä yleensä. Jos lentopolttoaineen hinnoissa on eroja unionin lentoasemien välillä tai unionin ja unionin ulkopuolisten lentoasemien välillä, tämä voi johtaa siihen, että ilma-alusten käyttäjät mukauttavat tankkausstrategioitaan taloudellisista syistä. Polttoaineen ylitankkaus lisää ilma-alusten polttoaineenkulutusta ja aiheuttaa tarpeettomia kasvihuonekaasupäästöjä. Tästä syystä ilma-alusten käyttäjien suorittama polttoaineen ylitankkaus heikentää unionin ympäristönsuojelupyrkimyksiä. Jotkin ilma-alusten käyttäjät voivat käyttää kotiasemansa edullisia lentopolttoaineen hintoja kilpailuetuna muihin samanlaisia reittejä liikennöiviin ilma-alusten käyttäjiin nähden. Tällä voi olla haitallinen vaikutus lentoliikennealan kilpailukykyyn, ja se voi johtaa markkinavääristymiin ja haitata lentoyhteyksiä. Tällä asetuksella olisi otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla ehkäistään tällaisia käytäntöjä tarpeettomien ympäristövahinkojen välttämiseksi sekä tasapuolisen kilpailun edellytysten palauttamiseksi ja säilyttämiseksi unionin lentoliikennemarkkinoilla.

- (6) Eräs yhteisen liikennepolitiikan päätavoitteista on kestävä kehitys. Se edellyttää yhdenmukaista lähestymistapaa, jolla pyritään varmistamaan unionin liikennejärjestelmien tehokas toiminta ottaen huomioon sosiaalinenormit ja ympäristötavoitteet. Lentoliikenteen kestävä kehitys edellyttää sellaisten toimenpiteiden, myös taloudellisten välineiden, käyttöönottoa, joilla pyritään vähentämään unionin lentoasemilta lähtevien ilma-alusten hiilidioksidipäästöjä ja kehittämään markkinat kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja toimituksia varten. Tällaisilla toimenpiteillä olisi edistettävä unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista vuosiin 2030 ja 2050 mennessä.
- (7) Komission 9 päivänä joulukuuta 2020 hyväksymässä tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” esitetään toimintalinja unionin liikennejärjestelmää varten, jotta voidaan toteuttaa sen vihreä ja digitaalinen muutos ja parantaa sen häiriönsietokykyä. Lentoliikennealan hiilestä irtautuminen on välttämätön ja haastava prosessi, erityisesti lyhyellä aikavälillä. Eurooppalaisissa ja kansallisissa tutkimus- ja innovointiohjelmissa saavutettu teknologinen kehitys ja ilmailualan vahva sitoutuminen ovat osaltaan vähentäneet päästöjä merkittävästi viime vuosikymmeninä. Lentoliikenteen maailmanlaajuinen kasvu on kuitenkin ollut alan päästövähennyksiä nopeampaa. Uusien teknologioiden, myös päästöttömien sähkö- tai vetykäyttöisten ilma-alusten kehittämisen, odotetaan tulevina vuosikymmeninä vähentävän lyhyen matkan lentojen riippuvuutta fossiilisesta energiasta, ja ne voivat olla tärkeässä asemassa kaupallisessa ilmailussa keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä, minkä lisäksi kestävät lentopolttoaineet ovat lupaava ratkaisu kaikenpituisten lentojen merkittävään hiilestä irtautumiseen sekä lyhyellä että keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Tätä potentiaalia ei kuitenkaan tällä hetkellä juurikaan hyödynnetä, ja sitä täytyy edistää.

- (8) Energiatehokkuus etusijalle -periaate on otettu käyttöön lentoliikenteen alalla. Energiatehokkaampien moottoreiden käyttöönotto vähentää osaltaan lentojen ympäristöjalanjälkeä ja edistää kestävien lentopolttoaineiden resurssitehokkaampaa käyttöä.
- (9) Kestävät lentopolttoaineet ovat nestemäisiä drop-in-lentopolttoaineita, joilla voidaan kokonaan korvata perinteiset lentopolttoaineet ja joita voidaan käyttää ilma-alusten nykyisissä moottoreissa. Siviili- ja sotilasilmailukäyttöä varten on maailmanlaajuisesti sertifioitu useita kestävien lentopolttoaineiden tuotantoketjuja. Kestävät lentopolttoaineet ovat teknisesti valmiita olemaan tärkeässä roolissa lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä jo hyvin lyhyellä aikavälillä. Niiden odotetaan muodostavan suuren osan lentopolttoainevalikoimasta keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Asianmukaisten kansainvälisten polttoainenormien ja näiden normien suunnittelulle annettavan tuen avulla kestävät lentopolttoaineet voivat lisäksi osaltaan vähentää ilma-aluksen käyttäjän käyttämän lopullisen lentopolttoaineen aromaattipitoisuuksia ja auttaa näin vähentämään muita kuin hiilidioksidipäästöjä. Muut lentopolttoaineet, kuten sähkö tai vety, ovat lupaavia teknologioita, ja niiden odotetaan edistävän asteittain lentoliikenteen irtautumista hiilestä alkaen lyhyen matkan lennoista. Tällä asetuksella on mahdollista nopeuttaa edelleen näiden teknologioiden tieteellistä kehittämistä ja käyttöönottoa sekä edistää niihin liittyvää kaupallista innovointia antamalla talouden toimijoille mahdollisuus ottaa nämä teknologiat huomioon, kun ne ovat valmiita ja kaupallisesti saatavilla. Se lisää myös markkinoiden varmuutta ja ennustettavuutta ja kannustaa investoimaan näihin tarvittaviin uusiin teknologioihin.

- (10) Kestävien lentopolttoaineiden asteittainen käyttöönotto unionin lentoliikennemarkkinoilla aiheuttaa lentoyhtiöille ylimääräisiä polttoainekustannuksia, koska tällaiset polttoaineteknologiat ovat tällä hetkellä perinteisiä lentopolttoaineita kalliimpia. Tämän odotetaan tekevän unionin lentoliikennemarkkinoiden tasapuolisiin toimintaedellytyksiin jo aiemmin liittyneistä ongelmista vaikeampia lentopolttoaineiden osalta ja aiheuttavan ilma-alusten käyttäjiin ja lentoasemiin vaikuttavia lisävääristymiä, myös kun unioni ja jäsenvaltiot panevat täytäntöön ICAOn CORSIA-järjestelmää (kansainvälinen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmä) neuvoston päätöksen (EU) 2020/954¹ mukaisesti ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2003/87/EY², sellaisena kuin se on muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2023/958³, perustettua EU:n päästökauppajärjestelmää. Raaka-aineiden saatavuus ja kestävien lentopolttoaineiden tuotantokapasiteetti ovat rajallisia. Kiristynyt kilpailu rajallisista raaka-aineista voisi johtaa tarjonnan puutteeseen ja markkinoiden vääristymiseen ja siten vaikuttaa kielteisesti koko ilmailualan kilpailukykyyn. Tällä asetuksella olisi toteutettava toimenpiteitä, joilla estetään kestävien lentopolttoaineiden käyttöönoton kielteisiä vaikutuksia ilmailualan kilpailukykyyn määrittelemällä koko unionin kattavat yhdenmukaistetut vaatimukset.

¹ Neuvoston päätös (EU) 2020/954, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2020, Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta, joka koskee ilmoitusta vapaaehtoisesta osallistumisesta kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmään (CORSIA) 1 päivästä tammikuuta 2021 alkaen sekä vaihtoehtoa, joka on valittu lentotoiminnan harjoittajien päästöhyvitysvaatimusten laskemiseen vuosina 2021–2023 (EUVL L 212, 3.7.2020, s. 14).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32).

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/958, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun panoksesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 115).

- (11) Kestävien lentopolttoaineiden maailmanlaajuisesta sääntelystä ja määrittelystä vastaa ICAO, jossa maat sopivat yksityiskohtaisista vaatimuksista, jotka koskevat CORSIAN kattamilla lennoilla käytettäväksi tarkoitettujen sertifioitujen kestävien lentopolttoaineiden tuotantoketjujen kestävyyttä ja jäljitettävyyttä sekä niitä koskevaa kirjanpitoa. Vaikka CORSIAssa on otettu käyttöön kannustimia ja kestävien lentopolttoaineiden katsotaan olevan olennainen osa työtä, joka koskee ICAOn 41. yleiskokouksessa lokakuussa 2022 hyväksytyn, hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2050 mennessä koskevan pitkän aikavälin tavoitteen (LTAG) toteutettavuutta tällä hetkellä ei ole olemassa pakollista järjestelmää, joka koskisi kestävien lentopolttoaineiden käyttöä kansainvälisillä lennoilla. Unionin tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiin kattaviin monen- tai kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin sisältyy yleensä ympäristönsuojelua koskevia määräyksiä. Toistaiseksi näissä määräyksissä ei kuitenkaan aseteta sopimuspuolille sitovia vaatimuksia kestävien lentopolttoaineiden käytöstä.

- (12) Jotta voidaan estää sellainen kilpailun vääristyminen maailmanlaajuisilla lentoliikennemarkkinoilla, joka voisi johtaa unionin lentoasemien kautta kulkevien liikennevirtojen menettämiseen ja hiilivuotoon, ja jotta voidaan luoda kestävien lentopolttoaineiden maailmanlaajuiset markkinat, unionin olisi otettava maailmanlaajuinen johtoasema siirryttäessä kohti kestävien lentopolttoaineiden käyttöä, osallistuttava kansainvälisiin neuvotteluihin kestävien lentopolttoaineiden määritelmien ja normien yhdenmukaistamiseksi ja edistettävä kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa, käyttöönottoa ja tankkausta koskevien sääntöjen kansainvälistä lähentymistä. Komission ja jäsenvaltioiden olisi tuettava ICAOn toimia kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa koskevan kunnianhimoisen maailmanlaajuisen kehyksen luomiseksi. Lisäksi komission olisi arvioitava säännöllisesti, vaikuttavatko tämän asetuksen säännökset kielteisesti unionin lentoliikennemarkkinoiden toimintaan, alan kilpailukykyyn, lentoliikenteen harjoittajien ja keskuslentoasemien tasapuolisiin kansainvälisiin toimintaedellytyksiin ja mahdolliseen hiilivuotoa aiheuttavaan uudelleenreititykseen, ja esitettävä tarvittaessa korjaustoimenpiteitä näiden kielteisten vaikutusten torjumiseksi.

- (13) Liikennealan uusiutuvaa energiaa koskevat yleiset säännöt unionin tasolla vahvistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001¹. Tällaiset horisontaaliset monialaiset sääntelykehykset eivät aiemmin ole osoittautuneet tehokkaiksi tavoiksi siirtyä fossiilisista polttoaineista kestäviin lentopolttoaineisiin lentoliikenteessä. Direktiivissä (EU) 2018/2001 ja sitä edeltäneessä direktiivissä asetetaan kaikki liikennemuodot kattavat yleiset tavoitteet uusiutuvien polttoaineiden toimittamiselle. Koska ilmailun polttoainemarkkinat ovat suhteellisen pienet ja uusiutuvien polttoaineiden tuotanto niille on kalliimpaa muihin liikennemuotoihin verrattuna ja niiden toimintaympäristönä ovat unionin yhdenmetyt lentoliikennemarkkinat, jossa kilpailu on erittäin kovaa, tällaisia sääntelykehyksiä olisi täydennettävä ilmailualan erityistoimenpiteillä, jotta kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa voidaan edistää tehokkaasti. On myöskin olemassa riski unionin lentoliikennemarkkinoiden merkittävästä pirstoutumisesta, kun direktiivi (EU) 2018/2001 saatetaan osaksi kansallista oikeutta, jos kestäviä lentopolttoaineita koskevissa kansallisissa säännöissä asetetaan hyvin erilaisia tavoitteita. Tämä pahentaisi lentoliikenteen tasapuolisiin toimintaedellytyksiin liittyviä ongelmia entisestään.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (14) Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa unionin lentoliikennemarkkinoita koskevat yhdenmukaiset säännöt, joilla täydennetään direktiiviä (EU) 2018/2001 ja autetaan saavuttamaan sen yleiset tavoitteet vastaamalla unionin lentoliikennemarkkinoista johtuviin erityistarpeisiin ja -vaatimuksiin ja edistämällä kestäviä lentopolttoaineita. Tällä asetuksella pyritään erityisesti välttämään unionin lentoliikennemarkkinoiden pirstoutuminen ja estämään mahdolliset kilpailun vääristymät talouden toimijoiden välillä tai tankkauskustannusten alentamiseen tähtäävät ilma-alusten käyttäjien epäterveet käytännöt samalla kun edistetään kestävien lentopolttoaineiden kehittämistä unionissa. Kohdennettu tuki ja rahoitus unionin ja kansallisella tasolla sekä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuudet voivat täydentää tätä asetusta edelleen kestävien lentopolttoaineiden saatavuuden ja kohtuuhintaisuuden parantamiseksi ja kestävien lentopolttoaineiden tarjonnan ja käyttöönoton kiihdyttämiseksi. Tämä asetus ei kuitenkaan saisi vaikuttaa direktiivissä (EU) 2018/2001 säädettyihin velvoitteisiin; jäsenvaltiot voivat hakea hyvitystä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien asiaankuuluvien polttoaineiden käytöstä mainitussa direktiivissä säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi kyseisessä direktiivissä säädetyin edellytyksin ja rajoituksin.

- (15) Tällä asetuksella pyritään ensi sijassa luomaan kehys tasapuolisten toimintaedellytysten palauttamiseksi ja säilyttämiseksi unionin lentoliikennemarkkinoilla lentopolttoaineiden käytön osalta. Kehyksellä olisi estettävä sellaiset toisistaan poikkeavat vaatimukset eri puolilla unionia, jotka lisäisivät ilma-alusten käyttäjien välistä kilpailua vääristäviä tankkauskäytäntöjä tai asettaisivat jotkin unionin lentoasemat epäedulliseen kilpailuasemaan toisiin nähden. Toisekseen kehyksen tarkoituksena on antaa unionin lentoliikennemarkkinoille vahvat säännöt, joilla varmistetaan, että unionin lentoasemilla voidaan asteittain ottaa käyttöön suurempia määriä kestäviä lentopolttoaineita ilman, että se vaikuttaa haitallisesti kilpailukykyyn unionin lentoliikennemarkkinoilla.
- (16) On olennaisen tärkeää vahvistaa yhdenmukaiset säännöt, joita sovelletaan sisämarkkinoilla suoraan ja yhdenmukaisesti lentoliikennemarkkinoiden toimijoihin ja toisaalta lentopolttoainemarkkinoiden toimijoihin. Direktiivissä (EU) 2018/2001 vahvistettua yleistä kehystä olisi täydennettävä lentoliikenteeseen sovellettavalla erityissäädöksellä (lex specialis). Siihen olisi sisällytettävä kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien asteittainen korottaminen. Nämä vähimmäisosuudet olisi määritettävä huolellisesti ottaen huomioon hyvin toimivien unionin lentoliikennemarkkinoiden tavoitteet, lentoliikennealan hiilestä irtautumisen tarve ja kestäviä lentopolttoaineita tuottavan teollisuuden nykytilanne.

- (17) Tätä asetusta olisi sovellettava siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin, joilla suoritetaan kaupallisia ilmakuljetuslentoja. Sitä ei olisi sovellettava sotilasilma-alusten kaltaisiin ilma-aluksiin eikä yksinomaan humanitaarisissa tarkoituksissa, palautustarkoituksissa – olipa kyse vapaaehtoisista tai pakkoon perustuvista palautuksista, mukaan lukien takaisinotto, ja etsintä-, pelastus-, katastrofiapu- tai lääketieteellisissä tarkoituksissa toteutettuja operaatioita eikä tulli-, poliisi- ja palontorjuntaoperaatioita varten lennettäviin lentoihin. Tällaisissa olosuhteissa liikennöidyt lennot ovat luonteeltaan poikkeuksellisia, eikä niitä näin ollen voida aina suunnitella samalla tavalla kuin säännöllisiä kaupallisia ilmakuljetuksia. Tällaisessa lentotoiminnassa ei sen luonteen vuoksi välttämättä aina pystytä täyttämään tämän asetuksen mukaisia velvoitteita, koska niistä voisi aiheutua tarpeetonta rasitetta. Jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset unionin ilmailumarkkinoilla, tämän asetuksen olisi katettava mahdollisimman suuri osuus kaupallisesta lentoliikenteestä, jota liikennöidään unionin alueella sijaitsevilta lentoasemilta. Unionin kansalaisten, yritysten ja alueiden saatavilla olevien lentoyhteyksien turvaamiseksi on kuitenkin samalla tärkeää välttää kohtuuttoman rasitteen asettamista ilmakuljetustoiminnalle pienillä lentoasemilla. Olisi määritettävä vuotuinen matkustaja- ja rahtiliikenteen kynnysarvo, jonka alittuessa lentoasemat eivät kuuluisi tämän asetuksen soveltamisalaan; tämän asetuksen soveltamisalan olisi kuitenkin katettava vähintään 95 prosenttia unionin alueella sijaitsevilta lentoasemilta lähtevästä kokonaisliikenteestä. Samoista syistä olisi määriteltävä soveltamisalan ulkopuolelle jättämisen kynnysarvo sellaisille ilma-alusten käyttäjille, jotka ovat vastuussa hyvin pienestä määrästä lähtöjä unionin alueella sijaitsevilta lentoasemilta.

