



Brüssel, 2. juuni 2022
(OR. fr, en)

9805/22

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0205(COD)

TRANS 348
AVIATION 107
ENV 532
ENER 244
IND 211
COMPET 434
ECO 49
RECH 329
CODEC 830
CLIMA 255
RELEX 726
IA 86

MENETLUSE TULEMUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Delegatsioonid

Eelmise dok nr: 8859/22

Komisjoni dok nr: 10884/21 REV1 + ADD1-3

Teema: Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks – ReFuel Aviation
– Üldine lähenemisviis

Delegatsioonidele edastatakse lisa teavitamise eesmärgil transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) poolt 2. juunil 2022 kokku lepitud eespool nimetatud ettepanekut käsitleva üldise lähenemisviisi tekst.

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Viimastel kümnenditel on lennutranspordil olnud liidu majanduses ja liidu kodanike igapäevaelus oluline roll, kuna see on liidu majanduse üks kõige paremini toimivaid ja dünaamilisemaid sektoreid. Lennundussektor on märkimisväärselt edendanud majanduskasvu, töökohtade loomist, kaubandust ja turismi ning ettevõtete ja kodanike ühendatust ja liikuvust, eelkõige liidu lennutranspordi siseturul. Lennutransporditeenuste kasv on aidanud oluliselt parandada lennuühendusi liidus ja kolmandate riikidega ning andnud märkimisväärse panuse liidu majandusse.

¹ ELT C ..., ..., lk ...

² ELT C ..., ..., lk ...

- (2) Alates 2020. aastast on lennutransport olnud üks COVID-19 kriisist kõige rängemalt mõjutatud sektoreid. Kuna pandeemia lõpp on juba silmapiiril, eeldatakse, et lennuliiklus hakkab lähiaastatel järk-järgult taastuma ja jõuab taas kriisieelsele tasemele. Samas on sektori heitkogused alates 1990. aastast suurenenud ning pärast pandeemias jagusaamist võib heitkoguste hulk taas kasvama hakata. Seepärast on vaja valmistuda tulevikuks ja teha vajalikud kohandused, et tagada hästitoimiv lennutransporditurg, mis aitab saavutada liidu kliimaeesmärke ning millel on kõrge ühendatuse, ohutuse ja turvalisuse tase.
- (3) Liidu lennutranspordisektori toimimine sõltub selle piiriülesest olemusest kogu liidus ja sektori üleilmsest mõõtmest. Lennutranspordi siseturg on üks liidu kõige rohkem integreeritud sektoreid, mida reguleeritakse turulepääsu ja käitamistingimusi käsitlevate ühtsete eeskirjadega. Lennutranspordi välispoliitikat reguleeritakse Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) ülemaailmsel tasandil kehtestatud eeskirjadega ning liidu või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sõlmitud ulatuslike mitme- või kahepoolsete lepingutega.
- (4) Kuna lennutransporditurul valitseb tugev konkurents liidu eri ettevõtjate vahel, on võrdsete võimaluste tagamine hädavajalik. Lennutranspordituru ja -ettevõtjate stabiilsuse ja heaolu aluseks on selge ning ühtlustatud poliitikaraamistik, kus õhusõiduki käitajad, lennujaamad ja muud lennundusvaldkonnas osalejad saavad tegutseda võrdsete võimaluste alusel. Turumoonutuste korral võivad õhusõiduki käitajad või lennujaamad sattuda sise- või väliskonkurentidega võrreldes ebasoodsasse olukorda. See omakorda võib kaasa tuua lennutranspordisektori konkurentsivõime vähenemise ning lennuühenduste kadumise kodanike ja ettevõtjate jaoks.

