



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 16. juuli 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0205(COD)

10884/21
ADD 3

TRANS 479
AVIATION 207
ENV 530
ENER 331
IND 201
COMPET 558
ECO 80
RECH 355
CODEC 1101
CLIMA 197
RELEX 674

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2021) 634 final
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus võrdsete võimaluste tagamise kohta säästva lennutranspordi jaoks

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2021) 634 final.

Lisatud: SWD(2021) 634 final



Brüssel, 14.7.2021
SWD(2021) 634 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus

võrdsete võimaluste tagamise kohta säästva lennutranspordi jaoks

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

Kommenteeritud kokkuvõte

Mõjuhinnang ettepaneku kohta võtta vastu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks

A. Vajadus meetmete järele

Miks? Mis on lahendamist vajav probleem?

Kuigi lennutranspordi valdkonnas on võrdsete võimaluste säilitamine oluline, on lennundussektori kasvuhooonegaaside heitkogused alates 1990. aastate algusest suurenenud nii ELi kui ka maailma tasandil ning eeldatavasti suurenevad 2050. aastaks veelgi. Kuna EL on võtnud vastu ambitsioonikad kliimaeesmärgid aastateks 2030 ja 2050, tuleb lennunduses kiirendada CO₂ heite vähendamist. Siiski on sektoril vähe võimalusi oma CO₂-jalajälje vähendamiseks, eelkõige fossiilkütustele tuginemise ja selle tõttu, et puuduvad väljakujunenud ja hinnakonkurentsi pakkuvad alternatiivsed kütusetehnoloogiad. Nagu on rõhutatud komisjoni 2030. aasta kliimaeesmärkide kavas, võivad säästvad lennukikütused aidata märkimisväärselt kaasa sektori CO₂ heite vähendamisele. Säästev lennukikütus on tehnoloogiliselt elujõuline ning sobib kokku olemasolevate õhusõidukite tehnoloogia ja kütuse taristuga. Siiski on säästva lennukikütuse turg seiskunud seal, kus i) tootmine ja ii) nõudlus kõnealuse kütuse järele on väike. See on tingitud a) probleemidest tööstuses ja kaubanduses, sealhulgas suurtest tootmiskuludest ning konkureerivast nõudlusest lähtematerjali ja taastuvenergia järele, b) kõrge riskiga investeringutest tootmise suurendamiseks, ning c) kehtivast õigus- ja eelarveraamistikust, mis ei võimalda säästvat lennukikütust kasutusele võtta, seda kõike õhutranspordi turu väga konkurentsivõimelise iseloomu kontekstis.

Mida selle algatusega loodetakse saavutada?

Käesoleva algatuse üldeesmärk on tagada võrdsed võimalused lennutranspordi turul, vähendades samal ajal lennunduse CO₂ heitkoguseid kooskõlas ELi 2030 ja 2050. aasta kliimaeesmärkidega, kasutades fossiilse reaktiivkütuse asemel ära CO₂ heite vähendamise suurt potentsiaali, luues säästva lennukikütuse jaoks konkurentsivõimelise turu, tagades samal ajal võrdsed võimalused lennunduses. Ühelt poolt tähendab see i) suuremahulise säästva lennukikütuse tootmise ja pakumise saavutamist konkurentsivõimeliste kuludega; olemasoleva tootmisvõimsuse optimeerimist ja uute säästva lennukikütuse tehaste arendamise edendamist ELis; tootmiskulude vähendamist mastabisäästu ja õppimismõju kaudu. Teiselt poolt tähendab see, et ii) lennuettevõtjad võtavad säästva lennukikütuse järk-järgult ja pidevalt kasutusele; kasvuhooonegaaside heite ülekandumise ohu vähendamist ja lennuettevõtjate juurdepääsu tagamist säästva lennukikütuse turule võrdsete tingimuste alusel.

Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus?

Lennundus kujutab endast väga integreeritud turgu, mis tegutseb kogu ELi hõlmavas võrgustikus. Piiriülene mõõde on lennutranspordi lahutamatu osa, mis muudab killustatud õigusraamistiku ettevõtjate jaoks suureks takistuseks. Riiklike meetmete ebaühtlus võib põhjustada soovimatuid vastumõjusid. Ka lennunduse CO₂ heitkogused on piiriülesed ning seetõttu ei saa neid käsitleda üksnes riiklikul või kohalikul tasandil. ELi kliimaeesmärgid saavutatakse tõenäoliselt kõige tõhusamalt, kui kehtestatakse vastav poliitika ELi tasandil. Lõpetuseks, säästva lennukikütuse ulatuslik tootmine ja tarnimise eesmärki saab kõige paremini saavutada ELi tasandil, kuna energiasektor on märkimisväärselt integreeritud turuosalistega, kes tegutsevad suures osas kogu ELis.