Kunnianhimoisemman tavoitetason saavuttamiseksi jäsenvaltioiden olisi kuitenkin voitava päättää, että tätä asetusta sovelletaan niiden alueella sijaitseviin lentoasemiin, jotka eivät saavuta tässä asetuksessa säädettyjä kynnysarvoja, tai lentoasemiin, jotka sijaitsevat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 349 artiklassa määritellyillä syrjäisimmillä alueilla. Unionin alueella sijaitsevien lentoasemien, jotka eivät saavuta tässä asetuksessa säädettyjä kynnysarvoja, tai syrjäisimmillä alueilla sijaitsevien lentoasemien olisi voitava pyytää asianomaisilta toimivaltaisilta viranomaisilta, että niitä kohdellaan unionin lentoasemina, joihin sovelletaan tätä asetusta. Lisäksi henkilön, joka harjoittaa kaupallisia ilmakuljetuksia, jotka eivät täytä tässä asetuksessa säädettyjä kynnysarvoja, tai henkilön, joka harjoittaa muita kuin kaupallisia ilmakuljetuksia, joilla käytetään lentoturbiinipolttoaineita, olisi voitava päättää tulla kohdeksi ilma-aluksen käyttäjänä tätä asetusta sovellettaessa ja siten kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan tai että sen ei-kaupallisiin ilmakuljetuksiin sovelletaan tätä asetusta.

- (18) Kansainvälisissä lentopolttoainenormeissa määritellään, minkä tyyppisiä perinteisiä lentopolttoaineita voidaan yhdistää tai sekoittaa kestävien lentopolttoaineiden kanssa; tämä vaikuttaa tämän asetuksen sovellettavuuteen lentopolttoaineiden osalta. Lisäksi lentopolttoaineiden määritelmä rajoittuu drop-in-polttoaineisiin, joten se ei sisällä ilma-alusten voimanlähteenä käytettävää vetyä eikä sähköä. Sen vuoksi lentopolttoaineen toimittajia, unionin lentoasemien pitäjiä ja ilma-alusten käyttäjiä koskevia velvoitteita sovelletaan drop-in-polttoaineisiin aina lentopolttoaineista puhuttaessa, paitsi jos on kyse vedystä tai sähköstä.
- (19) On erittäin tärkeää, että tästä asetuksesta johtuvat velvoitteet eivät vaikuta suhteettomasti huonompien yhteyksien päässä oleviin Euroopan alueisiin, kuten saarialueisiin ja syrjäisimpiin alueisiin, jotka ovat usein riippuvaisia ilmailusta ainoana yhteyskeinona, ja että varmistetaan näiden alueiden mahdollisuus saada välttämättömiä tavaroita ja palveluja. Jotta voidaan auttaa turvaamaan lentoyhteydet alueille, joilla on vähemmän liikennevaihtoehtoja, olisi kiinnitettävä huomiota vaikutuksiin, joita tämän asetuksen säännöksillä saattaa olla syrjäisiä alueita ja muita unionin alueita yhdistävien lentoreittien kohtuuhintaisuuteen, kilpailukykyyn ja mahdolliseen hinnannousuun.

- (20) Olisi edistettävä sellaisten kestävien lentopolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa, joilla on suuri kestävyyspotentiaali, kaupallista kypsyyttä sekä innovointi- ja kasvumahdollisuudet tulevien tarpeiden täyttämiseksi. Näin pyritään tukemaan innovatiivisten ja kilpailukykyisten markkinoiden luomista kestäville lentopolttoaineille ja varmistamaan kestävien lentopolttoaineiden riittävä tarjonta ilmailussa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, jotta voidaan edistää unionin liikennealan hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita ja samalla vahvistaa unionin toimia ympäristönsuojelun korkean tason saavuttamiseksi. Muuhun unionin oikeuteen perustuvat kannustimet muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden käytölle liikenteessä vaikuttavat myönteisesti tällaisten polttoaineiden käyttöönottoon ilmailussa. Tarvitaan yksi ainoa selkeä ja vankka kestävyyskehys, jotta ilmailualan ja polttoaineteollisuuden toimijoille voidaan tarjota oikeusvarmuutta ja varmuus siitä, että kestävät lentopolttoaineet kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan myös jatkossa. Tätä varten kaikkien lentoliikenteen biopolttoaineiden, jotka täyttävät direktiivissä (EU) 2018/2001 säädetyt kestävyyskriteerit ja elinkaaren aikaisia päästöjä koskevat kriteerit ja jotka on sertifioitu kyseisen direktiivin mukaisesti, lukuun ottamatta ravinto- ja rehukasveja ja tietyistä tämän asetuksen 4 artiklan 5 kohdassa luetelluista raaka-aineista tuotettuja biopolttoaineita, synteettisten lentopolttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten lentoliikenteen polttoaineiden, jotka ovat kyseisessä direktiivissä tarkoitetun elinkaaren aikaisia päästöjä koskevan kynnyksen mukaisia, olisi oltava kelpoisuusehdot täyttäviä. Jotta varmistetaan johdonmukaisuus muiden asiaan liittyvien unionin politiikkojen kanssa, lentoliikenteen biopolttoaineiden, synteettisten lentopolttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden kelpoisuuden olisi perustuttava direktiivissä (EU) 2018/2001 vahvistettuihin kestävyyskriteereihin ja -kynnyksiin.

Erityisesti kestävät lentopolttoaineet, jotka on tuotettu direktiivin (EU) 2018/2001 liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista, ovat olennaisen tärkeitä, koska ne edustavat tällä hetkellä kaupallisesti kehittyneintä teknologiaa, jolla lentoliikenne voidaan irrottaa hiilestä lyhyellä aikavälillä. Yhteisesti käsiteltyinä tuotettujen polttoaineiden uusiutuvan osuuden olisi oltava kestävien polttoaineiden määritelmän nojalla kelpoisuusvaatimukset täyttävä, kunhan uusiutuvan energian osuus tuotetaan direktiivissä (EU) 2018/2001 luetelluista raaka-aineista, lukuun ottamatta mainitussa direktiivissä määritellyistä ravinto- ja rehukasveista ja tämän asetuksen 4 artiklan 5 kohdassa luetelluista tietyistä raaka-aineista tuotettuja biopolttoaineita, ja tämä osuus määritetään direktiivin (EU) 2018/2001 nojalla hyväksyttävässä komission delegoidussa asetuksessa vahvistettavan menetelmän mukaisesti. Lentoliikenteeseen tarkoitettulla uusiutuvalla vedyllä ja vähähiilisillä lentopolttoaineilla, joilla saavutetaan vähintään samantasoiset elinkaaripäästöjen vähennykset kuin synteettisillä lentopolttoaineilla, voi olla merkitystä perinteisten lentopolttoaineiden korvaamisessa ja ilmailun hiilestä irtautumisen tukemisessa, minkä vuoksi ne olisi myös sisällytettävä tämän asetuksen soveltamisalaan.

- (21) Kun otetaan huomioon raaka-aineiden käyttö kosmetiikassa ja eläinten rehuna, lentoliikenteen biopolttoaineiden, jotka ovat muita kuin direktiivissä (EU) 2018/2001 määritellyjä kehittyneitä biopolttoaineita ja muita kuin mainitun direktiivin liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista tuotettuja biopolttoaineita, joita kukin lentopolttoaineen toimittaja toimittaa unionin lentoasemille, olisi oltava enintään 3 prosenttia toimitetusta lentopolttoaineesta kullakin unionin lentoasemalla tämän asetuksen mukaisesti toimitettavien kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien noudattamiseen tarkoitettusta osuudesta.
- (22) Soveltuvien raaka-aineiden laaja valikoima on olennaisen tärkeä, jotta voidaan maksimoida mahdollisuudet kestävien lentopolttoaineiden tuotannon lisäämiseen kohtuullisin kustannuksin ja taata samalla sen kestävyys. Tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jätetään tietynä raaka-aineet, paitsi jos kyseiset raaka-aineet sisältyvät direktiivin (EU) 2018/2001 liitteeseen IX ja jos ne täyttävät kaikki sovellettavat edellytykset, jos tällaiset edellytykset vahvistetaan kyseisessä liitteessä. Tämän asetuksen nojalla soveltuvien raaka-aineiden luettelon ei sen vuoksi pitäisi olla lopullinen vaan sitä olisi ajan mittaan muokattava siten, että siihen voidaan sisällyttää uusia kestäviä raaka-aineita kyseisen direktiivin mukaisesti. Mainitun direktiivin liitteessä IX olevaan raaka-aineiden luetteloon tehtävät muutokset, jotka täyttävät kyseisen liitteen asiaankuuluvat edellytykset, olisi otettava suoraan huomioon kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa varten tämän asetuksen nojalla soveltuvien polttoaineiden luettelossa.

- (23) Kestävyyssyistä ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavia lentoliikenteen biopolttoaineita, mukaan lukien biopolttoaineet, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä, ei pitäisi sisällyttää soveltamisalaan. Epäsuoraa maankäytön muutosta tapahtuu erityisesti silloin, kun viljely biopolttoaineita varten syrjäyttää perinteisen viljelyn ravinnoiksi ja rehuksi. Tähän liittyvä lisäkysyntä lisää maankäytöllisiä paineita ja voi johtaa maatalousmaan laajenemiseen alueille, joihin on sitoutunut paljon hiiltä, kuten metsiin, kosteikoille ja turvemaalle, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjä ja aiheuttaa luontokatoon liittyviä huolia. Tutkimukset ovat osoittaneet, että vaikutuksen laajuus riippuu monista tekijöistä, kuten polttoaineen tuotannossa käytetyn raaka-aineen tyypistä, biopolttoaineiden käytön aiheuttamasta raaka-aineen lisäkysynnän määrästä ja siitä, missä määrin paljon hiiltä sitovaa maata suojellaan maailmanlaajuisesti. Suurimmat epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvät riskit on havaittu sellaisilla biopolttoaineilla, jotka tuotetaan raaka-aineesta, jonka tuotantoalueen on todettu laajentuvan merkittävässä määrin maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä. Siksi ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien polttoaineiden käyttöä ei pitäisi edistää. Tämä lähestymistapa on linjassa unionin toimintapolitiikan ja erityisesti direktiivin (EU) 2018/2001 kanssa, jossa rajoitetaan ja asetetaan yläraja tällaisten biopolttoaineiden käytölle tie- ja rautatieliikenteessä ottaen huomioon niiden vähäisemmät ympäristöhyödyt, heikompi suorituskyky kasvihuonekaasupäästöjen vähentämispotentiaalin suhteen ja laajemmat kestävyysongelmat. Epäsuoraan maankäytön muutokseen liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi – mikä voi mitätöidä yksittäisten biopolttoaineiden kasvihuonekaasupäästövähennykset osittain tai kokonaan – epäsuora maankäytön muutos aiheuttaa riskejä myös luonnon monimuotoisuudelle.

Nämä riskit ovat erityisen merkityksellisiä, mikäli tuotanto kasvaa huomattavasti kysynnän suuren kasvun myötä. Lentoliikennealalla ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien biopolttoaineiden kysyntä on tällä hetkellä vähäistä, sillä yli 99 prosenttia nykyisin käytetyistä lentopolttoaineista on fossiilisia. Sen vuoksi on aiheellista välttää mahdollisesti suuren ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavien biopolttoaineiden kysynnän syntyminen, mihin niiden käytön edistäminen tällä asetuksella voisi johtaa. Sillä, että viljelykasvipohjaisia biopolttoaineita ei kelpuuteta tämän asetuksen soveltamisalaan, minimoidaan myös tieliikenteen hiilestä irtautumisen hidastumisen riskiä, joka muutoin voisi aiheutua viljelykasvipohjaisten biopolttoaineiden siirtymisestä tieliikenteen alalta ilmailualalle. On olennaisen tärkeää minimoida tällainen siirtymä, koska tieliikenne on tällä hetkellä edelleen selvästi saastuttavin liikenneala.

- (24) Tämän asetuksen asianmukaisen toiminnan kannalta on erittäin tärkeää, että kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksista on saatavilla tarkkoja ja paikkansapitäviä tietoja. Kuluttajien luottamuksen lisäämiseksi sekä avoimuuden ja jäljitettävyyden varmistamiseksi lentopolttoaineiden toimittajien olisi oltava vastuussa siitä, että toimitetun kestävän lentopolttoaineen ominaisuuksista, sen kestävyysominaisuuksista ja kestävien lentopolttoaineiden tuotannossa käytettyjen raaka-aineiden alkuperästä annetaan paikkansapitävät tiedot. Nämä tiedot olisi ilmoitettava direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti perustetussa unionin tietokannassa. Lentopolttoaineiden toimittajille, joiden on osoitettu antaneen harhaanjohtavia tai virheellisiä tietoja toimittamiensa kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksista tai alkuperästä, olisi määrättävä seuraamus. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että lentopolttoaineen toimittajat kirjaavat unionin tietokantaan oikea-aikaisesti paikkansapitävät tarkat tiedot ja että nämä tiedot todennetaan ja tarkastetaan. Mahdollisten petosten torjumiseksi, myös unionin ulkopuolelta tuotujen kestävien lentopolttoaineiden tuotannossa tarvittavien raaka-aineiden osalta, jäsenvaltioiden on tarpeen yhteistyössä asiaankuuluvien unionin elinten kanssa vahvistaa kuljetusten valvontamekanismeja, mukaan lukien paikalla tehtävät tarkastukset, asiaa koskevien unionin sääntöjen mukaisesti. Tätä varten komissio vahvisti direktiivin (EU) 2018/2001 mukaisesti kestävyyssertifiointia koskevat täytäntöönpanosäännöt, jotta voidaan edelleen yhdenmukaistaa ja vahvistaa sääntöjä, jotka koskevat luotettavuutta, avoimuutta ja riippumattomia tarkastuksia sekä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten yhteistyötä tarkastusten valvonnassa.

- (25) Tällä asetuksella olisi pyrittävä varmistamaan, että ilma-alusten käyttäjät voivat kilpailla kestävien lentopolttoaineiden saatavuuden suhteen yhtäläisten mahdollisuuksien pohjalta. Unionin lentoliikennemarkkinoiden vääristymien välttämiseksi kaikille unionin lentoasemille olisi toimitettava yhtenäiset vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita. Markkinat voivat vapaasti toimittaa ja käyttää suurempia määriä kestäviä lentopolttoaineita, mutta tällä asetuksella olisi varmistettava, että kestävien lentopolttoaineiden pakolliset vähimmäisosuudet ovat täysin samat kaikilla unionin lentoasemilla. Jotta voidaan varmistaa selkeys ja oikeusvarmuus ja siten kannustaa markkinoita kehittämään ja hyödyntämään kaikkein kestävimpien ja innovatiivisimpien lentopolttoaineteknologioiden kasvumahdollisuuksia tulevien tarpeiden täyttämiseksi, tässä asetuksessa olisi säädettävä kestävien lentopolttoaineiden, mukaan lukien synteettisten lentopolttoaineiden, vähimmäisosuuksien asteittaisesta lisäämisestä ajan mittaan. Synteettisiä lentopolttoaineita koskevien erityisten vähimmäisosuuksien asettaminen osana kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia on tarpeen, kun otetaan huomioon tällaisten lentopolttoaineiden merkittävä potentiaali hiilestä irtautumisessa ja niiden nykyiset arvioidut tuotantokustannukset. Uusiutuvista energialähteistä tuotetusta sähköstä ja suoraan ilmasta talteenotetusta hiilestä tuotetuilla synteettisillä lentopolttoaineilla voidaan saavuttaa jopa 100 prosentin päästösäästöt perinteiseen lentopolttoaineeseen verrattuna. Niillä on myös muihin kestäviin lentopolttoaineisiin verrattuna huomattavia etuja tuotantoprosessin resurssitehokkuuden (erityisesti vedentarpeen) suhteen. Synteettisten lentopolttoaineiden tuotantokustannusten arvioidaan kuitenkin tällä hetkellä olevan 3–6-kertaiset perinteisen lentopolttoaineen markkinahintaan verrattuna. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi vahvistettava tätä teknologiaa koskevat erityiset vähimmäisosuudet.