- (5) Eelkõige on oluline tagada kogu liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused seoses lennukikütusega, mis moodustab olulise osa õhusõiduki käitajate kuludest, soodustades samal ajal lennutranspordi CO₂ heite vähendamist säästvate lennukikütuste edendamise abil. Kütusehindade kõikumine võib mõjutada õhusõiduki käitajate majandustulemusi ja avaldada negatiivset mõju konkurentsile turul. Kui lennukikütuse hinnad on liidu lennujaamade või liidu ja liiduväliste lennujaamade vahel erinevad, võivad õhusõidukite käitajad otsustada majanduslikel põhjustel oma tankimisstrateegiaid kohandada. Odavama kütuse kaasavedu suurendab õhusõidukite kütusekulu ja põhjustab tarbetut kasvuhoonegaaside heidet. Seega õõnestab odavama kütuse kaasavedu õhusõiduki käitajate poolt liidu keskkonnavalaseid jõupingutusi. Mõned õhusõidukikäitajad saavad oma põhibaasi soodsaid lennukikütusehindu kasutada konkurentsieelisena teiste samasuguseid liine teenindavate lennuettevõtjate ees. See võib vähendada sektori konkurentsivõimet ja kahjustada lennuühendusi. Käesoleva määrusega tuleks kehtestada meetmed selliste tavade vältimiseks, et ära hoida tarbetut keskkonnakahju ning taastada ja säilitada ausa konkurentsi tingimused lennutransporditurul.
- (6) Ühise transpordipoliitika põhieesmärk on säästev areng. See nõuab terviklikku lähenemisviisi, mille eesmärgiks on tagada nii liidu transpordisüsteemi tõhus toimimine kui ka keskkonnakaitse. Lennutranspordi säästvaks arenguks tuleb kehtestada meetmed, mille eesmärk on vähendada liidu lennujaamadest väljuvate õhusõidukite CO₂ heidet. Sellised meetmed peaksid aitama saavutada liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärke.

- (7) Teatise „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“,³ mille komisjon võttis vastu 2020. aasta detsembris, on esitatud ELi transpordisüsteemi tegevuskava, et viia ellu rohe- ja digiüleminek ning muuta süsteem vastupidavamaks. Lennutranspordisektori CO₂ heite vähendamine on vajalik ja keeruline protsess, eriti lühikeses perspektiivis. Euroopa ja liikmesriikide lennundusalastes teadus- ja innovatsiooniprogrammides tehtud tehnoloogilised edusammud on viimastel kümnenditel aidanud heitkoguseid oluliselt vähendada. Samas on ülemaailmne lennuliiklus kasvanud kiiremini, kui sektori heitkoguste vähendamise tase. Ehkki eeldatavasti peaksid uued tehnoloogiad aitama vähendada lähikümnenditel lühilendude sõltuvust fossiilkütusest, on säästvad lennukikütused ainus lahendus, mis võimaldab juba lähiajal märkimisväärselt vähendada kõikide lendude CO₂ heidet. See võimalus on aga praegu suures osas kasutamata.
- (8) Säästvad lennukikütused on vedelad asenduskütused, mis on täiesti võrdväärsed tavapärase lennukikütusega ja sobivad kasutamiseks olemasolevates õhusõidukimootorites. Ülemaailmsel tasandil on sertifitseeritud mitmed säästvate lennukikütuste tootmisviisid, mida saab kasutada tsiviil- ja militaarlennunduses. Säästvate lennukikütuste tehnoloogiline tase võimaldab juba lähiajal oluliselt vähendada lennutranspordi heitkoguseid. Säästvad lennukikütused peaksid keskmises ja pikas perspektiivis moodustama suurema osa lennukütusesegu koostisest. Lisaks peaksid säästvad lennukikütused võimaldama asjakohaste rahvusvaheliste kütusestandardite toel piirata käitaja kasutatava lõppkütuse aroomaatsete ühendite sisaldust, mis aitab vähendada muid kui CO₂ heitkoguseid. Lennutranspordi CO₂ heidet peaksid aitama järk-järgult vähendada muud õhusõidukitele sobivad alternatiivsed küteliigid, nagu elekter või vedel vesinik, mis tuleks esmalt kasutusele võtta lähilendude käitamisel.
- (9) Säästvate lennukikütuste järkjärguline kasutuselevõtt lennutransporditurul tähendab lennuettevõtjale täiendavaid kulusid, kuna säästva kütuse tootmistehnoloogia on tavapärase kütuse omast kallim. See võib võimendada lennutransporditurul lennukikütusega seotud võrdsete võimaluste puhul juba tekkinud probleeme ning veelgi moonutada õhusõidukite käitajate ja lennujaamade vahelist konkurentsi. Käesoleva määrusega tuleks võtta meetmeid, et vältida säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu negatiivset mõju lennundussektori konkurentsivõimele, ning kehtestada kogu liidus ühtlustatud nõuded.

³ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

- (10) Ülemaailmsel tasandil reguleerib säästvate lennukikutuste kasutamist ICAO. Eelkõige kehtestab ICAO üksikasjalikud nõuded rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemiga (CORSA) hõlmatud lendudel kasutatavate säästvate lennukikutuste säästvuse, jälgitavuse ja arvestuse kohta. Ehkki CORSA raames kasutusele võetud stiimuleid ja säästvaid lennukikutuseid peetakse rahvusvahelise lennunduse mittesiduva pikaajalise eesmärgi saavutamisel väga oluliseks, puudub praegu süsteem, mis kohustaks rahvusvahelistel lendudel kasutama säästvaid lennukikutuseid. Ulatuslikud mitme- või kahepoolsed lennutranspordilepingud ELi või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sisaldavad üldjuhul keskkonnakaitsealaseid sätteid. Siiski ei ole nende sätetega praegu kehtestatud lepinguosalistele jaoks siduvaid nõudeid säästvate lennukikutuste kasutamise kohta.
- (11) ELi tasandil on transpordisektori suhtes kohaldatavad taastuvenergia üldeeskirjad sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/2001⁴. Varem ei ole sellised horisontaalsed sektoriüleised õigusraamistikud fossiilkütustelt säästvale lennukikutusele üleminekul lennutranspordis tõhusaks osutunud. Direktiivis (EL) 2018/2001 ja sellele eelnenud õigusaktis on sätestatud üldised eesmärgid kõigi taastuvkütusele üleminekut vajavate transpordiliikide jaoks. Kuna lennundussektori kütuseturg on väike ja taastuvkütuseid on teiste transpordiliikidega võrreldes kallim toota, tuleks selliseid õigusraamistikke täiendada lennundusspetsiifiliste meetmetega, mis aitaksid tõhusalt edendada säästvate lennukikutuste kasutuselevõttu. Lisaks võib direktiivi (EL) 2018/2001 liikmesriikide õigusesse ülevõtmine lennutransporditurgu märkimisväärselt killustada, kui säästvaid lennukikutuseid käsitlevate siseriiklike õigusnormidega kehtestatakse väga erinevad eesmärgid. See tekitaks täiendavaid probleeme võrdsete võimaluste tagamisel lennutranspordisektoris.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