B. Lahendused

Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant? Miks?

Kavandatud meetmed on üles ehitatud regulatiivsele nõudele, mis hõlmab konkurentsivõimelise tagamist lennutranspordis ja säästva lennukikütuse kohustuse täitmist. Poliitikavariandid pakuvad selle kohustuse väljatöötamiseks erinevaid viise. Esimene variantide kogum (A1 ja A2) hõlmab kütusetarnijate kohustust tarnida säästvat lennukikütust kõigile ELi lennujaamadele. Teine variantide kogum (B1 ja B2) hõlmab lennuettevõtjate kohustust võtta säästev lennukikütus kasutusele ELi lennujaamadest lendamisel (B1 hõlmab kõiki lende, B2 ainult ELi siseseid lende). Kolmas variantide kogum (C1 ja C2) hõlmab kütusetarnijate kohustust tarnida säästvat lennukikütust alguses teatava paindlikkusega ning lennuettevõtjate kohustust tankida reaktiivkütust enne ELi lennujaamadest väljumist. Eesmärgid on seatud variantidele A1, B1, B2 ja C1 seoses säästva lennukikütuse mahuga ning variantidele A2 ja C2 seoses reaktiivkütuse CO₂-mahukuse vähendamisega. Kõik variandid sisaldavad stiimuleid RFNBODE¹ toetamiseks. Kõigi variantidega kaasnevad kõrvalmeetmed, mis jäävad käesoleva algatuse kohaldamisalast välja. Need hõlmavad Euroopa tegevuse tõhustamist rahvusvahelises tsiviillennunduse

¹ Muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused (RFBNO), nagu on määratletud uuesti sõnastatud taastuvenergia direktiivis (EL) 2018/2001). Üldiselt tuntud kui „e-kütused“ või „sünteesilised kütused“.

organisatsioonis ICAO, et kehtestada üldised säästva lennukikütuse kasutuseesmärgid, suunates vahendeid nende kütuste kasutuselevõtuks, luues strateegilise liidu taastuvastest energiaallikatest toodetud kütuste ja vähese CO₂ heitega kütuste toetamiseks ning hõlbustades säästva lennukikütuse sertifitseerimisprotsessi. Muud praegu läbivaatamisel olevad ELi õigusraamistiku osad (nt ELi heitkogustega kauplemise süsteem, energia maksustamise direktiiv ja taastuenergia direktiiv (RED)²) võivad säästva kütuse kasutuselevõttu veelgi toetada. Eelistatud variantideks on C1 ja C2, sest need võimaldavad säästva lennukikütuse tootmist ja kasutuselevõttu kulutõhusal viisil kooskõlas kliimaeesmärkidega oluliselt suurendada, moonutades võimalikult vähe turgu ja vähendades kasvuhoonegaaside heite ülekandumist.

Kes millist varianti toetab?

Suur osa lennunduse ja kütusetööstuse sidusrühmadest, liikmesriikidest ja valitsusvälistest organisatsioonidest toetavad säästva lennukikütuse kohustuse kehtestamist tõhusa poliitilise mehhanismina, mille abil suurendada kõnealuse kütuse tootmist ja kasutuselevõttu ning vähendada edukalt CO₂ heidet lennundussektoris. Sidusrühmad on variandi konkreetse kava suhtes üsna eri meelt, kuid enamik kütusetarnijaid, liikmesriike, valitsusvälistest organisatsioonidest ja mõned lennuettevõtjad toetavad tarnijapoolset säästva lennukikütuse kohustust koos kütuse tarnimise paindlikkusega, ning hõlmates reaktiivkütust, mida tarnitakse kõikide ELi lennujaamadest väljuvate lendude jaoks. Samal ajal näeb enamik sidusrühmi vajadust meetmete järele, mis väldiksid kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ja moonutusi lennunduse siseturul. Enamik sidusrühmi toetab ka konkreetseid stiimuleid piirkondlike RFNBOde toetamiseks. Kõik need meetmed on lisatud eelistatud variantidesse C1 ja C2.

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju

Millised on eelistatud poliitikavariandi eelised?