- (26) Samalla kun varmistetaan näiden kestävien lentopolttoaineiden toimittamista koskevien unionin yhdenmukaistettujen vaatimusten noudattaminen, jäsenvaltiot voisivat hyödyntää tukipolitiikkaa ja -aloitteita, joilla pyrittäisiin lisäämään kestävien lentopolttoaineiden, mukaan lukien synteettiset lentopolttoaineet, tuotanto- ja käyttöönotto- ja käyttöönottotasoa. Tällaisten politiikkojen ja aloitteiden olisi oltava läpinäkyviä, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja yleisluonteisia ja avoimia kaikille yrityksille. Tämä asetus ei saisi estää jäsenvaltioita toteuttamasta sen soveltamisalan ulkopuolisia erityistoimenpiteitä, joiden tarkoituksena on helpottaa kestävien lentopolttoaineiden käyttöä tai irrottaa lentoliikenneala hiilestä.

- (27) Asianmukaisesti sertifioitujen, raportoitujen ja valvottujen yhteisten menetelmien, kriteerien ja indikaattoreiden puuttuminen antaa ilma-alusten käyttäjille mahdollisuuden esittää sellaisia lentojensa päästötasoja, joita ei voida verrata toisiinsa. Matkustajien on voitava luottaa ilma-alusten käyttäjiltä saatuihin tietoihin ilma-alusten käyttäjien käyttämien lentopolttoaineiden kestävydestä ja lentojen kestävydestä, jotta he voivat tehdä tietoon perustuvia valintoja vertaillessaan ilma-alusten käyttäjien tarjoamia erilaisia lentovaihtoehtoja sekä suorilla että välilaskullisilla lennoilla. Jotta kuluttajat voisivat tehdä tietoon perustuvia valintoja, tarvitaan vankempaa, luotettavampaa, riippumatonta ja yhdenmukaistettua tietoa lentojen ympäristövaikutuksista. Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa perusteet ja indikaattorit, joita käytetään ilmoitettaessa lentojen päästötehokkuuden tasosta vapaaehtoisien yhteisen ympäristömerkin, jäljempänä 'merkki', mukaisesti. Niitä olisi voitava päivittää helposti, jotta ne pysyisivät teknologian muutosten sekä kansainvälisten ja eurooppalaisten standardien kehityksen tasolla. Koska jotkin tiedot, joita tarvitaan käytettyjen kestävien lentopolttoaineiden tason ja laadun laskemiseksi, ja muut kriteerit lennon kestävyuden mittaamiseksi voivat olla kaupallisesti arkaluonteisia, on yhtä tärkeää, että ilma-alusten käyttäjien raportit keskitetään riippumattomalle elimelle, joka seuraa niiden tietoja, varmentaa niiden paikkansapitävyyden ja antaa asianmukaista tason vastaavan merkin. Kun otetaan huomioon ilma-alusten käyttäjien toimittamien tietojen dynaaminen luonne, merkin voimassaoloa olisi valvottava ja validoitava säännöllisesti, esimerkiksi kunkin Kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) kauden lopussa. Tarvittaessa nämä tiedot voisivat perustua arvioihin, kuten tietyn lennon, reitin ja kauden keskimääräiseen kuormitusasteeseen. Kun otetaan huomioon, että Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolla (EASA), jäljempänä 'lentoturvallisuusvirasto', on tämän asetuksen mukaisia seuranta- ja raportointivelvoitteita, on aiheellista, että lentoturvallisuusvirasto on merkin täytäntöönpanosta vastaava unionin elin. Sen vuoksi on aiheellista säätää edellytyksistä, jotka koskevat merkin myöntämistä ilmailun ympäristötehokkuuden mittaamiseksi, ja näiden edellytysten noudattamisen varmistamiseksi edellyttää, että lentoturvallisuusvirasto tarkastelee niitä säännöllisesti uudelleen.

- (28) Kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotto ja käytön lisääminen unionin lentoasemilla voisi lisätä polttoaineen ylitankkausta lentopolttoainekustannusten noustessa. Ylitankkauskäytännöt ovat kestävämpiä, ja niitä olisi vältettävä, koska ne heikentävät unionin pyrkimyksiä vähentää liikenteen ympäristövaikutuksia. Tämä olisi vastoin ilmailun hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita, sillä ilma-alusten painon lisääminen lisääisi polttoaineen kulutusta ja siihen liittyviä päästöjä tällaisella lennolla. Ylitankkauskäytännöt vaarantavat myös tasapuoliset toimintaedellytykset unionissa paitsi ilma-alusten käyttäjien myös lentoasemien välillä. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi edellytettävä, että ilma-alusten käyttäjät tankkaavat polttoainetta ennen lähtöä joltakin unionin lentoasemalta. Polttoainemäärän, joka tankataan ennen lähtöä joltakin unionin lentoasemalta, olisi oltava oikeassa suhteessa siihen polttoainemäärään, joka tarvitaan kyseiseltä lentoasemalta lähtevien lentojen suorittamiseen. Vaatimuksella varmistetaan, että unionin ja ulkomaisiin ilma-alusten käyttäjiin sovelletaan yhtäläisiä edellytyksiä kaikkialla unionissa, samalla kun varmistetaan ympäristönsuojelun korkea taso. Koska asetuksessa ei määritetä kestävien lentopolttoaineiden enimmäisosuuksia kaikkien lentopolttoaineiden osalta, ilma-alusten käyttäjät ja lentopolttoaineen toimittajat voivat harjoittaa kunnianhimoisempaa ympäristöpolitiikkaa, jossa kestäviä lentopolttoaineita otetaan käyttöön ja toimitetaan edellytettyä enemmän niiden kokonaistoimintaverkostossa välttämällä kuitenkin ylitankkausta. Tässä asetuksessa olisi kuitenkin otettava huomioon myös se, että ylitankkausta suoritetaan joskus polttoaineturvallisuutta koskevien sääntöjen noudattamiseksi komission asetuksen (EU) N:o 965/2012¹ mukaisesti, ja tällaisissa tapauksissa se on perusteltua turvallisuussyistä.

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

Tällaisia voivat olla esimerkiksi määrälentoasemalla todettu polttoainepula tai polttoaineen saastuminen, joka vahvistetaan NOTAM-tiedotteella. Lisäksi ylitankkaus voi johtua joidenkin ilma-alusten käyttäjien erityisistä toimintavaikeuksista joillakin lentoasemilla, esimerkiksi ilma-aluksen kääntöajan ollessa tavanomaista kohtuuttomasti pidempi tai lentoaseman kapasiteetin ollessa ruuhka-aikoina rajallinen. Sen vuoksi komission olisi lentoturvallisuusviraston kanssa seurattava tiiviisti ja arvioitava ja analysoitava tarkkaan ilmoitettuja polttoaineen ylitankkaustapauksia ja niiden taustalla olevia syitä ja esitettävä tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia tämän asetuksen muuttamiseksi. Tämä ei rajoita komission ja jäsenvaltioiden kilpailuviranomaisten SEUT 101 ja 102 artiklan mukaista toimivaltaa tutkia markkinatoimijoiden kilpailunvastaista toimintaa ja määrätä siitä seuraamuksia kestävien lentopolttoaineiden markkinoiden moitteettoman toiminnan suojaamiseksi erityisesti silloin, kun unionin tietokantaan sisältyvät tiedot ja muut toimivaltaisille viranomaisille ilmoitetut tiedot paljastavat kilpailunvastaista käytäntöä.

- (29) Tässä asetuksessa olisi kuitenkin säädettävä mahdollisuudesta vapauttaa ilma-alusten käyttäjät rajoitetuksi ajaksi velvoitteesta suorittaa tankkaus ennen lähtöä tietyillä unionin lentoasemilta lähtevillä reiteillä, jos kyseiset ilma-alusten käyttäjät voivat osoittaa, että ilma-alusten tankkaamisessa tietyllä unionin lentoasemalla on vakavia ja toistuvia toimintavaikeuksia, jotka estävät niitä toteuttamasta kohtuullisessa ajassa kääntölentoja, mikä voi vaikuttaa yhteyksiin erityisesti syrjäisemmillä alueilla, tai rakenteellisia polttoaineen toimitusvaikeuksia, jotka johtavat merkittävästi korkeampiin polttoaineiden hintoihin kuin mitä muilla unionin lentoasemilla keskimäärin sovelletaan samantyyppisiin polttoaineisiin. Huomattavasti korkeammat hinnat tietyllä unionin lentoasemalla eivät saisi selittyä ensisijaisesti sillä, että kestävien lentopolttoaineiden käyttö kyseisellä unionin lentoasemalla on lisääntynyt.
- (30) Kestävien lentopolttoaineiden, joiden aromaatti- ja rikki- ja rikkipitoisuus on tyypillisesti alhaisempi, lisääntyvä käyttöönotto vähentää osaltaan muita kuin hiilidioksidiin liittyviä ilmastovaikutuksia. Lentopolttoaineiden aromaatti- ja rikkipitoisuuden vähentäminen entisestään voisi vähentää tiivistymisjuovien (untuvapilvien) muodostumista, parantaa ilmanlaatua lentoasemilla ja niiden ympäristössä ja parantaa polttoaineen laatua, mikä hyödyttäisi lentoyhtiöitä paitsi korkean energiatihyden ansiosta myös koska pienempi noenmuodostus alentaa huoltokustannuksia. Lisäksi olisi otettava huomioon hiilidioksidipäästöjen ja muiden kuin hiilidioksidipäästöjen keskinäiset riippuvuussuhteet. Lentopolttoaineiden aromaattipitoisuuksien vähentämisessä on kuitenkin noudatettava kansainvälisiä polttoaineturvallisuutta koskevia sääntöjä samalla kun säilytetään tasapuoliset kansainväliset toimintaedellytykset. Sen vuoksi lentopolttoaineen toimittajien olisi raportoitava lentoturvallisuusvirastolle ja asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille toimitettujen lentopolttoaineiden aromaatti-, naftaleeni- ja rikkipitoisuuksista. Tällaisia tietoja ilmoittaessaan lentopolttoaineen toimittajat voisivat luottaa polttoaineiden tuottajien ja sekoittajien antamiin asiaa koskeviin polttoaineen laatutodistuksiin, jotka on laadittu polttoaineiden kansainvälisten laatustandardien vaatimusten täyttämiseksi.

- (31) Paitsi että perinteiset lentopolttoaineet vaikuttavat ilmastonmuutokseen, ne vaikuttavat kielteisesti myös ilmanlaatuun. Kestävien lentopolttoaineiden käytön lisääminen voi osaltaan parantaa ilmanlaatua.
- (32) On tärkeää varmistaa, että tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat unionin lentoasemien pitäjät toteuttavat tarvittavat toimenpiteet, joilla helpotetaan kestäviä lentopolttoaineita sisältävien lentopolttoaineiden saatavuutta ilma-alusten käyttäjille, jotta ei luotaisi esteitä kestävien lentopolttoaineiden käyttöönnotolle. Sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa unionin lentoasema sijaitsee, olisi tarvittaessa voitava vaatia unionin lentoaseman pitäjää antamaan tarvittavia tietoja tämän asetuksen noudattamisesta, kun on kyse kestävien lentopolttoaineiden saumattomasta jakelusta ja tankkaamisesta ilma-alusten käyttäjien osalta. Toimivaltaisten viranomaisten roolilla tässä on tarkoitus antaa unionin lentoasemien pitäjille ja ilma-alusten käyttäjille yhteinen yhteyspiste siinä tapauksessa, että lentopolttoaineinfrastruktuurin saatavuutta on tarpeen selventää teknisesti. Kun sähkö- tai vetykäyttöisistä ilma-aluksista tulee riittävän kehittyneitä, kun niitä on kaupallisesti saatavilla ja kun se on tarpeen, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien unionin lentoasemien pitäjien, lentopolttoaineen toimittajien ja polttoaineen käsittelijöiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tehdäkseen yhteistyötä ja helpottaakseen ilma-alusten vety- ja sähkölatausta koskevan asianmukaisen infrastruktuurin saatavuutta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan kansallisen toimintakehyksen mukaisesti.

- (33) Monille unionin lentoasemille toimitetaan lentopolttoaineita pääasiassa putkiston kautta jalostamoista tai kestävien lentopolttoaineiden sekoitusasemilta. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että tällaisista putkistoista vastaavat tahot tekevät yhteistyötä ja toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta lentopolttoaineen toimittajat voivat jatkuvasti ja keskeytyksettä käyttää siviili-ilmailun polttoaineinfrastruktuuria sekä perinteisten lentopolttoaineiden että kestävien lentopolttoaineiden osuuksia sisältävien lentopolttoaineiden toimittamista varten.
- (34) Ilma-alusten käyttäjiltä olisi edellytettävä vuotuista raportointia toimivaltaiselle viranomaiselle tai toimivaltaisille viranomaisille sekä lentoturvallisuusvirastolle kestävästä lentopolttoaineen ostoistaan sekä ostetun polttoaineen ominaisuuksista. Niiden olisi annettava tiedot raaka-aineen ominaisuuksista ja alkuperästä, muuntoprosessista ja elinkaaripäästöistä kustakin kestävästä lentopolttoaineen ostosta ja tyypistä.
- (35) Ilma-alusten käyttäjiltä olisi myös edellytettävä vuotuista raportointia lentopolttoaineen tosiasiallisista tankkausmääristä unionin lentoasemaa kohti, mukaan lukien sovellettavien polttoaineturvallisuuksääntöjen noudattamisesta, jotta voidaan osoittaa, ettei perusteetonta ylitankkausta ole tapahtunut. Riippumattomien todentajien olisi todennettava raportit, jotka toimitetaan toimivaltaiselle viranomaiselle tai toimivaltaisille viranomaisille sekä lentoturvallisuusvirastolle, jotta vaatimustenmukaisuutta voidaan seurata ja arvioida. Riippumattomien todentajien olisi määritettävä ilma-aluksen käyttäjien ilmoituksen mukaisen vuosittain tarvittun lentopolttoainemäärän paikkansapitävyys käyttäen komission hyväksymää välinettä.

- (36) Lentopolttoaineen toimittajien olisi edellytettävä raportoivan vuosittain jäljempänä mainitussa direktiivissä tarkoitettussa unionin tietokannassa lentopolttoaineiden toimituksistaan, kestävät lentopolttoaineet ja niiden ominaisuudet mukaan luettuina, tämän kuitenkaan rajoittamatta lentopolttoaineen toimittajien direktiivin (EU) 2018/2001 ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/996¹ mukaisesti kirjaamia tietoja. Niiden olisi annettava tiedot toimitettujen kestävien lentopolttoaineiden raaka-aineen ominaisuuksista ja alkuperästä, muuntoprosesseista ja elinkaaripäästöistä. Kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksia koskeviin tietoihin sisältyvät tuotetyypit ja käytetyt raaka-aineet sekä muut kestävyysominaisuudet, joita tarvitaan sen osoittamiseksi, että kestävät lentopolttoaineet täyttävät direktiivin (EU) 2018/2001 mukaiset kestävyyskriteerit.
- (37) Jäsenvaltioiden olisi nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, jonka (joiden) vastuulla on valvoa, että ilma-alusten käyttäjät, unionin lentoasemien pitäjät ja lentopolttoaineen toimittajat soveltavat tätä asetusta. Tässä asetuksessa olisi määriteltävä säännöt, jotka koskevat sitä, mitkä ilma-alusten käyttäjät, unionin lentoasemien pitäjät ja lentopolttoaineen toimittajat kuuluvat minkäkin toimivaltaisen viranomaisen vastuualueeseen. Lentoturvallisuusviraston olisi lähetettävä toimivaltaisille viranomaisille yhdistetyt tiedot niistä ilma-alusten käyttäjistä ja lentopolttoaineen toimittajista, joiden osalta kyseiset viranomaiset ovat toimivaltaisia. Tietojen yhdistämisasteen olisi mahdollisuuksien mukaan oltava sellainen, että toimivaltaiset viranomaiset voivat vertailla kyseisiä yhdistettyjä tietoja muihin tietolähteisiin.

¹ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/996, annettu 14 päivänä kesäkuuta 2022, kestävyyskriteerien, kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskevien kriteerien sekä vähäistä epäsuoran maankäytön muutoksen riskiä koskevien kriteerien todentamista koskevista säännöistä (EUVL L 168, 27.6.2022, s. 1).

- (38) Lentoturvallisuusviraston olisi julkaistava tekninen kertomus vuosittain ja toimitettava se Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Tämä on tarpeen, jotta annetaan selkeä kuva tämän asetuksen täytäntöönpanosta, kestävien lentopolttoaineiden ostoista ja toimituksista unionissa ja asiaankuuluvissa kolmansissa maissa, markkinatilanteesta, mukaan lukien tiedot kestävien lentopolttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden välisen hintaeron kehityksestä, ja lentopolttoaineen koostumuksesta.
- (39) Ilman lisämenettelyjä ei ole mahdollista määrittää tarkasti, ovatko ilma-alusten käyttäjät fyysisesti tankanneet kestävien lentopolttoaineiden osuudet tankkeihinsa tietyillä unionin lentoasemilla. Sen vuoksi ilma-alusten käyttäjien olisi voitava raportoida kestävien lentopolttoaineiden käytöstään ostotietojen perusteella. Ilma-alusten käyttäjillä olisi oltava oikeus saada lentopolttoaineen toimittajalta tiedot, jotka ovat tarpeen kestävien lentopolttoaineiden ostosta raportoimiseksi. Direktiivissä (EU) 2018/2001 tarkoitetun ainetasejärjestelmän käytön tarkoituksena on varmistaa lentopolttoaineiden jäljitettävyyys, ja lentopolttoaineen toimittajat voivat osoittaa noudattavansa tämän asetuksen vaatimuksia käyttämällä tällaista ainetasejärjestelmää, myös silloin, kun tällainen järjestelmä on kahden tai useamman jäsenvaltion yhteinen.