- (12) Seetõttu on lennutranspordi siseturu jaoks vaja kehtestada ühtsed eeskirjad, mis täiendaksid direktiivi (EL) 2018/2001 ja aitaksid ELi lennunduse siseturust tulenevate erivajaduste ning -nõuetega tegeledes täita selle üldisi eesmärke. Eelkõige püütakse käesoleva määrusega vältida lennundusturu killustumist, võimalikke konkurentsimoonusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tavasid, mida lennuettevõtjad kasutavad tankimiskulude vähendamiseks, soodustades samal ajal säästvate lennukikutuste kasutamist. Käesolev määrus ei tohiks siiski mõjutada direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud kohustusi; liikmesriigid saavad taotleda käesoleva määrusega hõlmatud lennukikutuste kasutamist nimetatud direktiivis sätestatud eesmärkide saavutamiseks, juhul kui seda tehakse nimetatud direktiivis sätestatud tingimustel ja piirides.
- (13) Käesoleva määruse esmane eesmärk on kehtestada raamistik, millega taastatakse ja säilitatakse lennukikutuste kasutamise seotud võrdsed võimalused lennutransporditurul. Kõnealune raamistik peaks aitama vältida liidus erinevate nõuete kehtestamist, mis süvendaksid õhusõidukite käitajate vahelist konkurentsi moonutavaid tankimistavasid või paneksid mõned lennujaamad teistega võrreldes ebasoodsasse konkurentsiolukorda. Raamistiku teine eesmärk on kehtestada ELi lennutransporditurul ranged eeskirjad, mis võimaldaksid liidu lennujaamadel järk-järgult suurendada säästvate lennukikutuste osakaalu, ilma et see mõjutaks negatiivselt konkurentsi ELi lennunduse siseturul.
- (14) Oluline on kehtestada kogu ELi siseturul ühtlustatud eeskirjad, mida kohaldatakse otse ja ühetaoliselt ühelt poolt lennundusturu osaliste ja teiselt poolt lennukikutusteturu osaliste suhtes. Direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud üldist raamistikku tuleks täiendada lennutranspordi suhtes kohaldatava erinormiga. See peaks hõlmama säästvate lennukikutuste tarne-eesmärkide järkjärgulist suurendamist. Need eesmärgid tuleks hoolikalt määratleda, võttes arvesse hästi toimiva lennutranspordituru eesmärke, vajadust vähendada lennundussektori CO₂ heidet ning praegust olukorda säästvate lennukikutuste sektoris.

- (15) Käesolevat määrust tuleks kohaldada selliste õhusõidukite suhtes, mis teostavad ärilise lennutranspordi lende tsiviillennundussektoris. Määrust ei tuleks kohaldada sõjaväe õhusõidukite ega humanitaar-, repatrieerimise ja väljasaatmise, otsingu-, pääste-, katastroofiabi- või meditsiinilisel otstarbel ning tolli-, politsei- ja tuletõrjeoperatsioonides kasutatavate õhusõidukite suhtes. Kuna eespool kirjeldatud lennud toimuvad erakorralistel asjaoludel, ei saa neid alati planeerida nii, nagu regulaarlende. Oma tegevuse laadi tõttu ei tarvitse selliste õhusõidukite käitajad olla suutelised täitma käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, kuna see võib kujutada endast tarbetut koormust. Selleks et tagada võrdsed tingimused kogu ELi ühtsel lennundusturul, peaks käesolev määrus hõlmama võimalikult suurt osa ärilisest lennuliiklusest, mida teostatakse ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest. Samas on ELi kodanike, ettevõtjate ja piirkondade huvides lennuühenduse tagamiseks oluline, et väikeste lennujaamade lennutransporditoimingutele ei pandaks põhjendamatu koormust. Tuleks kindlaks määrata iga-aastase reisijate- ja kaubaveomahtude künnis, millest allapoole jäävad lennujaamad ei kuuluks käesoleva määruse reguleerimisalasse. Määruse kohaldamisala peaks siiski hõlmama vähemalt 95 % kõikidest liidu lennujaamadest väljuvatest lendudest. Lisaks peaks liikmesriikidel olema võimalik otsustada, et nende territooriumil asuvat lennujaama, mis ei ületa kõnealust künnist, tuleks käsitada liidu lennujaamana käesoleva määruse tähenduses ja seetõttu tuleks tema suhtes kohaldada käesolevat määrust. Samadel põhjustel tuleks kindlaks määrata künnis, et vabastada kõnealuse määruse nõuete täitmisest sellised õhusõidukikäitajad, kes käitavad ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest vaid üksikuid lende.