Eelistatud variandid C1 ja C2 aitaksid vähendada oluliselt lennundussektori CO₂ heidet, st 2050. aastaks võrreldes lähtestsenaariumiga ligikaudu 60–61 %. Õhusaasteainete heitkogused vähenevad 2050. aastaks ligikaudu 9 % võrreldes lähtetasemega. Lenndusega seotud keskkonnakulusid (CO₂ heite ja õhusaasteainete heitega seotud kulud) vähendatakse võrreldes lähtetasemega ligikaudu 87–88 miljardi euro võrra aastatel 2021–2050, väljendatuna nüüdisväärtuses. Säästva lennukikütuse tootmisvõimsus suureneb 2050. aastaks täiendavalt 25,5–25,6 miljoni tonni võrra. Säästva lennukikütuse turule laskmine vähendab oluliselt lennunduse sõltuvust fossiilsest reaktiivkütusest, mille tarbimine võrreldes lähtetasemega väheneb 2050. aastaks 65 %. ELi energiajulgeolek paraneb, kuna fossiilenergia import kolmandatest riikidest väheneb ning säästva lennukikütuse tootmiseks vajalikku lähteainet ja taastuvat elektrit hangitakse ELis (ELis toodetud säästev lennukikütus moodustab 2050. aastal 92 % sellise kütuse kogutarbimisest). Eelistatud variantide C1 ja C2 puhul tulevad turule suurima CO₂ heite vähendamise potentsiaaliga säästva lennukikütuse tehnoloogiad märkimisväärselt varem kui ilma poliitiliste meetmeteta. Selle kütuse hinnad vähenevad võrreldes praeguste hinnangutega, mis aitab aja jooksul vähendada hinnavahet fossiilse reaktiivkütusega. Eelistatud variandid C1 ja C2 toovad ELis kaasa töökohtade netoarvu suurenemise, st võrreldes lähtetasemega luuakse ligikaudu 202 100 täiendavat töökohta. Õhusaaste vähenemisel on positiivne mõju rahvatervisele (st õhusaaste väliskulud vähenevad ajavahemikul 2021–2050 võrreldes lähtestsenaariumiga ligikaudu 1,5 miljardi euro võrra).

Millised on eelistatud poliitikavariandi kulud?

Eelistatud variantide C1 ja C2 puhul suurenevad kulud ajavahemikul 2021–2050 kokku 20,3 miljardi euro (C1) ja 14,6 miljardi euro (C2) võrra. Need kulud tulenevad peamiselt reaktiivkütuse kulude suurenemisest võrreldes lähtetasemega, st 103,5 miljardit eurot (C1) ja 88,2 miljardit eurot (C2) aastatel 2021–2050, väljendatuna nüüdisväärtuses. Kütusekulude kasv kajastub lennupiletihindades, mis 2050. aastaks suurenevad hinnanguliselt ligikaudu 8,1–8,2 %. Kõrgemad pileti hinnad toovad kaasa reisijateveo koguaktiivsuse mõningase vähenemise võrreldes lähtetasemega, kuigi 2050. aastaks on see võrreldes 2015. aastaga siiski kasvanud 77 %. See toob kaasa lennutranspordi väiksemad kapitali- ja tegevuskulud võrreldes lähtetasemega, st 84 miljardit eurot (C1) ja 74,5 miljardit eurot (C2). Täiendavad logistikakulud ulatuvad 0,19 miljardi euroni (C1 ja C2). Lisaks sellele suurenevad aastatel 2021–2050 lennuettevõtjate aruandluskulud võrreldes lähtetasemega 0,34 miljardi euro võrra (C1 ja C2), väljendatuna nüüdisväärtuses. Säästva lennukikütuse tootjate investeerimisvajadused on ajavahemikul 2021–2050 hinnanguliselt ligikaudu 10,4–10,5 miljardit eurot. Tegelikult tuleb 2050. aastaks ELis ehitada veel 104–106 säästva lennukikütuse tootmistehast, et hõlmata selle kütuse toomiseks vajalikku võimsust.

Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele?

Selle algatuse mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele on tõenäoliselt marginaalne ja seda on raske ennustada. Üksikasjalik hindamine puudub.

Kas on ette näha märkimisväärsed mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Kuigi kõnealune algatus tugineb suures osas olemasolevatele haldus- ja jõustamisprotsessidele, mis on juba

² ELi heitkogustega kauplemise süsteem, energia maksustamise direktiiv ja taastuenergia direktiiv.

kasutusel ELi muude õigusraamistike raames, suurenevad ametiasutuste halduskulud 0,27 miljardi euro võrra (C1 ja C2). See tähendab suuremaid kulusid liikmesriikide (264 miljonit eurot) ja ELi ametiasutuste (2,7 miljonit eurot) jaoks.

Kas on oodata muud olulist mõju?

Ühtegi muud olulist mõju ei ole ette näha.

D. Järeelmeetmed

Millal poliitika läbi vaadatakse?

Poliitika hindamisel antakse piisavalt aega pärast ettepaneku vastuvõtmist, et meetmed oleksid tõhusad ja et need avaldaksid mõju. Kui rakendamisega seotud probleeme ei teki, ei tohiks see olla lühem kui viis aastat pärast õigusakti jõustumist.