- (40) Kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa koskevan toimeksiannon käynnistäminen unionissa voisi johtaa kohtuuttoman epäedulliseen kilpailuasemaan unionin lentoyhtiöille, jotka liikennöivät suoria pitkän matkan lentoja unionin lentoasemilta, verrattuna niiden kilpailijoihin, jotka liikennöivät tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolisten keskuslentoasemien kautta eikä niillä ole vastaavia kestävien lentopolttoaineiden käyttöä koskevia toimintapolitiikoita. Jotta voitaisiin edelleen edistää sellaisten kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa unionissa, joiden hintojen ennustetaan lähitulevaisuudessa eroavan huomattavasti perinteisten lentopolttoaineiden hinnoista, ilma-alusten käyttäjien olisi EU:n päästökauppajärjestelmän mukaisesti voitava vaatia päästöoikeuksia kestävien lentopolttoaineiden tankkaamisesta.
- (41) Jotta voidaan edistää sellaisten kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa, joilla ennakoitaan olevan huomattava hintaero perinteisiin lentopolttoaineisiin verrattuna, on olennaisen tärkeää, että ilma-alusten käyttäjät voivat oman harkintansa mukaan hakea hyvitystä kestävien lentopolttoaineiden käytöstä EU:n päästökauppajärjestelmän tai CORSIA-järjestelmän kaltaisissa kasvihuonekaasujärjestelmissä hakematta kuitenkaan päästöjen vähentämistä kahteen kertaan. Ilma-alusten käyttäjät eivät saisi hakea etua kestävien lentopolttoaineiden erän käytöstä useammassa kuin yhdessä kasvihuonekaasujärjestelmässä. Lentopolttoaineen toimittajia olisi vaadittava antamaan ilma-alusten käyttäjille maksutta kaikki tiedot niistä kyseiselle ilma-aluksen käyttäjälle myydyn kestävän lentopolttoaineen ominaisuuksista, jotka ovat merkityksellisiä ilma-aluksen käyttäjän tämän asetuksen tai kasvihuonekaasujärjestelmien mukaisen raportoinnin kannalta.

- (42) Jotta voidaan varmistaa ilmailun sisämarkkinoiden tasapuoliset toimintaedellytykset ja unionin ilmastotavoitteiden noudattaminen, tässä asetuksessa olisi otettava käyttöön tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia seuraamuksia lentopolttoaineen toimittajille ja ilma-alusten käyttäjille säännösten noudattamatta jättämisestä. Seuraamusten tason on oltava oikeassa suhteessa ympäristövahinkoon ja säännösten noudattamatta jättämisestä sisämarkkinoiden tasapuolisille toimintaedellytyksille aiheutuneeseen haittaan. Sakkoja ja muita seuraamuksia määrätessään viranomaisten olisi otettava huomioon lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden hintakehitys raportointivuonna. Ne voivat myös ottaa huomioon säännösten noudattamatta jättämisen asteen esimerkiksi toistuvien rikkomisten tapauksessa.
- (43) Siirtyminen fossiilisista polttoaineista kestäviin lentopolttoaineisiin edistää merkittävästi hiilestä irtautumista. Kun kuitenkin otetaan huomioon, että tällä hetkellä unionin kestävien lentopolttoaineiden markkinat ovat alikehittyneet, ilma-alusten käyttäjien välinen kova kilpailu sekä perinteisten lentopolttoaineiden ja kestävien lentopolttoaineiden välinen merkittävä hintaero, tätä siirtymää olisi tuettava kannustimilla, jotka heijastavat kestävien lentopolttoaineiden ympäristöhyötyjä ja parantavat niiden kilpailukykyä ilma-alusten käyttäjien näkökulmasta. Sakkojen tuottamien tulojen tai näitä tuloja vastaavan rahallisen arvon käyttäminen kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeiden, kestävien lentopolttoaineiden tuottamisen tai kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavien menetelmien kehittämisen tukemiseen edistäisi tämän tavoitteen saavuttamista.

- (44) Niille lentopolttoaineen toimittajille koituvia sakkoja, jotka eivät saavuta tässä asetuksessa asetettuja vähimmäisosuuksia, olisi täydennettävä velvoitteella toimittaa markkinoille seuraavalla raportointikaudella sellaiset määrät kestäviä lentopolttoaineita, mukaan lukien synteettiset lentopolttoaineet, jotka vastaavat 4 artiklassa ja liitteessä I vahvistettuja vähimmäisosuuksia. Siirtymän ja tavoitteiden saavuttamisen helpottamiseksi lentopolttoaineen toimittajilla olisi kuitenkin oltava joustovaraa synteettisten lentopolttoaineiden toimituksia koskevien velvoitteiden ja niihin liittyvän vajevelvoitteen täyttämiseksi siirtymäkaudella 2030–2034, jolloin tämä velvoite tulee voimaan ensimmäistä kertaa.

- (45) On olennaisen tärkeää varmistaa, että kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien toimittaminen ilmailumarkkinoille on mahdollista ilman toimituskatkoksia. Tätä varten olisi suunniteltava ja otettava käyttöön joustomekanismi, joka mahdollistaa kestävien lentopolttoaineiden tuotannonalalle kymmenen vuoden siirtymäajan, jotta se voi kehittää tuotanto- ja toimituskapasiteettiaan vastaavasti ja jotta lentopolttoaineen toimittajat voivat täyttää velvoitteensa mahdollisimman kustannustehokkaasti tämän asetuksen yleisiä ympäristötavoitteita heikentämättä, ja jotta unionin lentoasemien pitäjät, lentopolttoaineen toimittajat ja ilma-alusten käyttäjät voivat tehdä tarvittavat teknologiset ja logistiset investoinnit. Kestävien lentopolttoaineiden toimittaminen olisi aloitettava vuonna 2025 joustomekanismin mahdollistaman jouston mukaisesti. Joustomekanismin soveltamisvaiheessa lentopolttoaineen toimittajat voivat tietyillä lentoasemilla toimittaa lentopolttoainetta, jossa kestäväntä lentopolttoaineen osuus on suurempi, kompensoidakseen lentopolttoaineita, jotka sisältävät muilla lentoasemilla pienempiä osuuksia kestäväntä lentopolttoainetta, tai perinteisen lentopolttoaineen huonompaa saatavuutta muilla lentoasemilla. Vastaavasti tämän asetuksen olisi pysyttävä muuttumattomana ajan mittaan, jotta voidaan taata oikeusvarmuus ja ennustettavuus markkinoilla ja edistää jatkuvia investointeja kestävien lentopolttoaineiden tuotantokapasiteettiin.

- (46) Onnistunut siirtyminen kestäviin lentopolttoaineisiin edellyttää kattavaa lähestymistapaa ja innovoinnille suotuisaa ympäristöä, johon kuuluu sekä julkisia että yksityisiä investointeja tutkimukseen ja kehittämiseen ja tukea työntekijöiden uudelleensijoittamiseen, uudelleen koulutukseen ja ammatilliseen täydennyskoulutukseen, sekä teknisiä ja operatiivisia toimenpiteitä ja kestävien lentopolttoaineiden ja päästöttömien teknologioiden käyttöönotto, mukaan lukien tarvittava tankkaus- ja latausinfrastruktuuri unionin lentoasemilla, ottaen huomioon energiatehokkuus etusijalle- periaate. Tätä varten tämän asetuksen mukaisista sakoista saatavat tulot olisi kohdennettava kestäviä lentopolttoaineita koskeviin hankkeisiin. Lisäksi Euroopan teollisen allianssin perustamisella arvoketjun sidosryhmien vapaaehtoisen yhteistyön avulla pyritään edistämään kestävien lentopolttoaineiden toimituksia ja käyttöönottoa Euroopassa.
- (47) Tutkimuksella ja innovoinnilla on ollut merkittävä rooli kestävien lentopolttoaineiden ja synteettisten lentopolttoaineiden kehittämisessä ja tuotantokapasiteetin rakentamisessa. Kestävien lentopolttoaineiden kehittämisen ja tuotannon pitäisi kasvaa räjähdysmäisesti tulevana vuosina. Sen vuoksi on tärkeää jatkaa näitä toimia ja helpottaa investointeja kestäviin lentopolttoaineisiin. Investoinnit kestävien lentopolttoaineiden kapasiteettia koskeviin hankkeisiin tarjoavat mahdollisuuksia sekä ympäristön että toimialan kannalta, ja niillä on heijastusvaikutuksia työpaikkojen luomiseen ja innovointiin.

- (48) Jotta voidaan lisätä unionin toimenpiteiden ympäristötehokkuutta, edistää lentopolttoaineen toimittajien kykyä täyttää kestävien lentopolttoaineiden toimitusvelvoitteensa ja helpottaa kestävien lentopolttoaineiden tankkausta kustannustehokkaalla tavalla ilma-alusten käyttäjien toimesta ja siten vahvistaa unionin ilmailualan kilpailukykyä, komission olisi kaikkia asianomaisia sidosryhmiä kuultuaan arvioitava, olisiko toteutettava lisätoimia kestävien lentopolttoaineiden kustannustehokkaan jakelun ja käytön helpottamiseksi unionin lentoliikennemarkkinoilla erottamalla kestävien lentopolttoaineiden osto niiden fyysisestä toimituksesta ja käytöstä. Tämä voitaisiin saavuttaa muun muassa arvioimalla mahdollisuutta perustaa kestävien lentopolttoaineiden kaupattavien toimitus- ja ostosertifikaattien järjestelmä, johon sisältyy ns. book and claim -järjestelmän piirteitä, samalla kun taataan tasapuoliset toimintaedellytykset ja ympäristötavoitteiden tinkimättömyyden korkea taso, varmistetaan johdonmukaisuus muun unionin oikeuden kanssa, mukaan lukien direktiivit 2003/87/EY ja 2009/28/EY, ja minimoidaan petosten, sääntöjenvastaisuuksien tai kaksinkertaisen laskennan riski. Komission olisi analyysissään otettava huomioon kaikki asiaankuuluvat maailmanlaajuiset suuntauksat ja aloitteet sekä tällaisen järjestelmän mahdollinen vaikutus markkinoiden toimintaan, myös markkinoiden epävakauteen, hintakehitykseen tai markkinatoimijoiden kaupankäyntikäyttäytymiseen.

- (49) Tässä asetuksessa olisi säädettävä Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitettavista määräaikauskertomuksista, jotka koskevat ilmailu- ja polttoainemarkkinoiden kehitystä, tämän asetuksen täytäntöönpanoa ja sen vaikutusta unionin lentoliikennemarkkinoihin, saarten ja syrjäisten alueiden yhteyksiä sekä unionin lentoliikenteen harjoittajien ja keskuslentoasemien kilpailukykyä niiden naapurimaissa toimiviin kilpailijoihin nähden ja tämän asetuksen keskeisten osatekijöiden, kuten kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien, sakkojen tason tai kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoon kansainvälisellä tasolla liittyvän toimintapolitiikan kehityksen, vaikuttavuutta. Tällaiset tekijät ovat keskeisiä selkeän tilannekuvan saamiseksi kestävien lentopolttoaineiden markkinoista, ja ne olisi otettava huomioon harkittaessa tämän asetuksen tarkistamista. Komission kertomuksissa olisi käsiteltävä myös tämän asetuksen vuorovaikutusta muiden asiaankuuluvien säädösten kanssa, ja siinä olisi mainittava säännökset, joita voidaan päivittää ja yksinkertaistaa, sekä mahdolliset toimet ja toimenpiteet, joita on toteutettu tai voitaisiin toteuttaa lentoliikennealaa kohdistuvan kokonaiskustannuspaineen vähentämiseksi. Mainituissa kertomuksissa komission olisi tarvittaessa harkittava vaihtoehtoja muutoksiksi, mukaan lukien kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja tankkausta tukevat mekanismit sekä mekanismit, joiden avulla voidaan kaventaa kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden hintaeroja, jotta voidaan rajoittaa tämän asetuksen kielteistä vaikutusta lentoyhteyksiin ja kilpailuun ja lieventää hiilivuotoa.

- (50) Tässä asetuksessa säädetty vaatimus varmistaa, että kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet asetetaan saataville kullakin unionin lentoasemalla, saattaisi kannustaa ilma-alusten käyttäjiä, jotka liikennöivät unionin lentoasemilta lähteviä jatkolentoja, joiden lopullinen määräpaikka on unionin ulkopuolella, liikennöimään sellaisten EU:n ulkopuolisten keskuslentoasemien kautta, joilla kyseistä vaatimusta ei sovelleta, EU:ssa sijaitsevien keskuslentoasemien sijaan. Tämä voisi johtaa kilpailun vääristymiseen unionin lentoasemien ja tällaisia lentoasemia käyttävien lentotoiminnan harjoittajien kustannuksella sekä hiilivuodon riskiin. Koska käytössä ei ole sellaista kestävien lentopolttoaineiden käyttöä kansainvälisillä lennoilla koskevaa pakollista järjestelmää ICAOn tasolla eikä unionin ja/tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisissä kattavissa monen- tai kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa, joka olisi yhtä kunnianhimoinen kuin tässä asetuksessa esitetyt vaatimukset ja ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen nojalla hyväksytyn Pariisin sopimuksen¹ tavoitteet, eikä kansainvälisellä tasolla kehitettyjä mekanismeja hiilivuodon ja kilpailun vääristymisen riskin ehkäisemiseksi, komission olisi erityisesti harkittava kohdennettujen mekanismien kehittämistä näiden vaikutusten ehkäisemiseksi.

¹ EUVL L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (51) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa siltä osin kuin on kyse poikkeuksista, jotka ilma-alusten käyttäjille voidaan myöntää velvoitteeseen suorittaa tankkaus ennen lähtöä, ja merkkijärjestelmän toimintaa koskevien yksityiskohtaisten säännösten ja teknisten normien vahvistamisesta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti.
- (52) Siirtymisellä kestäviin lentopolttoaineisiin on myös sellainen toissijainen vaikutus, että riippuvuus kolmansista maista tuotavista fossiilisista polttoaineista vähenee, mikä parantaa unionin energiavarmuutta. Nykyinen kansainvälinen poliittinen tilanne vain korostaa tarvetta tällaiseen siirtymiseen.
- (53) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on tasapuolisten toimintaedellytysten ylläpitäminen unionin lentoliikennemarkkinoilla samalla kun lisätään kestävien lentopolttoaineiden käyttöä, koska ilmailu on luonteeltaan rajatylittävää, vaan se voidaan markkinoiden ominaispiirteiden ja toimen vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan yhdenmukaistetut säännöt kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotosta ja toimittamisesta.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan ilma-alusten käyttäjiin, unionin lentoasemiin ja unionin lentoasemien pitäjiin näillä lentoasemilla sekä lentopolttoaineen toimittajiin.

Tätä asetusta sovelletaan ainoastaan kaupallisiin ilmakuljetuksiin, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista.

2. Jäsenvaltio voi lentoaseman pitäjää kuultuaan päättää, että sen alueella sijaitseva lentoasema, joka ei kuulu 3 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, katsotaan tätä asetusta sovellettaessa unionin lentoasemaksi edellyttäen, että 6 artiklan 1 kohdassa säädetyt vaatimukset täyttyvät jäsenvaltion päätöksen tekohetkellä.

Jäsenvaltion alueella sijaitsevasta lentoasemasta, joka ei kuulu 3 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, vastaava lentoaseman pitäjä voi pyytää, että kyseinen lentoasema katsotaan tätä asetusta sovellettaessa unionin lentoasemaksi edellyttäen, että se täyttää pyynnön esittämishetkellä 6 artiklan 1 kohdassa säädetyt vaatimukset. Kyseisen lentoaseman pitäjän on ilmoitettava kyseisestä pyynnöstä jäsenvaltiolle, jonka viranomainen (viranomaiset) on vastuussa lentoasemasta 11 artiklan 6 kohdan mukaisesti. Ilmoitukseen on liitettävä vahvistus siitä, että lentoasema täyttää 6 artiklan 1 kohdassa säädetyt vaatimukset.

Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava tämän kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetusta päätöksestä komissiolle ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle, jäljempänä 'lentoturvallisuusvirasto', vähintään kuusi kuukautta ennen sen raportointikauden alkua, josta kyseistä päätöstä sovelletaan. Jäsenvaltion päätökseen on liitettävä perusteltu lausunto, josta käy ilmi, että päätös perustuu oikeasuhteisiin ja syrjimättömiin perusteisiin ja valinta on tehty kilpailuominaisuuksiltaan samankaltaisten lentoasemien välillä.