(16) Edendada tuleks selliste säästvate lennukikütuste arendamist ja kasutuselevõttu, millel on suur jätkusuutlikkuse ja turuküpsuse potentsiaal ning innovatsiooni- ja kasvupotentsiaal tulevaste vajaduste rahuldamiseks. See peaks toetama uuenduslike ja konkurentsivõimeliste kütuseturgude loomist ning tagama, et lennundussektori säästva kütuse varud oleksid nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis piisavad, et aidata saavutada liidu transpordisektori CO₂ heite vähendamise eesmärke, tõhustades samal ajal liidu jõupingutusi keskkonnakaitse kõrge taseme saavutamiseks. Selle eesmärgi saavutamiseks peaksid olema toetusõiguslikud kõik biokütused, mis vastavad direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud säästlikkuse ja kasvuhoonegaaside heite kriteeriumidele ning mis on sertifitseeritud vastavalt nimetatud direktiivile, välja arvatud biokütused, mida toodetakse toidu- ja söödakultuuridest, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütused ning ringlussevõetud süsinikupõhised lennukikütused, mis vastavad nimetatud direktiivis osutatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävendile. Selleks et tagada kooskõla muude asjaomaste ELi poliitikavaldkondadega, peaks biokütuste, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste toetusõiguslikkus põhinema direktiivis 2018/2001 sätestatud säästlikkuse kriteeriumidel ja miinimumlävenditel.

Eelkõige on väga olulised direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud säästvad lennukikütused, mis on praegu äärmiselt kõige küpsem tehnoloogia lennutranspordi CO₂ heite vähendamiseks juba lühikeses perspektiivis. Koostöötlemise teel toodetud kütuste taastuenergia osakaal peaks olema säästva lennukikütuse määratluse kohaselt toetusõiguslik, kui taastuenergia osakaal on toodetud direktiivis (EL) 2018/2001 loetletud lähteainetest, välja arvatud kõnealuse direktiivi artikli 2 teise lõigu punktis 40 määratletud toidu- ja söödakultuuridest toodetud biokütused, ning see osakaal määratakse kindlaks kooskõlas delegeeritud õigusaktis [XXX] sätestatud metoodikaga.

Käesoleva määruse kohaldamisalasse tuleks lisada ka vähese CO₂ heitega sünteetilised lennukikütused, mis vähendavad kasvuhoonegaaside heidet sama palju kui muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütused.

(16a) Et täita käesoleva määruse kohaselt igas liidu lennujaamas tarnitava säästva lennukikütuse miinimumosakaalu nõue, võttes arvesse kasutamist kosmeetikatoodetes ja loomasöödas, peaks muude biokütuste kui direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 34 määratletud täiustatud biokütuste ning kõnealuse direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütuste, mida iga kütusetarnija tarnib liidu eri lennujaamadesse, osakaal olema maksimaalselt 3 %.