3. Henkilö, joka harjoittaa kaupallisia ilmakuljetuksia ja joka ei kuulu 3 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan, voi päättää tulla kohdelluksi ilma-aluksen käyttäjänä tätä asetusta sovellettaessa. Henkilö, joka suorittaa muita lentoja kuin 3 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja kaupallisia ilmakuljetuksia, voi päättää tulla kohdelluksi ilma-aluksen käyttäjänä tätä asetusta sovellettaessa. Jäljempänä 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu henkilö voi päättää, että myös sen muut kuin kaupalliset ilmakuljetukset kuuluvat tämän asetuksen soveltamisalaan. Tällaisen henkilön on ilmoitettava päätöksestään jäsenvaltiolle, jonka toimivaltainen viranomainen (viranomaiset) on vastuussa kyseisestä ilma-aluksen käyttäjästä 11 artiklan 5 kohdan mukaisesti. Kyseisen jäsenvaltion on ilmoitettava kyseisestä päätöksestä komissiolle ja lentoturvallisuusvirastolle vähintään kuusi kuukautta ennen sen raportointikauden alkua, josta mainittua päätöstä sovelletaan.
4. Komissio esittää 2 ja 3 kohdan nojalla saatujen tietojen perusteella ajan tasalle saatetun ja konsolidoidun luettelon unionin lentoasemista ja ilma-alusten käyttäjistä. Kyseisen luettelon on oltava helposti saatavilla.

3 artikla
Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

- 1) 'unionin lentoasemalla' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY¹ 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyä lentoasemaa, jolla matkustajamäärä oli yli 800 000 matkustajaa tai jolla rahtiliikennettä oli yli 100 000 tonnia edellisellä raportointikaudella ja joka ei sijaitse jollakin SEUT 349 artiklassa luetelluista syrjäisimmistä alueista;
- 2) 'unionin lentoaseman pitäjällä' unionin lentoaseman ollessa kyseessä direktiivin 2009/12/EY² 2 artiklan 2 kohdassa määriteltyä lentoaseman pitäjää tai, jos asianomainen jäsenvaltio on varannut polttoaineen jakelujärjestelmien keskitettyjen infrastruktuurien hallinnoinnin jollekin muulle taholle direktiivin 96/67/EY 8 artiklan 1 kohdan mukaisesti, kyseistä muuta tahoa;
- 3) 'ilma-aluksen käyttäjällä' henkilöä, joka liikennöi edellisellä raportointikaudella vähintään 500:aa unionin lentoasemilta lähtevää, matkustajia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa tai 52:ta unionin lentoasemilta lähtevää, pelkästään rahtia kuljettavaa kaupallista ilmakuljetuslentoa, tai, jos tätä henkilöä ei voida tunnistaa, kyseisen ilma-aluksen omistajaa;

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

² Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36).

- 4) 'kaupallisella ilmakuljetuslennolla' lentoa, joka liikennöidään matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseksi korvausta tai vuokraa vastaan, mukaan lukien kaupallisiin tarkoituksiin liikennöityä liikelentoa;
- 5) 'reitillä' lentomatkaa, jolla on tietty lähtöpaikka ja määräpaikka;
- 6) 'lentopolttoaineella' ilma-aluksessa suoraan käytettäväksi valmistettua drop-in-polttoainetta;
- 7) 'kestävillä lentopolttoaineilla' lentopolttoaineita, jotka ovat joko
 - a) 'synteettisiä lentopolttoaineita';
 - b) lentoliikenteen biopolttoaineita; tai
 - c) kierrätettyjä hiilipitoisia lentopolttoaineita;
- 8) 'lentoliikenteen biopolttoaineilla' lentopolttoaineita, jotka ovat joko
 - a) 'kehittyneitä biopolttoaineita', sellaisena kuin ne on määritelty direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 34 alakohdassa;
 - b) 'biopolttoaineita', sellaisena kuin ne on määritelty direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 33 alakohdassa, jotka on tuotettu kyseisen direktiivin liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista; tai

- c) 'biopolttoaineita', sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 33 alakohdassa, jotka täyttävät kyseisen direktiivin 29 artiklassa säädetyt kestävyyttä ja elinkaaripäästöjen vähennyksiä koskevat kriteerit ja jotka on sertifioitu kyseisen direktiivin 30 artiklan mukaisesti, lukuun ottamatta kyseisen direktiivin 2 artiklan toisen kohdan 40 alakohdassa määritellyistä ravinto- ja rehukasveista tuotettuja biopolttoaineita;
- 9) 'kierrätetyillä hiilipitoisilla lentopolttoaineilla' lentopolttoaineita, jotka ovat direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 35 alakohdassa määriteltyjä kierrätettyjä hiilipolttoaineita, jotka täyttävät kyseisen direktiivin 29 a artiklan 2 kohdassa tarkoitetun elinkaaripäästöjen vähennyskynnyksen ja jotka on sertifioitu kyseisen direktiivin 30 artiklan mukaisesti;
- 10) 'erällä' kestävien lentopolttoaineiden määrää, joka voidaan tunnistaa numerolla ja joka voidaan jäljittää;
- 11) 'elinkaaripäästöillä' kestävien lentopolttoaineiden hiilidioksidiekvivalenttipäästöjä, joissa otetaan huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklan 5 kohdan tai 31 artiklan 5 kohdan nojalla hyväksytyjen tai asiaa koskevassa unionin oikeudessa vahvistettujen menetelmien mukaisesti lasketut ja hiilidioksidiekvivalentteina ilmaistut päästöt, jotka aiheutuvat energian tuotannosta, kuljetuksesta, jakelusta ja käytöstä ilma-aluksessa, myös palamistapahtuman aikana;
- 12) 'synteettisillä lentopolttoaineilla' lentopolttoaineita, jotka ovat muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita, sellaisina kuin ne määritellään direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 36 alakohdassa, ja jotka täyttävät kyseisen direktiivin 29 a artiklan 1 kohdassa tarkoitetun elinkaaripäästöjen vähennyskynnyksen ja jotka on sertifioitu kyseisen direktiivin 30 artiklan mukaisesti;

- 13) 'synteettisillä vähähiilisillä lentopolttoaineilla' muuta kuin biologista alkuperää olevia lentopolttoaineita, joiden energiasisältö on johdettu muusta kuin fossiilisesta vähähiilisestä vedystä ja jotka täyttävät elinkaaripäästöjen 70 prosentin vähennyskynnyksen ja menetelmät tällaisten elinkaaripäästöjen vähennysten arvioimiseksi asiaa koskevan unionin oikeuden mukaisesti;
- 14) 'perinteisillä lentopolttoaineilla' fossiilisista uusiutumattomista hiilivetypolttoainelähteistä tuotettuja lentopolttoaineita;
- 15) 'lentoliikenteeseen tarkoitettulla vähähiilisellä vedyllä' ilma-aluksissa käytettäväksi tarkoitettua vetyä, jonka energiasisältö on johdettu muista kuin fossiilisista uusiutumattomista lähteistä ja joka täyttää elinkaaripäästöjen 70 prosentin vähennyskynnyksen ja menetelmät tällaisten elinkaaripäästöjen vähennysten arvioimiseksi asiaa koskevan unionin oikeuden mukaisesti;
- 16) 'lentoliikenteeseen tarkoitettulla uusiutuvalla vedyllä' ilma-aluksissa käytettäväksi tarkoitettua vetyä, joka katsotaan 'muuta kuin biologista alkuperää olevaksi uusiutuvaksi polttoaineeksi', sellaisena kuin se määritellään direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 36 alakohdassa, ja joka täyttää kyseisen direktiivin 29 a artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen elinkaaripäästöjen vähennyskynnyksen ja jotka on sertifioitu kyseisen direktiivin 30 artiklan mukaisesti;
- 17) 'lentoliikenteeseen tarkoitettulla vedyllä' lentoliikenteeseen tarkoitettua uusiutuvaa vetyä tai lentoliikenteeseen tarkoitettua vähähiilistä vetyä;
- 18) 'vähähiilisillä lentopolttoaineilla' synteettisiä vähähiilisiä lentopolttoaineita tai lentoliikenteeseen tarkoitettua vähähiilistä vetyä;

- 19) 'lentopolttoaineen toimittajalla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 38 alakohdassa määriteltyä 'polttoaineen toimittajaa', joka toimittaa lentopolttoainetta tai lentoliikenteeseen tarkoitettua vetyä unionin lentoasemalla;
- 20) 'polttoaineen käsittelijällä' direktiivin 96/67/EY liitteessä tarkoitettua maahuolintapalvelujen tarjoajaa, joka järjestää ja toteuttaa polttoainetankkauksia ja polttoaineen poistoja, mukaan lukien polttoaineen varastointi ja polttoainetoimitusten laadun ja määrän valvonta, ilma-alusten käyttäjille unionin lentoasemilla;
- 21) 'päätoimipaikalla' lentopolttoaineen toimittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa jäsenvaltiossa, jossa lentopolttoaineen toimittajan pääasiallinen taloudellinen ja toiminnallinen valvonta tapahtuu;
- 22) 'raportointivuodella' yhden vuoden jaksoa, jonka aikana 8 ja 10 artiklassa tarkoitetut raportit on toimitettava 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta välisenä aikana;
- 23) 'raportointikaudella' raportointivuotta edeltävän vuoden 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta välistä ajanjaksoa;
- 24) 'vuodessa tarvittavalla lentopolttoaineella' komission asetuksen (EU) N:o 965/2012¹ liitteessä IV reittipolttoaineena ja rullauspolttoaineena tarkoitetun lentopolttoaineen määrää, joka raportointikauden aikana tarvitaan kaikkien joltakin unionin lentoasemalta lähtevien ilma-aluksen käyttäjän liikennöimien, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentojen suorittamiseen;

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

- 25) 'vuodessa tankkaamattomalla määrällä' eroa vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen ja ilma-aluksen käyttäjän raportointikauden aikana ennen joltakin unionin lentoasemalta lähteviä, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia lentoja tosiasiallisesti tankkaaman polttoaineen välillä;
- 26) 'vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä' niiden vuodessa tankkaamattomien määrien summaa, jotka ilma-aluksen käyttäjä on kaikilla unionin lentoasemilla jättänyt raportointikauden aikana tankkaamatta;
- 27) 'kasvihuonekaasujärjestelmällä' järjestelmää, jossa ilma-alusten käyttäjille myönnetään etua kestävien lentopolttoaineiden käytöstä.

4 artikla

Unionin lentoasemilla saatavilla olevat kestävien lentopolttoaineiden osuudet

1. Jollei 15 artiklasta muuta johdu, lentopolttoaineen toimittajien on varmistettava, että kaikki ilma-alusten käyttäjien saataville kullakin unionin lentoasemalla asetettava lentopolttoaine sisältää vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita, mukaan lukien synteettisen lentopolttoaineen vähimmäisosuudet liitteessä I vahvistettujen arvojen ja soveltamispäivien mukaisesti. Rajoittamatta näitä vähimmäisosuuksia lentopolttoaineen toimittajien on myös varmistettava, että kaikki lentopolttoaine, joka asetetaan ilma-alusten käyttäjien saataville kullakin unionin lentoasemalla 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2031 sekä 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana, sisältää vähintään synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräiset osuudet liitteessä I vahvistettujen arvojen mukaisesti.

Tämä velvoite katsotaan täytetyksi, jos ensimmäisessä alakohdassa mainitut vähimmäisosuudet saavutetaan käyttämällä

- a) lentoliikenteeseen tarkoitettua uusiutuvaa vetyä;
- b) vähähiilisiä lentopolttoaineita.

2. Laskettaessa liitteessä I esitettyjä vähimmäisosuuksia, kun ilma-alusten käyttäjien saataville asetetaan lentoliikenteeseen tarkoitettua vetyä unionin lentoasemalla

- a) kaikkien asiaankuuluvien polttoaineiden energiasisältöä koskevat arvot ovat ne, joita tarkoitetaan direktiivin (EU) 2018/2001 27 artiklan 2 kohdan f ja g alakohdassa ja liitteessä III tai asiaa koskevissa kansainvälisissä ilmailustandardeissa, jotka koskevat polttoaineita, joita ei ole sisällytetty kyseiseen liitteeseen; ja
- b) toimitetun lentoliikenteeseen tarkoitetun vedyn energiasisältö on otettava huomioon sekä osoittajassa että nimittäjässä.

3. Jos lentopolttoaineen toimittaja käyttää 1 kohdan toisessa alakohdassa säädettyä mahdollisuutta tai jos ilma-aluksen käyttäjä tankkaa kyseisessä alakohdassa tarkoitettuja polttoaineita, 3 artiklan 10, 11 ja 27 kohdassa, 8, 9 ja 10 artiklassa, 12 artiklan 6 ja 7 kohdassa, 13 artiklan 1 kohdan a, b ja g alakohdassa, 14 artiklassa, 15 artiklan 1 kohdassa ja liitteessä II olevia viittauksia kestäviin lentopolttoaineisiin on pidettävä viittauksina myös vähähiilisiin lentopolttoaineisiin ja lentoliikenteeseen tarkoitettuun uusiutuvaan vetyyn.

4. Kunkin raportointikauden osalta lentoliikenteen biopolttoaineita, jotka ovat muita kuin direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 34 alakohdassa määriteltyjä kehittyneitä biopolttoaineita ja muita kuin mainitun direktiivin liitteessä IX olevassa B osassa luetelluista raaka-aineista tuotettuja biopolttoaineita ja joita kukin lentopolttoaineen toimittaja toimittaa unionin lentoasemille, on oltava enintään 3 prosenttia tämän artiklan 1 kohdassa ja tämän asetuksen liitteessä I tarkoitettujen vähimmäisosuuksien noudattamiseen tarkoitetuista toimitetuista lentopolttoaineista.
5. Seuraavista raaka-aineista tuotettuja kestäviä lentopolttoaineita ei oteta huomioon laskettaessa tämän asetuksen liitteessä I vahvistettuja kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia: 'ravinto- ja rehukasvit', sellaisina kuin ne on määritelty direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 40 alakohdassa, välikasvit, palmuöljyn rasvahappotisle ja palmu- ja soijaperäiset aineet sekä neutralointimassa ja sen johdannaiset.

Tätä huomiotta jättämistä ei kuitenkaan sovelleta raaka-aineisiin, jotka sisältyvät direktiivin (EU) 2018/2001 liitteeseen IX kyseisessä liitteessä vahvistetuin edellytyksin.
6. Lentopolttoaineen toimittajat voivat osoittaa noudattavansa tämän artiklan 1 kohdassa säädettyä velvoitetta käyttämällä direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklassa tarkoitettua ainetasejärjestelmää.

7. Jos lentopolttoaineen toimittaja ei toimita liitteessä I vahvistettuja vähimmäisosuuksia jollakin raportointikaudella, sen on vähintään kompensoitava tämä vaje seuraavalla raportointikaudella, sanotun kuitenkin rajoittamatta 12 artiklan 4 ja 5 kohdan soveltamista. Poikkeuksellisesti, jos lentopolttoaineen toimittaja ei toimita synteettisen lentopolttoaineen keskimääräisiä osuuksia 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2031 välisenä aikana, sen on vähintään kompensoitava tämä vaje ennen 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisen ajanjakson päättymistä, ja jos lentopolttoaineen toimittaja ei toimita synteettisen lentopolttoaineen keskimääräisiä osuuksia 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana, sen on vähintään kompensoitava tämä vaje seuraavalla raportointikaudella.

5 artikla

Tankkausvelvoite ilma-aluksen käyttäjille

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

2. Ilma-aluksen käyttäjä voi alittaa tämän artiklan 1 kohdassa säädetyn kynnysarvon, jos se on tarpeen sovellettavien polttoaineturvallisuussääntöjen noudattamiseksi. Tällaisissa tapauksissa asianomaisen ilma-aluksen käyttäjän on perusteltava asianmukaisesti 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitettulle toimivaltaiselle viranomaiselle (viranomaisille) sekä lentoturvallisuusvirastolle kyseisen kynnysarvon alittaminen, mukaan lukien tiedot reiteistä, joihin vaikutukset kohdistuvat. Nämä tiedot on sisällytettävä 8 artiklan mukaiseen kertomukseen. Asiaan liittyvät polttoainemäärät on ilmoitettava erikseen 8 artiklan mukaisesti.
3. Poikkeuksellisesti ilma-aluksen käyttäjä voi asianmukaisesti perustelluissa tapauksissa pyytää 11 artiklan 6 kohdassa tarkoitettulta toimivaltaiselta viranomaiselta (viranomaisilta) väliaikaista vapautusta tämän artiklan 1 kohdassa säädetystä velvoitteesta sellaisten lentojen osalta, jotka liikennöidään alle 850 kilometrin pituisella tietyllä olemassa olevalla tai uudella reitillä tai alle 1 200 kilometrin pituisella reitillä sellaisilla saarilla oleville lentoasemille, joilla ei ole rautatie- tai maantieyhteyksiä, ja jotka lähtevät unionin lentoasemalta. Tämä etäisyys mitataan isoympyräreitimenetelmällä.
- Tällainen pyyntö on esitettävä vähintään kolme kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää, ja sen tueksi on esitettävä yksityiskohtaiset ja riittävät perustelut. Tällainen poikkeus olisi rajoitettava seuraaviin tilanteisiin:
- a) ilma-alusten tankkaamisessa tietyllä unionin lentoasemalla on vakavia ja toistuvia toimintavaikeuksia, jotka estävät ilma-alusten käyttäjiä toteuttamasta kohtuullisessa ajassa kääntölentoja; tai

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

4. Toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on arvioitava pyyntö. Se voi esitettyjen perustelujen valossa pyytää lisätietoja.
5. Toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on tehtävä päätös kyseisestä pyynnöstä ilman aiheutonta viivytystä viimeistään kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää. Jos toimivaltainen viranomainen (viranomaiset) pyytävät lisätietoja 4 kohdan nojalla, määräaika, jonka kuluessa toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on tehtävä päätös, keskeytetään, kunnes ilma-aluksen käyttäjä on toimittanut täydelliset tiedot.

Myönnetyn poikkeuksen on oltava voimassa rajoitetusti, enintään yksi vuosi, minkä jälkeen sitä on ilma-aluksen käyttäjän pyynnöstä tarkasteltava uudelleen.

6. Toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on tehtävä päätös 3 kohdan nojalla esitetyn ensimmäisen poikkeuspyynnön hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Jos tällaista päätöstä ei ole tehty 5 kohdassa säädetyssä määräajassa, sitä ei pidetä päätöksenä, jolla myönnetään lupa pyydettyyn poikkeukseen. Jos voimassa olevan poikkeuksen uusimista koskevaan pyyntöön, edellyttäen että tällainen pyyntö on perusteltu yksityiskohtaisesti ja asianmukaisesti, liittyvää päätöstä ei tehdä viimeistään kuukautta ennen suunniteltua uusimispäivää, päätös katsotaan myönteiseksi ja pyydettyä poikkeusta voidaan jatkaa.
7. Ilma-aluksen käyttäjällä on oltava oikeus hakea muutosta toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) päätökseen poikkeuspyynnön hylkäämisestä.
8. Toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on annettava luettelo sallituista ja hylätyistä poikkeuksista tiedoksi komissiolle, mukaan lukien päätöksensä perustelut ja arviointi, johon se perustuu. Komissio julkaisee sallittujen poikkeusten luettelon ja saattaa sen ajan tasalle vähintään kerran vuodessa.

9. Komissio voi jäsenvaltion, ilma-aluksen käyttäjän, asianomaisen unionin lentoaseman pitäjän tai lentopolttoaineen toimittajan tekemän kirjallisen valituksen seurauksena taikka omasta aloitteestaan ja arvioituaan tämän artiklan 5 kohdan nojalla myönnetyn poikkeuksen perustelut tämän artiklan 3 kohdassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa pyydetään toimivaltaista viranomaista (viranomaisia) tekemään päätös kyseisen poikkeuksen kumoamisesta seuraavan, neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93¹ 2 artiklan d alakohdassa tarkoitetun aikataulukauden alusta alkaen. Kun kyseinen aikataulukausi alkaa alle kahden kuukauden kuluttua tehdyn päätöksen julkaisemisesta, poikkeuksen kumoamista koskevaa päätöstä aletaan soveltaa seuraavan aikataulukauden alusta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua neuvoa-antavaa menettelyä noudattaen.
10. Voidakseen hyväksyä 9 kohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset komissio voi pyytää jäsenvaltioilta ja ilma-alusten käyttäjiltä kaikki tarvittavat tiedot. Jäsenvaltioiden ja ilma-alusten käyttäjien on toimitettava tällaiset tiedot ilman aiheetonta viivytystä. Jäsenvaltioiden on helpotettava ilma-alusten käyttäjien tietojen toimittamista.
11. Komissio hyväksyy viimeistään 1 päivänä syyskuuta 2024 suuntaviivat tässä artiklassa tarkoitettujen poikkeusten soveltamisesta. Näihin suuntaviivoihin on sisällyttävä seikkoja, jotka ilma-aluksen käyttäjän on määrä esittää poikkeusten perustelemiseksi.

¹ Neuvoston asetukset (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1).

6 artikla

Kestävien lentopolttoaineiden saatavuuden helpottamista koskevat unionin lentoasemien pitäjien velvoitteet

1. Unionin lentoasemien pitäjien on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, jotta ilma-alusten käyttäjät saavat helpommin lentopolttoaineita, jotka sisältävät tämän asetuksen mukaiset kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet.
2. Jos ilma-alusten käyttäjät ilmoittavat toimivaltaiselle viranomaiselle (viranomaisille) vaikeuksista saada jollakin unionin lentoasemalla lentopolttoaineita, jotka sisältävät kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet tämän asetuksen mukaisesti, toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on pyydettävä unionin lentoaseman pitäjää toimittamaan tiedot, jotka ovat tarpeen 1 kohdan noudattamisen osoittamiseksi. Asianomaisen unionin lentoaseman pitäjän on toimitettava tiedot toimivaltaiselle viranomaiselle ilman aiheetonta viivytystä.
3. Toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on arvioitava kaikki 2 kohdan mukaisesti saadut tiedot. Jos toimivaltainen viranomainen (viranomaiset) toteavat, että unionin lentoaseman pitäjä täyttää 1 kohdan mukaiset velvoitteensa, sen on ilmoitettava asiasta komissiolle ja lentoturvallisuusvirastolle. Jos vaatimuksia ei noudateta, toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on pyydettävä unionin lentoaseman pitäjää yksilöimään ja toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet sen tilanteen korjaamiseksi, jossa ilma-alusten käyttäjät eivät saa käyttöönsä lentopolttoaineita, jotka sisältävät kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet, ilman aiheetonta viivytystä ja joka tapauksessa viimeistään kolmen vuoden kuluttua toimivaltaisen viranomaisen 2 kohdan nojalla esittämästä pyynnöstä.

4. Sovellettaessa 2 ja 3 kohtaa lentopolttoaineen toimittajien, polttoaineen käsittelijöiden, ilma-alusten käyttäjien ja muiden osapuolten, joita ilmoitetut vaikeudet koskevat, on tarvittaessa toimitettava pyynnöstä ja ilman aiheutonta viivytystä kaikki tarvittavat tiedot unionin lentoaseman pitäjälle ja tehtävä yhteistyötä tämän kanssa, jotta voidaan yksilöidä ja toteuttaa tarvittavat toimenpiteet ilmoitettujen vaikeuksien ratkaisemiseksi.
5. Toimivaltaisen viranomaisen (viranomaisten) on toimitettava ilman aiheutonta viivytystä kaikki tämän artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti toimitetut asiaankuuluvat tiedot lentoturvallisuusvirastolle, jotta tämä voi laatia 13 artiklassa tarkoitetun teknisen raportin.

7 artikla

Vety- ja sähkötoimitusten edistäminen unionin lentoasemilla

1. Unionin lentoasemien pitäjien, lentopolttoaineen toimittajien ja polttoaineen käsittelijöiden on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä oman jäsenvaltionsa kanssa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804¹ soveltamisalaan kuuluvilla lentoasemilla koskevien kansallisten toimintakehysten valmistelemiseksi.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1).

2. Unionin lentoasemien pitäjien, lentopolttoaineen toimittajien ja polttoaineen käsittelijöiden on tarvittaessa, 1 kohdassa tarkoitettujen kansallisten toimintakehysten mukaisesti, jos tällainen kehys on hyväksytty, tehtävä yhteistyötä ja toteutettava toimia, jotta helpotetaan ilma-alusten käyttäjien mahdollisuuksia saada pääasiassa ilma-aluksen käyttövoimana käytettävää vetyä tai sähköä ja tarjotaan infrastruktuuria ja palveluja, joita tarvitaan tällaisen vedyn tai sähköön toimittamiseen, varastointiin ja tankkaamiseen ilma-alusten tankkausta tai latausta varten tarvittaessa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevien kansallisten toimintakehysten mukaisesti.
3. Unionin lentoaseman pitäjien on viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2025 ja sen jälkeen kahden vuoden välein raportoitava toimivaltaisille viranomaisille ja lentoturvallisuusvirastolle niiden unionin lentoasemilla käynnissä olevien sellaisten hankkeiden edistymisestä, joilla pyritään toteuttamaan jokin 2 kohdassa tarkoitetuista aloitteista. Raporttiin on sisällytettävä tiedot, jotka ovat julkisesti saatavilla tai jotka voidaan julkistaa, mukaan lukien tarvittaessa ennusteet määristä ja tyypeistä, jotka koskevat vedyn ja sähköön tuotantoa ja toimituksia ilma-alusten käyttäjille unionin lentoasemalla sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuurin ja -palvelujen käyttöönottosuunnitelmat, jos tällaiset suunnitelmat on hyväksytty.

8 artikla

Raportointivelvoitteet ilma-alusten käyttäjille

1. Ilma-alusten käyttäjien on viimeistään kunkin raportointivuoden 31 päivänä maaliskuuta ja ensimmäisen kerran vuonna 2025 raportoitava toimivaltaisille viranomaisille ja lentoturvallisuusvirastolle seuraavat tiettyä raportointikautta koskevat tiedot:
 - a) kullakin unionin lentoasemalla tankatun lentopolttoaineen kokonaismäärä tonneina ilmaistuna;
 - b) vuodessa tarvittava lentopolttoaine unionin lentoasemaa kohti tonneina ilmaistuna;
 - c) vuodessa tankkaamaton määrä unionin lentoasemaa kohti; määrä on ilmoitettava muodossa 0 (nolla), jos vuodessa tankkaamaton määrä on negatiivinen tai alle tai yhtä kuin 10 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta;
 - d) sovellettavien polttoaineturvallisuuksääntöjen noudattamiseksi 5 artiklan 2 kohdan nojalla vuodessa tankattu määrä unionin lentoasemaa kohti tonneina ilmaistuna;
 - e) unionin lentoasemilta lähtevien, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentojen suorittamiseen lentopolttoaineen toimittajilta ostetun kestävän lentopolttoaineen kokonaismäärä tonneina ilmaistuna;

- f) kunkin kestävän lentopolttoaineen oston osalta lentopolttoaineen toimittajan nimi, ostettu määrä tonneina ilmaistuna, muuntoprosessi, tuotannossa käytetyn raaka-aineen ominaisuudet ja alkuperä sekä kestävän lentopolttoaineen elinkaaripäästöt, ja jos yhteen ostoon sisältyy ominaisuuksiltaan erilaisia kestäviä lentopolttoaineita, nämä tiedot on annettava kustakin kestävästä lentopolttoaine tyypistä;
- g) unionin lentoasemilta lähtevien, tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentojen kokonaismäärä lentojen lukumääränä ja lentotunteina ilmaistuna.

- 2. Raportti on esitettävä liitteessä II esitettyjen mallien mukaisesti.
- 3. Riippumattoman todentajan on todennettava raportti direktiivin 2003/87/EY 14 ja 15 artiklassa ja sen nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

9 artikla

Ilma-aluksen käyttäjien kestävien lentopolttoaineiden käyttöä koskevien etujen hakeminen

1. Ilma-alusten käyttäjät eivät saa hakea etua saman kestävien lentopolttoaineiden erän käytöstä useammassa kuin yhdessä kasvihuonekaasujärjestelmässä. Kestävien lentopolttoaineiden käyttöä EU:n päästökauppajärjestelmän (EU ETS) mukaisesti koskeva päästökerroin vahvistetaan direktiivin 2003/87/EY liitteessä IV tai kyseisen direktiivin 14 artiklan nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä. Päästöoikeuksien jakamiseen EU:n päästökauppajärjestelmässä sovelletaan direktiiviä 2003/87/EY. Kestävien lentopolttoaineiden tankkaamiseen EU:n päästökauppajärjestelmässä varattujen päästöoikeuksien jakamiseen sovelletaan direktiivin 2003/87/EY 3 c artiklan 6 kohtaa.

Ilma-alusten käyttäjien on toimitettava lentoturvallisuusvirastolle 8 artiklassa tarkoitetun raportin yhteydessä

- a) ilmoitus kasvihuonekaasujärjestelmistä, joihin käyttäjä osallistuu ja joissa sen on mahdollista raportoida kestävästä lentopolttoaineista;
- b) ilmoitus siitä, ettei käyttäjä ole ilmoittanut samoja kestävien lentopolttoaineiden erä useammassa kuin yhdessä kasvihuonekaasujärjestelmässä; ja
- c) tiedot osallistumisesta unionin, kansallisiin tai alueellisiin rahoitustukijärjestelmiin, joiden avulla ilma-alusten käyttäjät voivat saada korvauksen ostettujen kestävien lentopolttoaineiden kustannuksista, sekä tiedot siitä, onko sama kestävien lentopolttoaineiden erä saanut tukea useammasta kuin yhdestä rahoitustukijärjestelmästä.

2. Jotta kestävien lentopolttoaineiden käytöstä raportoitaisiin tämän asetuksen 8 artiklan tai kasvihuonekaasujärjestelmän mukaisesti, lentopolttoaineen toimittajien on annettava ilma-alusten käyttäjille raportointikaudesta asiaankuuluvat paikkansapitävät tiedot maksutta mahdollisimman pian ja joka tapauksessa viimeistään kunkin raportointivuoden 14 päivänä helmikuuta.
3. Ilma-aluksen käyttäjä voi pyytää lentopolttoaineen toimittajaa toimittamaan sille 2 kohdassa tarkoitetut tiedot muita raportointivelvoitteita varten, mukaan lukien kansallisen oikeuden mukaiset velvoitteet. Lentopolttoaineen toimittajan on annettava nämä tiedot maksutta. Jos pyyntö koskee tietoja kaudelta, joka on jo päättynyt pyynnön esittämisajankohtana, lentopolttoaineen toimittajan on toimitettava kyseiset tiedot 90 päivän kuluessa pyynnön päivämäärästä. Jos pyyntö koskee tietoja raportointikaudelta, joka ei ole vielä päättynyt pyynnön esittämisajankohtana, ilma-aluksen käyttäjän on pyrittävä toimittamaan pyyntönsä vähintään 45 päivää ennen kyseisen kauden päättymistä. Lentopolttoaineen toimittajan on toimitettava nämä tiedot 45 päivän kuluessa kyseisen kauden päättymisestä.

10 artikla

Raportointivelvoitteet lentopolttoaineen toimittajille

Lentopolttoaineen toimittajien on ilmoitettava raportointikaudesta kunkin raportointivuoden 14 päivään helmikuuta mennessä ja ensimmäisen kerran vuonna 2025 seuraavat tiedot direktiivin (EU) 2018/2001 31 a artiklassa tarkoitetussa unionin tietokannassa:

- a) kullakin unionin lentoasemalla toimitetun lentopolttoaineen määrä tonneina ilmaistuna;
- b) kullakin unionin lentoasemalla toimitettujen kestävien lentopolttoaineiden määrä ja erittely kunkin kestävän lentopolttoainetyypin osalta c alakohdan mukaisesti tonneina ilmaistuna;
- c) kunkin unionin lentoasemilla toimitetun kestävän lentopolttoainetyypin muuntoprosessi, tuotannossa käytetyn raaka-aineen ominaisuudet ja alkuperä sekä elinkaaripäästöt;
- d) aromaattien ja naftaleenien pitoisuus tilavuusprosentteina ja rikki-pitoisuus massaprocentteina erää, unionin lentoasemaa ja unionin tasoa kohti toimitetusta lentopolttoaineesta, sekä kunkin erän kokonaistilavuus ja -massa sekä testimenetelmä, jota on sovellettu kunkin aineen pitoisuuden mittaamiseen erä-tasolla;
- e) kullakin unionin lentoasemalla toimitettujen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden energiasisältö kunkin polttoainetyypin osalta.

Jäsenvaltioilla on oltava kansallisella tasolla tarvittavat oikeudelliset ja hallinnolliset puitteet sen varmistamiseksi, että lentopolttoaineen toimittajien kyseiseen unionin tietokantaan syöttämät tiedot ovat paikkansapitäviä ja että ne on todennettu ja tarkastettu direktiivin (EU) 2018/2001 31 a artiklan mukaisesti.

Lentoturvallisuusvirastolla ja toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava pääsy kyseiseen unionin tietokantaan. Lentoturvallisuusvirasto käyttää kyseisen unionin tietokannan tietoja sen jälkeen, kun tiedot on direktiivin (EU) 2018/2001 31 a artiklan nojalla todennettu jäsenvaltioiden tasolla.

11 artikla

Toimivaltainen viranomainen

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joka vastaa tämän asetuksen soveltamisen valvonnasta sekä sakkojen määräämisestä ilma-alusten käyttäjille, unionin lentoasemien pitäjille ja lentopolttoaineen toimittajille. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ja lentoturvallisuusvirastolle nimeämänsä toimivaltainen viranomainen tai toimivaltaiset viranomaiset.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden toimivaltaiset viranomaiset suorittavat valvonta- ja täytäntöönpanotehtävänsä puolueettomasti ja avoimesti ja ilma-alusten käyttäjistä, lentopolttoaineen toimittajista ja unionin lentoasemien pitäjistä riippumattomasti. Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että niiden toimivaltaisilla viranomaisilla on tarvittavat resurssit ja valmiudet suorittaa niille tämän asetuksen nojalla annetut tehtävät tehokkaasti ja oikea-aikaisesti.