(17) Säästvuse eesmärke silmas pidades ei tohiks toetusõiguslikud olla sööda- ja toidukultuuridel põhinevad kütused. Maakasutuse kaudne muutus leiab eelkõige aset siis, kui põllukultuuride kasvatamine biokütuste tootmiseks tõrjub kõrvale traditsioonilise toidu- ja söödakultuuride tootmise. Selline lisanõudlus suurendab survet maale ja võib kaasa tuua põllumajandusmaa laienemise suure süsinikuvaruga maale, nagu metsad, märgalad ning turbamaad, tekitades täiendavaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja vähendades elurikkust. Uuringud on näidanud, et selle mõju ulatus sõltub mitmest tegurist, sealhulgas kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine liigist, biokütuste kasutamisest tingitud lisanõudlusest lähteaine järele ning sellest, mil määral on suure süsinikuvaruga maa kogu maailmas kaitstud. Suurimad maakasutuse kaudse muutuse riskid on kindlaks tehtud sellistest lähteainetest toodetud biokütuste puhul, mille tootmisala on olulisel määral laienenud suure süsinikuvaruga maale. Seepärast ei tohiks sööda- ja toidukultuuridel põhinevate kütuste tootmist edendada. Kõnealune lähenemisviis on kooskõlas liidu poliitikaga ja eelkõige direktiiviga (EL) 2018/2001, millega piiratakse selliste biokütuste kasutamist maantee- ja raudteetranspordis ning kehtestatakse asjakohane ülempiir, võttes arvesse nende väiksemat keskkonnakasu, halvemaid tulemusi kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaali seisukohast ja kestlikkusega seotud üldisemaid probleeme. Lisaks maakasutuse kaudsest muutusest põhjustatud kasvuhoonegaaside heitele, mis võib osaliselt või täielikult nullida kasvuhoonegaaside heite vähenemise üksikute biokütuste puhul, ohustab maakasutuse kaudne muutus ka bioloogilist mitmekesisust. See oht on eriti suur, kuna tootmine võib nõudluse märkimisväärse kasvu tõttu oluliselt laieneda. Lennundussektori nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele on praegu väga väike, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest lennukikütustest on fossiilkütused. Seepärast on asjakohane vältida olukorda, kus võib tekkida suur nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele, kuna käesoleva määrusega edendatakse nende kasutamist. Asjaolu, et põllumajanduskultuuridel põhinevad biokütused ei vasta käesoleva määruse kohastele toetusõiguslikkuse nõuetele, kahandab ka ohtu, et maanteetranspordi CO₂ heite vähenemine võiks aeglustuda, kuna põllumajanduskultuuridel põhinevaid biokütuseid hakatakse maanteetranspordi asemel kasutama lennundussektoris. Oluline on sellise ülemineku oht miinimumini viia, kuna maanteetransport on praegu ülekaalukalt kõige saastavam transpordisektor.

- (18) [...]
- (19) Käesoleva määruse eesmärk peaks olema tagada, et kõigil õhusõiduki käitajatel oleksid üksteisega konkureerides võrdsed võimalused juurdepääsuks säästvatele lennukikütustele. Selleks et vältida moonutusi lennundusteenuste turul, tuleks käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamadesse tarnida ühtsed miinimumkogused säästvaid lennukikütuseid. Selleks et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning edendada turuarengut ja selliste kõige säästvamate ning uuenduslikumate tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu, millel on kasvupotentsiaali kütusetehnoloogia vajaduste rahuldamiseks ka tulevikus, tuleks käesolevas määruses sätestada säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal, mida aja jooksul järk-järgult suurendatakse. Arvestades sünteetiliste lennukikütuste märkimisväärset CO₂ heite vähendamise potentsiaali ja nende praeguseid hinnangulisi tootmiskulusid, tuleks selliste kütuste jaoks kehtestada konkreetne kohustus. Sünteetilised lennukikütused, mida toodetakse taastuvatest energiaallikatest pärit elektrist ja otse õhust kogutud süsinikust, võimaldavad vähendada heitkoguseid tavapärase lennukikütusega võrreldes kuni 100 %. Muude säästvate lennukikütuste liikidega võrreldes on neil märkimisväärseid eeliseid ka tootmisprotsessi ressursitõhususe (eelkõige veevajaduse) seisukohast. Samas on sünteetiliste lennukikütuste tootmiskulud praegu hinnanguliselt kolm kuni kuus korda kõrgemad tavapärase lennukikütuse turuhinnast. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada selle tehnoloogia jaoks eraldi kohustus. Kütusetarnijatel peaks olema võimalus saavutada käesolevas määruses sätestatud miinimumosakaal, kasutades vähese CO₂ heitega vesinikust saadud vähese CO₂ heitega sünteetilisi lennukikütuseid, mis vähendavad kasvuhoonegaaside heidet sama palju kui muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütused.
- (20) Oluline on tagada, et säästvate lennukikütuste kindlaksmääratud miinimumosakaalu oleks võimalik edukalt ja katkematult lennundusturule tarnida. Selleks tuleks ette näha piisav üleminekuaeg, et võimaldada taastuvkütuste sektoril tootmisvõimsust vastavalt arendada. Säästvate lennukikütuste tarnimine peaks muutuma kohustuslikuks alates 2025. aastast. Samuti peaksid käesoleva määruse tingimused jääma pika aja jooksul muutumatuks, et tagada turul õiguskindlus ja prognoositavus ning edendada pidevat investeerimist säästvate lennukikütuste tootmisvõimsuse suurendamisse.