3. Komissio, lentoturvallisuusvirasto ja jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä ja vaihtavat kaikkia asiaankuuluvia tietoja tämän asetuksen tehokkaan täytäntöönpanon ja noudattamisen varmistamiseksi.
4. Lentoturvallisuusvirasto lähettää toimivaltaisille viranomaisille yhdistetyt tiedot niistä ilma-alusten käyttäjistä, unionin lentoasemista ja unionin lentoasemien pitäjistä ja lentopolttoaineen toimittajista, joiden osalta nämä viranomaiset ovat toimivaltaisia 5, 6 ja 7 kohdan nojalla.
5. Vastuussa oleva jäsenvaltio, jonka tämän artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetty toimivaltainen viranomainen tai nimetyt toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa tietystä ilma-aluksen käyttäjästä, on määritettävä komission asetuksen (EY) N:o 748/2009¹ mukaisesti. Niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, joita ei ole kyseisessä asetuksessa osoitettu minkään jäsenvaltion vastuulle, vastuussa oleva jäsenvaltio määritetään direktiivin 2003/87/EY 18 a artiklassa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Komissio voi avustaa jäsenvaltioita tässä osoittamisprosessissa. Tätä varten komissio voi pyytää apua Eurocontrolilta ja tehdä asiaa koskevan sopimuksen Eurocontrolin kanssa.
6. Vastuussa oleva jäsenvaltio, jonka 1 kohdan mukaisesti nimetty toimivaltainen viranomainen tai nimetyt toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa tietystä unionin lentoaseman pitäjästä, määritetään unionin lentoaseman alueellisen toimivallan perusteella.

¹ Komission asetus (EY) N:o 748/2009, annettu 5 päivänä elokuuta 2009, niiden ilma-alusten käyttäjien luettelosta, jotka harjoittivat direktiivin 2003/87/EY liitteessä I tarkoitettua ilmailutoimintaa 1 päivänä tammikuuta 2006 tai sen jälkeen, ja hallinnoivan jäsenvaltion yksilöimisestä kunkin ilma-aluksen käyttäjän osalta (EUVL L 219, 22.8.2009, s. 1).

7. Vastuussa oleva jäsenvaltio, jonka 1 kohdan mukaisesti nimetty toimivaltainen viranomainen tai nimetyt toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa tietystä lentopolttoaineen toimittajasta, on jäsenvaltio, jossa lentopolttoaineen toimittajan päätoimipaikka sijaitsee.
8. Niiden lentopolttoaineen toimittajien osalta, joiden päätoimipaikka ei sijaitse jäsenvaltiossa, vastuussa oleva jäsenvaltio on jäsenvaltio, jossa lentopolttoaineen toimittaja toimitti eniten lentopolttoainetta vuonna 2023 tai ensimmäisenä vuonna, jona se toimitti lentopolttoainetta unionin markkinoilla, sen mukaan, kumpi ajankohta on myöhempi.

Tällainen lentopolttoaineen toimittaja voi esittää toimivaltaiselle viranomaiselleen perustellun pyynnön sen siirtämisestä toisen jäsenvaltion vastuulle, jos se on toimittanut suurimmat osuudet lentopolttoaineesta tässä jäsenvaltiossa pyyntöä edeltäneiden kahden vuoden aikana. Päätös siirtämisestä on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa lentopolttoaineen toimittajan pyynnöstä, siihen on saatava siirron kohteena olevan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten suostumus ja se on toimitettava ilman aiheutonta viivytystä lentoturvallisuusvirastolle ja komissiolle. Sitä sovelletaan kyseisen päätöksen tekopäivää seuraavan raportointikauden alusta.

12 artikla

Täytäntöönpanon valvonta

1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia, ja niissä on otettava huomioon erityisesti rikkomisen luonne, kesto, toistuvuus ja vakavuus. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava nämä säännökset ja toimenpiteet komissiolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024, ja ilmoitettava komissiolle kaikki niitä koskevat myöhemmät muutokset viipymättä.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille ilma-aluksen käyttäjille, jotka eivät täytä 5 artiklassa säädettyjä velvoitteita, määrätään sakko. Sakon on oltava oikeasuhteinen ja varoittava ja ei vähempää kuin kaksi kertaa niin suuri kuin määrä, joka saadaan kertomalla lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnia kohti vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä. Ilma-aluksen käyttäjä voidaan vapauttaa sakosta, jos se voi osoittaa, että 5 artiklassa säädettyjen velvoitteiden noudattamatta jättäminen johtui poikkeuksellisista ja ennalta arvaamattomista olosuhteista, joihin se ei voinut vaikuttaa ja joiden vaikutuksia ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille unionin lentoaseman pitäjille, jotka eivät toteuta tarvittavia toimenpiteitä sen korjaamiseksi, että ilma-alusten käyttäjillä ei ole riittävää pääsyä kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia sisältäviin lentopolttoaineisiin 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti, määrätään sakko.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille lentopolttoaineen toimittajille, jotka eivät täytä 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksista, määrätään sakko. Sakon on oltava oikeasuhteinen ja varoittava ja ei vähempää kuin kaksi kertaa niin suuri kuin määrä, joka saadaan kertomalla perinteisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen erotus sellaisten lentopolttoaineiden määrällä, joiden osalta 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitetut vähimmäisosuudet eivät täyty.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille lentopolttoaineen toimittajille, jotka eivät noudata 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita, jotka koskevat synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia ja 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisellä kaudella synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräisiä osuuksia, määrätään sakko. Sakon on oltava oikeasuhteinen ja varoittava ja ei vähempää kuin kaksi kertaa niin suuri kuin määrä, joka saadaan kertomalla synteettisen lentopolttoaineen ja tavanomaisen lentopolttoaineen tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen erotus lentopolttoaineen määrällä, joka ei ole 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettujen vähimmäisosuuksien mukainen. Kun jäsenvaltiot määrittävät synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräisiin osuuksiin liittyvän sakon, niiden on otettava huomioon mahdolliset sakot, jotka liittyvät synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksiin, joista lentopolttoaineen toimittaja on jo vastuussa tässä kohdassa tarkoitetun kauden osalta, kaksinkertaisen seuraamuksen välttämiseksi.

6. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille lentopolttoaineen toimittajille, joiden on osoitettu antaneen harhaanjohtavia tai epätarkkoja tietoja niiden kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksista tai alkuperästä, jotka se on toimittanut 9 artiklan 2 kohdan ja 10 artiklan mukaisesti, määrätään sakko. Sakon on oltava oikeasuhteinen ja varoittava ja ei vähempää kuin kaksi kertaa niin suuri kuin määrä, joka saadaan kertomalla perinteisen lentopolttoaineen ja kestävien lentopolttoaineiden tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen erotus sellaisten lentopolttoaineiden määrällä, joiden osalta on annettu harhaanjohtavia tai epätarkkoja tietoja.
7. Toimivaltaisen viranomaisen tai toimivaltaisten viranomaisten on tämän artiklan 2, 4, 5 ja 6 kohdassa tarkoitettujen sakkojen määräämistä koskevassa päätöksessä selitettävä menetelmä, jota on sovellettu lentopolttoaineen, kestävien lentopolttoaineiden ja synteettisen lentopolttoaineen hinnan määrittämiseen unionin lentopolttoainemarkkinoilla. Menetelmän on perustuttava todennettaviin ja objektiivisiin perusteisiin, mukaan lukien 13 artiklassa tarkoitetun viimeisimmän saatavilla olevan teknisen raportin perusteet.

8. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentopolttoaineen toimittajat, joille on jollakin raportointikaudella kertynyt vajausta kestävien lentopolttoaineiden tai synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia koskevasta 4 artiklassa säädetystä velvoitteesta, toimittavat seuraavalla raportointikaudella markkinoille vajausta vastaavan polttoainemäärän raportointikausivelvoitteensa lisäksi.

Poiketen siitä, mitä ensimmäisessä alakohdassa säädetään, synteettisiin lentopolttoaineisiin sovelletaan 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2031 sekä 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisillä kausilla seuraavia sääntöjä:

- a) lentopolttoaineen toimittajat, joille on 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2031 välisellä kaudella kertynyt vajausta synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräisiä osuuksia koskevasta 4 artiklassa säädetystä velvoitteesta, toimittavat ennen 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisen kauden päättymistä markkinoille vajausta vastaavan synteettisen lentopolttoaineen määrän kyseisen kauden velvoitteidensa lisäksi; ja
- b) lentopolttoaineen toimittajat, joille on 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisellä kaudella kertynyt vajausta synteettisten lentopolttoaineiden keskimääräisiä osuuksia koskevasta 4 artiklassa säädetystä velvoitteesta, toimittavat seuraavalla raportointikaudella markkinoille vajausta vastaavan synteettisen lentopolttoaineen määrän raportointikausivelvoitteensa lisäksi.

Tämän kohdan ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa tarkoitettujen velvoitteiden täyttäminen ei vapauta lentopolttoaineen toimittajaa velvoitteesta maksaa 4 ja 5 kohdassa säädettyjä sakkoja.

9. Jäsenvaltioilla on oltava kansallisella tasolla käytössään tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys velvoitteiden täyttämisen ja sakkojen perimisen varmistamiseksi.
10. Jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan, että sakkojen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava rahallinen arvo käytetään tukemaan kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeita, kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa tai kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavia menetelmiä.

Jos tällaiset tulot osoitetaan jäsenvaltion yleiseen talousarvioon, jäsenvaltion katsotaan noudattaneen ensimmäistä alakohtaa, jos se toteuttaa rahoitustukipolitiikkaa, jolla tuetaan kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeita, kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa tai politiikkoja, joilla tuetaan kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavia menetelmiä arvon ollessa yhtä suuri tai suurempi kuin sakoista saatavien tulojen arvo.

Jäsenvaltioiden on julkaistava viimeistään 25 päivänä syyskuuta 2026 ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomus sakoista saatujen yhteenlaskettujen tulojen käytöstä sekä tiedot niiden tulojen tasosta, jotka on osoitettu kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeisiin, kestävien lentopolttoaineiden tuotantoon tai politiikkoihin, joilla tuetaan kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden hintaerojen kaventamisen mahdollistavia menetelmiä.

13 artikla

Tietojen keruu ja julkaiseminen

1. Lentoturvallisuusvirasto julkaisee vuosittain 7, 8 ja 10 artiklassa tarkoitettuihin raportteihin perustuvan teknisen kertomuksen ja toimittaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Kertomuksessa on oltava vähintään seuraavat tiedot:
 - a) kestävien lentopolttoaineiden yhteenlaskettu määrä, jonka ilma-alusten käyttäjät ovat ostaneet unionin tasolla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien unionin lentoasemalta lähtevien lentojen käyttöön ja unionin lentoasemaa kohden;
 - b) unionin tasolla toimitettujen kestävien lentopolttoaineiden ja synteettisten lentopolttoaineiden yhteenlaskettu määrä jäsenvaltiota ja unionin lentoasemaa kohti. Kertomukseen on sisällyttävä unionin tasolla, jäsenvaltiota kohti ja unionin lentoasemaa kohti käytettyjen raaka-aineiden määrä ja tyyppi sekä analyysi lentopolttoaineen toimittajien kyvystä noudattaa liitteessä I määriteltyjä vähimmäisosuuksia;

- c) mahdollisuuksien mukaan toimitettujen kestävien lentopolttoaineiden määrä niissä kolmansissa maissa, joiden kanssa unioni tai unioni ja sen jäsenvaltiot ovat tehneet sopimuksen lentoliikenteen harjoittamisesta, ja muissa kolmansissa maissa, joissa tällaiset tiedot ovat julkisesti saatavilla;
- d) markkinatilanne, mukaan lukien hintatiedot, ja kestävien lentopolttoaineiden tuotannon ja käytön kehityssuuntaukset unionissa ja jäsenvaltioittain sekä mahdollisuuksien mukaan kolmansissa maissa, joiden kanssa unioni tai unioni ja sen jäsenvaltiot ovat tehneet sopimuksen lentoliikenteen harjoittamisesta, sekä muissa kolmansissa maissa, mukaan lukien tiedot kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisen hintaeron kehityksestä;
- e) tilanne 6 artiklassa säädettyjen velvoitteiden täyttämiseksi unionin lentoaseman pitäjän toimesta lentoasemakohtaisesti;
- f) kunkin sellaisen ilma-aluksen käyttäjän ja lentopolttoaineen toimittajan, jolla on raportointikaudella tämän asetuksen mukainen velvoite, vaatimustenmukaisuustilanne;
- g) kaikkien sellaisten kestävien lentopolttoaineiden alkuperä ja ominaisuudet ja sellaisen lentoliikenteeseen tarkoitetun vedyn kestävyysominaisuudet, jotka ilma-alusten käyttäjät ovat ostaneet käytettäväksi unionin lentoasemilta lähtevillä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvilla lennoilla;

- h) sellaisen lentopolttoaineen aromaattien ja naftaleenien keskimääräinen kokonaispitoisuus tilavuusprosentteina ja rikin keskimääräinen kokonaispitoisuus massaprocentteina, joka on toimitettu unionin lentoaseman toimesta ja unionin tasolla;
- i) 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja aloitteita toteuttavien hankkeiden eteneminen unionin lentoasemilla.

- 2. Lentoturvallisuusvirasto voi kyseistä kertomusta laatiessaan kuulla jäsenvaltioiden asiantuntijoita.

14 artikla

Ympäristömerkkijärjestelmä

- 1. Perustetaan vapaaehtoinen ympäristömerkkijärjestelmä, jonka avulla voidaan mitata lentojen ympäristötehokkuutta.
- 2. Tämän artiklan nojalla myönnettyjä merkkejä sovelletaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin ilma-alusten käyttäjiin unionin lentoasemilta lähtevien tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentojen osalta. Jos ilma-aluksen käyttäjä pyytää merkin myöntämistä tämän artiklan nojalla, sen on pyydettävä tällaista merkkiä kaikille tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluville lennoilleen, jotka lähtevät unionin lentoasemilta.

Ilma-alusten käyttäjät voivat pyytää tämän artiklan mukaisten merkkien myöntämistä myös tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluville lennoilleen, jotka saapuvat unionin lentoasemille. Jos ilma-aluksen käyttäjä pyytää merkin myöntämistä tämän alakohdan mukaisesti, sen on pyydettävä tällaista merkkiä kaikille lennoilleen, jotka saapuvat unionin lentoasemille.

3. Tämän artiklan mukaisesti myönnettyillä merkeillä todistetaan lennon ympäristötehokkuus tämän kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettujen tietojen perusteella. Lennon ympäristötehokkuus on määritettävä tietyn ilma-aluksen käyttäjän tietyllä reitillä edellisellä vastaavalla asetuksen (ETY) N:o 95/93 2 artiklan d alakohdassa tarkoitettulla aikataulukaudella suorittamien lentojen keskimääräisen ympäristötehokkuuden perusteella.

Tämän artiklan mukaisesti myönnettyjen merkkien on sisällettävä seuraavat tiedot:

- a) odotettu hiilijalanjälki matkustajaa kohti, ilmaistuna parametreinä, kuten kilogrammoina hiilidioksidia matkustajaa kohti, merkin voimassaoloaikana;
- b) odotettu hiilidioksiditehokkuus kilometriä kohti, ilmaistuna parametreinä, kuten grammoina hiilidioksidia matkustajaa kohti kilometriltä, merkin voimassaoloaikana.

4. Lentoturvallisuusvirasto määrittää odotetun hiilijalanjäljen matkustajaa kohti ja odotetun hiilidioksiditehokkuuden lentokilometriä kohti käyttäen standardoitua ja tieteeseen perustuvaa menetelmää ja ilma-alusten käyttäjiltä saatuja tietoja kaikista tai joistakin seuraavista tekijöistä:
- a) ilma-alustyyppit, keskimääräinen matkustajamäärä ja rahtikuorma sekä tarvittaessa arviot näistä tekijöistä, kuten tietyn reitin keskimääräiset kuormituskertoimet tietyltä ajanjaksolta; ja
 - b) ilma-aluksen käyttäjän suorittamilla lennoilla käytetyn polttoaineen suorituskyky polttoaineenkulutuksen perusteella ja käyttäen parametrejä, kuten tankattujen kestävien lentopolttoaineiden kokonaismäärä, prosenttiosuus kaikesta kulutetusta polttoaineesta, laatu ja alkuperä, koostumus ja lentoa varten lasketut polttoaineen käytöstä aiheutuvat elinkaaripäästöt.
5. Tämän artiklan nojalla myönnetyt merkit ovat voimassa enintään yhden vuoden ajan, joka täsmennetään 11 kohdan c alakohdassa tarkoitetuissa täytäntöönpanosäädöksissä. Ilma-aluksen käyttäjän on esitettävä merkin voimassaoloaika selvästi yhdessä merkin kanssa.
6. Lentoturvallisuusvirasto myöntää ilma-aluksen käyttäjän pyynnöstä merkit kullekin samoissa olosuhteissa suoritettavalle lennolle tai lentojen sarjalle 3 kohdassa tarkoitettujen tietojen sekä 4 kohdassa tarkoitettujen standardoitujen ja tieteeseen perustuvien menetelmien ja tekijöiden perusteella.

Lentoturvallisuusvirasto voi vaatia ilma-aluksen käyttäjää toimittamaan lisätiedot, jotka ovat tarpeen merkin myöntämiseksi.

Jos ilma-aluksen käyttäjä ei toimita kaikkia tarvittavia tietoja, jotta lentoturvallisuusvirasto voi myöntää pyydetyn merkin, lentoturvallisuusviraston on hylättävä pyyntö.

Ilma-aluksen käyttäjä voi hakea muutosta tämän kohdan ja tämän artiklan 7 kohdan nojalla tehtyihin lentoturvallisuusviraston päätöksiin. Muutoksenhaku on toimitettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1139¹ 105 artiklassa tarkoitetulle valituslautakunnalle 10 päivän kuluessa päätöksestä ilmoittamisesta. Sovelletaan asetuksen (EU) 2018/1139 106 ja 107 artiklaa, 108 artiklan 2 ja 3 kohtaa sekä 111, 112, 113 ja 114 artiklaa. Lentoturvallisuusviraston tämän kohdan nojalla tekemät päätökset on tehtävä ilman aiheetonta viivytystä.

7. Lentoturvallisuusvirasto tarkastelee määräajoin, ovatko tekijät, joiden perusteella merkki myönnettiin kullekin samoissa olosuhteissa suoritetulle lennolle tai lentojen sarjalle, muuttuneet. Jos lentoturvallisuusvirasto katsoo, että merkki ei enää ole asianmukainen, sen on sen jälkeen, kun se on antanut toiminnanharjoittajalle tilaisuuden tulla kuulluksi, peruutettava olemassa oleva merkki tai myönnettävä uusi merkki. Lentoturvallisuusvirasto ilmoittaa päätöksestään ilma-aluksen käyttäjälle.

Ilma-aluksen käyttäjän on viipymättä mukautettava merkin esillepanoa vastaavasti.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1139, annettu 4 päivänä heinäkuuta 2018, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 2111/2005, (EY) N:o 1008/2008, (EU) N:o 996/2010, (EU) N:o 376/2014 ja direktiivien 2014/30/EU ja 2014/53/EU muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 552/2004 ja (EY) N:o 216/2008 ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3922/91 kumoamisesta (EUVL L 212, 22.8.2018, s. 1).

8. Ilma-alusten käyttäjien, joille on myönnetty merkki 6 kohdan mukaisesti, on asetettava esille kyseinen merkki, joka sisältää 3 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetut tiedot. Merkin on oltava helposti saatavilla ja ymmärrettävä. Se on esitettävä siten, että asiakkaat voivat helposti vertailla samaa reittiä liikennöivien eri ilma-alusten käyttäjien liikennöimien lentojen ympäristötehokkuutta. Jos ilma-aluksen käyttäjä asettaa merkin esille myyntipisteessä tai missä tahansa muussa tilanteessa, jossa ollaan yhteydessä asiakkaisiin, sen on tehtävä niin kaikkien tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentojen osalta.
9. Jotta voidaan rahoittaa lentoturvallisuusviraston tarjoaman palvelun kustannukset, merkin myöntämisestä ilma-aluksen käyttäjän pyynnöstä on maksettava maksu. Tällaisista maksuista saatavat tulot ovat asetuksen (EU) 2018/1139 120 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja muita tuloja, ja niitä on käsiteltävä käyttötarkoitukseensa sidottuina tuloina, jotka lentoturvallisuusvirasto kohdentaa kyseisten kustannusten kattamiseen. Tässä sovelletaan asetuksen (EU) 2018/1139 126 artiklan 2 ja 3 kohtaa. Maksun määrä määritellään asetuksen (EU) 2018/1139 126 artiklan 4 kohdan mukaisesti.
10. Osana asetuksen (EU) 2018/1139 87 artiklan 2 kohdassa säädettyjä ympäristönsuojelun alan tehtäviään lentoturvallisuusvirasto edistää tietoisuuden lisäämistä tällä artiklalla perustetun merkkijärjestelmän olemassaolosta.

11. Jotta voidaan varmistaa tässä artiklassa vahvistettujen sääntöjen yhdenmukainen täytäntöönpano ja noudattaminen, komissio hyväksyy 1 päivään tammikuuta 2025 mennessä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset seuraavista:
- a) edellä 4 kohdassa tarkoitetut standardoidut ja tieteeseen perustuvat menetelmät, jotka perustuvat parhaaseen saatavilla olevaan tieteelliseen tietoon, erityisesti lentoturvallisuusviraston toimittamiin tietoihin, mukaan lukien menetelmät 4 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen arvioiden käyttämiseksi;
 - b) menettely, jolla ilma-alusten käyttäjät toimittavat lentoturvallisuusvirastolle asiaankuuluvat tiedot merkin myöntämistä varten, ja menettely, jolla lentoturvallisuusvirasto myöntää merkin, mukaan lukien määräaika, johon mennessä lentoturvallisuusviraston on tehtävä päätös 6 kohdan nojalla;
 - c) tämän artiklan mukaisesti myönnettyjen merkkien voimassaoloaika, joka on enintään yksi vuosi;
 - d) edellytykset, joiden mukaisesti lentoturvallisuusvirasto suorittaa 7 kohdassa tarkoitetun uudelleentarkastelun;
 - e) edellä 7 kohdassa mainittu menettely, jonka avulla lentoturvallisuusvirasto voi joko peruuttaa olemassa olevat merkit tai antaa uuden merkin;

- f) mallit tämän artiklan mukaisesti myönnettyjen merkkien esillepanoa varten;
- g) sen varmistaminen, että kaikki myönnetyt merkit ovat helposti saatavilla koneellisesti luettavassa muodossa;
- h) mahdollisuus ja edellytykset, joiden mukaisesti ilma-alusten käyttäjät voivat ilman tämän artiklan mukaisen merkin käyttämistä esittää 3 kohdassa tarkoitettuja vastaavia ympäristötehokkuutta koskevia tietoja unionin lentoasemilta lähtevien lentojen osalta.

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 16 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

12. Komissio yksilöi ja arvioi 1 päivään heinäkuuta 2027 mennessä tällä artiklalla perustetun merkkijärjestelmän toiminnan kehitystä sekä tällaiseen järjestelmään mahdollisesti tehtäviä parannuksia tai lisätoimenpiteitä erityisesti sellaisen pakollisen ympäristömerkkijärjestelmän perustamiseksi, joka kattaa kaikki lentojen tai lentojen sarjan ympäristötehokkuuden näkökohdat ja erilaiset hiilestä irtautumista koskevat toimenpiteet, joita ilma-alusten käyttäjät toteuttavat, täysin unionin oikeuden mukaisesti. Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, joka sisältää tämän kohdan nojalla tehdyn arvioinnin tärkeimmät tulokset. Se voi tarvittaessa liittää kertomukseen lainsäädäntöehdotuksen.

15 artikla
Joustomekanismit

1. Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, 1 päivän tammikuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana lentopolttoaineen toimittaja voi kultakin raportointikaudelta toimittaa liitteessä I määritetyt kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudet painotettuna keskiarvona kaikesta unionin lentoasemilla kyseisellä raportointikaudella toimittamastaan lentopolttoaineesta.
2. Komissio yksilöi ja arvioi viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2024 kestävien lentopolttoaineiden tuotannon ja tarjonnan kehitystä unionin lentopolttoainemarkkinoilla sekä arvioi 1 kohdassa tarkoitettuun nykyiseen kestävien lentopolttoaineiden joustomekanismiin tehtäviä mahdollisia parannuksia tai lisätoimenpiteitä, kuten kestävien lentopolttoaineiden kaupankäyntijärjestelmän perustamista tai tunnustamista, jotta mahdollistetaan polttoainetoimitukset unionissa ilman fyysistä yhteyttä toimituspaikkaan, jotta kestävien lentopolttoaineiden tarjontaa ja käyttöönottoa ilmailussa voidaan edelleen helpottaa joustojakson aikana.

Tällainen mahdollinen järjestelmä, johon sisältyy ns. book and claim -järjestelmän piirteitä, voisi antaa ilma-alusten käyttäjille tai polttoaineen toimittajille tai molemmille mahdollisuuden ostaa kestäviä lentopolttoaineita lentopolttoaineen toimittajien kanssa tehdyin sopimusjärjestelyin ja vaatia kestävien lentopolttoaineiden käyttöä unionin lentoasemilla.

Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, jossa esitetään tämän kohdan mukaisesti suoritettujen arvioinnin tärkeimmät tulokset, ja liittää siihen tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen.

16 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa ReFuelEU Aviation -komitea, jäljempänä 'komitea'. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.
3. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

17 artikla

Kertomukset ja uudelleentarkastelu

1. Komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen soveltamisesta viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2027 ja sen jälkeen joka neljäs vuosi.

2. Kertomukseen on sisällytettävä yksityiskohtainen arvio lentopolttoainemarkkinoiden kehityksestä ja kyseisen kehityksen vaikutuksesta unionin ilmailun sisämarkkinoiden toimintaan, mukaan lukien kilpailukykyyn ja yhteyksiin, erityisesti saarten ja syrjäisten alueiden osalta, sekä elinkaaripäästövähennysten kustannustehokkuuteen. Kertomuksessa arvioidaan myös kestävien lentopolttoaineiden alan investointien, työllisyyden ja koulutuksen sekä tutkimuksen ja innovoinnin tarvetta. Kertomuksessa on myös annettava tietoa teknologisista edistysaskelista kestävien lentopolttoaineiden kannalta merkityksellisessä tutkimuksessa ja innovoinnissa ilmailualalla, mukaan lukien muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vähentäminen tai hiilidioksidin talteenottoa suoraan ilmasta koskevat tekniikat.
3. Kertomuksessa on arvioitava mahdollista tarvetta tarkistaa tämän asetuksen soveltamisalaa, kestävien lentopolttoaineiden määritelmää, 4 artiklassa ja liitteessä I olevia hyväksyttäviä polttoaineita ja vähimmäisosuuksia sekä sakkojen tasoa. Kertomuksessa on arvioitava tämän asetuksen soveltamisalan mahdollista laajentamista muihin direktiivissä (EU) 2018/2001 määriteltyihin energialähteisiin ja muuntotyyppeihin synteettisiin polttoaineisiin ottaen asianmukaisesti huomioon teknologianeutraaliuden periaate. Kertomuksessa on myös arvioitava aloitteita, parannuksia ja lisätoimenpiteitä, joilla helpotetaan ja edistetään muiden kuin drop-in- lentopolttoaineiden ja niihin liittyvien palvelujen, infrastruktuurin ja teknologioiden tarjonnan ja käyttöönoton lisäämistä lentoliikenteen hiilestä irtautumista koskevan tavoitteen mukaisesti säilyttäen samalla tasapuoliset toimintaedellytykset.

4. Kertomuksessa on tarkasteltava mahdollisuutta ottaa käyttöön mekanismeja kestävien lentopolttoaineiden tuotannon ja tankkaamisen tukemiseksi, mukaan lukien varojen kerääminen ja käyttö, ja tämän asetuksen yhteyksille ja kilpailukyvyllle aiheuttamien kielteisten vaikutusten rajoittamiseksi. Kertomuksessa on tarkasteltava, olisiko tällaisiin mekanismeihin sisällytettävä rahoitusmekanismeja ja muita mekanismeja kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden hintaerojen tasoittamiseksi.
5. Kertomuksessa on arvioitava 5 artiklan nojalla myönnettyjen poikkeusten vaikutusta ilmailun sisämarkkinoiden toimintaan.

Kertomukseen on mahdollisuuksien mukaan sisällytettävä tietoja politiikan kehityksestä asiaankuuluuissa kolmansissa maissa, myös niiden unionin tai unionin ja sen jäsenvaltioiden kanssa tekemien monen- ja kahdenvälisten sopimusten puitteissa, sekä mahdollisten toimintapoliittisten puitteiden kehittämisestä kestävien lentopolttoaineiden toimitusta ja tankkaamista varten ICAOn tasolla.

Kertomuksessa on arvioitava unionin lentoliikenteen harjoittajien ja keskuslentoasemien kilpailukykyä suhteessa niiden kilpailijoihin asiaankuuluvissa kolmansissa maissa sekä mahdollista uudelleenreititystä, erityisesti kun on kyse liikenteen siirtämisestä kohti kolmansien maiden keskuslentoasemia, mikä johtaa hiilivuotoon. Erityisesti jos käytössä ei ole sellaista kestävien lentopolttoaineiden käyttöä kansainvälisillä lennoilla koskevaa kansainvälisen tason pakollista järjestelmää, joka olisi yhtä kunnianhimoinen kuin tässä asetuksessa säädetty vaatimukset, eikä kansainvälisellä tasolla kehitettyjä mekanismeja hiilivuodon ja kilpailun vääristymisen riskin välttämiseksi kansainvälisessä ilmailussa, komissio harkitsee 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä tarvittaessa kohdennettuja mekanismeja, joilla pyritään estämään nämä vaikutukset, mukaan lukien tarvittaessa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2023/956¹ perustetun hiilirajamekanismin ulottaminen kansainväliseen ilmailuun, ja muun tyyppisiä toimenpiteitä, joissa otetaan huomioon se, että lennon lopullinen määräpaikka sijaitsee unionin alueen ulkopuolella.

6. Kertomukseen on sisällytettävä yksityiskohtaisia tietoja tämän asetuksen täytäntöönpanon valvonnasta. Kertomuksessa on tarkasteltava tämän asetuksen muutostarvetta ja tarvittaessa sitä, mitä muutoksia olisi harkittava ICAOn tasolla mahdollisesti harkittavan kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa koskevan toimintapoliittisen kehityksen mukaisesti.

Osana ensimmäistä kertomusta tai aiemmin Euroopan parlamentille ja neuvostolle esitettynä erillisenä kertomuksena komissio arvioi mahdollisia toimenpiteitä lentopolttoaineiden polttoainesisällön optimoimiseksi.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2023/956, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, hiilidioksidipäästöjen säätömekanismin perustamisesta rajalle (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 52).

7. Komissio voi kuulla jäsenvaltioita kyseistä kertomusta laatiessaan viimeistään kuusi kuukautta ennen sen hyväksymistä.

18 artikla

Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2024.

Sen 4, 5, 6, 8 ja 10 artiklaa sovelletaan kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2025.

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

Tehty Strasbourgissa

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

LIITE I

Tämän asetuksen 4 artiklassa tarkoitettujen kestävien lentopolttoaineiden osuudet

- a) 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen kunakin vuonna vähintään 2 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita;
- b) 1 päivästä tammikuuta 2030 alkaen kunakin vuonna vähintään 6 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta
 - i) 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2031 välisenä aikana keskimäärin 1,2 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita, josta kunakin vuonna vähintään 0,7 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
 - ii) 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana keskimäärin 2,0 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita, josta kunakin vuonna 1 päivän tammikuuta 2032 ja 31 päivän joulukuuta 2033 välisenä aikana vähintään 1,2 prosenttia ja josta 1 päivän tammikuuta 2034 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisenä aikana vähintään 2,0 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
- c) 1 päivästä tammikuuta 2035 alkaen kunakin vuonna vähintään 20 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 5 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
- d) 1 päivästä tammikuuta 2040 alkaen kunakin vuonna vähintään 34 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 10 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;

- e) 1 päivästä tammikuuta 2045 alkaen kunakin vuonna vähintään 42 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 15 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
 - f) 1 päivästä tammikuuta 2050 alkaen kunakin vuonna vähintään 70 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 35 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita.
-

LIITE II

Malli ilma-aluksen käyttäjälle raportointia varten

Malli ilma-aluksen käyttäjälle lentopolttoaineiden tankkaamisesta raportointia varten

Unionin lento-asema	Unionin lento-aseman ICAO-koodi	Vuodessa tarvittava lento-polttoaine (tonnia)	Tosiasiallisesti tankattu lento-polttoaine (tonnia)	Vuodessa tankkaamaton määrä (tonnia)	Vuodessa tankkaamaton kokonais-määrä (tonnia)	Polttoaine-turvallisuus-sääntöjen noudattamiseksi vuodessa tankattu määrä (tonnia)

Malli ilma-aluksen käyttäjälle kestävien lentopolttoaineiden ostoista raportointia varten

Liikennöityjen lentojen kokonais-määrä	Lento-tuntien kokonais-määrä	Poltto-aineen toimittaja	Ostettu määrä (tonnia)	Muuntamis-prosessi	Ominais-piirteet	Raaka-aineen alkuperä	Elin-kaari-päästöt