(20a) Kuna määruses ei ole kindlaks määratud säästvate lennukikütuste maksimaalset osakaalu kõikide lennukikütuste puhul, võivad lennuettevõtjad ja kütusetarnijad järgida ambitsioonikamat keskkonnapoliitikat, suurendades säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu ja pakkumist kogu oma käitamisvõrgus. Sellest tulenevalt peaks turule jääma vabadus tarnida ja kasutada suuremaid koguseid säästvate lennukikütust kui käesolevas määruses sätestatud minimaalsete osakaalude kohaldamiseks vajalikud kogused. Selleks et veelgi suurendada lennundussektori CO₂ heite vähendamist ja võttes arvesse sünteetiliste lennukikütuste märkimisväärset CO₂ heite vähendamise potentsiaali, peaks liikmesriikidel olema võimalik kohaldada piiratud aja jooksul ja kuni konkreetse piirmäärani ühes või mitmes nende territooriumil asuvas liidu lennujaamas selliste kütuste käesolevas määruses sätestatud suuremaid miinimumosakaale, kui eelmisel aruandeperioodil või mis tahes ajal enne 1. jaanuari 2027 on kogu liidu lennujaamades keskmiselt saavutatud säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal. Liikmesriikidel peaks olema ka võimalus selliseid piirmäärasid mitte kohaldada väikeste lennujaamade puhul, mille aastane rahvusvahelise reisijateveo maht on väiksem kui kaks miljonit reisijat, kuna selline võimalus ei mõjutaks kahjulikult lennunduse siseturgu. Kui sünteetiliste lennukikütuste jaotamist kõigis liidu lennujaamades ei ole võimalik tagada selliste kütuste tootmise või tarnimise struktuurse nappuse tõttu liidus, peaks komisjon võtma vastu otsuse, millega nõutakse liikmesriikidelt selliste kõrgemate riiklike miinimumosakaalude kohaldamise peatamist. Käesoleva määruse sätetega ei tohiks liikmesriikidel takistada selliste käesolevas määruses mitte sätestatud konkreetsete meetmete rakendamist, mille eesmärk on edendada säästvate lennukikütuste kasutamist siselendudel.

- (21) Seoses säästvatele lennukikütustele ülemineku ja kasutuselevõtu edendamiseks liidu lennujaamades võib odavam kütuse kaasaveo juhtumite arv hakata kütusehindade tõusuga seoses suurenema. Odavam kütuse kaasavedu ei ole kestlik ja seda tuleks vältida, kuna see kahjustab liidu jõupingutusi transpordist tuleneva keskkonnamõju vähendamisel. See on vastuolus lennunduse CO₂ heite vähendamise eesmärkidega, kuna koos õhusõiduki massiga suureneb nii konkreetse lennu kütusekulu kui ka asjaomased heitkogused. Odavam kütuse kaasavedu seab ohtu ka õhusõidukite käitajate ja lennujaamade võrdsed võimalused liidus. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada nõue, et õhusõiduki käitajad peavad enne liidu lennujaamast väljumist tankima. Enne konkreetsest liidu lennujaamast väljumist tangitud kütuse kogus peaks vastama sellest lennujaamast väljuvate lendude käitamiseks vajalikule kütusekogusele, ilma et see piiraks kütusevaru suurendamist, et järgida kütusega seotud kohaldatavate ohutuseeskirjade, eelkõige komisjoni määruse (EL) nr 965/2012⁵ nõudeid. Selle nõudega tagatakse, et liidu ja välismaiste õhusõidukikäitajate tegevuse suhtes kohaldatakse liidus võrdsed tingimusi, tagades samal ajal keskkonnakaitse kõrge taseme.
- (21a) Käesoleva määrusega tuleks siiski ette näha võimalus vabastada õhusõiduki käitajad piiratud ajaks kohustusest tankida enne väljumist liidu lennujaamadest väljuvatel konkreetsetel vähem kui 1200 kilomeetri pikkustel marsruutidel, kui need käitajad suudavad tõendada tõsiseid ja korduvaid tegevusraskusi õhusõidukite tankimisel konkreetse liidu lennujaamas, mis ei võimalda neil mõistliku aja jooksul edasi lennata, mis võib mõjutada eelkõige äärealade ühendatust, või struktuurseid kütusetarneraskusi, mis toovad kaasa oluliselt kõrgemad kütusehinnad kui teistes liidu lennujaamades sarnast liiki kütuste suhtes keskmiselt kohaldatavad hinnad. Oluliselt kõrgemad kütusehinnad konkreetse liidu lennujaamas ei tohiks olla põhjustatud peamiselt suuremast säästvate lennukikütuste kasutamisest selles lennujaamas.

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

- (22) Käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaama käitaja peaks võtma vajalikud meetmed, et hõlbustada juurdepääsu säästvatele lennukikütustele, et mitte takistada sellise kütuse kasutuselevõttu. Vajaduse korral peaks lennujaama asukohaliikmesriigi pädeval asutusel olema võimalik nõuda, et liidu lennujaama käitaja esitaks teabe, milles käsitletakse õhusõiduki käitajatele säästva lennukikütuse sujuvat tarnimist ja tankimist. Pädevad asutused peaks tagama, et lennujaamade käitajatel ja lennuettevõtjatel oleks ühine kontaktpunkt, mis annaks vajaduse korral tehnilisi selgitusi kütusetaristu kättesaadavuse kohta.
- (23) Õhusõiduki käitajatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid pädevale asutusele ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“) igal aastal aruande säästva lennukikütuse ostude ja selle kütuse omaduste kohta. Nad peaksid esitama teavet ostetud säästvate lennukikütuste omaduste kohta, sealhulgas lähteainete laadi ja päritolu, töötlemisviisi ning olelusringi jooksul tekkivate heitkoguste kohta.
- (24) Lisaks tuleks õhusõiduki käitajatelt nõuda, et nad esitaksid igal aastal aruande lennukikütuse tegeliku tankimise kohta liidu lennujaamade kaupa, tõendamaks, et odavamad kütust ei ole kaasa veetud. Aruanded peaks kinnitama sõltumatu tõendaja ja need tuleks esitada pädevale asutusele ja ametile, kes jälgivad ja hindavad nõuete täitmist. Sõltumatud tõendajad peaksid komisjoni heakskiidetud vahendi abil kindlaks määrama, kas käitaja on esitanud vajaliku aastase lennukikütusekoguse kohta täpsed andmed.
- (25) Lennukikütuse tarnijatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid igal aastal direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 28 osutatud liidu andmebaasis aruande lennukikütuse, sealhulgas säästvate lennukikütuste tarnimise kohta.
- (25a) Liikmesriigid peaksid määrama pädeva asutuse või pädevad asutused, kes vastutavad selle eest, et käesolevat määrust kohaldatakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade ja kütusetarnijate suhtes. Käesolevas määruses tuleks kindlaks määrata õigusnormid, milles käsitletakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade ja kütusetarnijate haldamise omistamist pädevatele asutustele. Lisaks peaks amet saatma pädevale asutusele koondandmed asjaomase asutuse pädevusse kuuluvate õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta. Koondamise tase peaks võimalikult suures ulatuses võimaldama pädeval asutusel võrrelda neid andmeid muude andmeallikatega.

- (25b) Amet peaks igal aastal koostama tehnilise aruande ning edastama selle nõukogule ja Euroopa Parlamendile. See on oluline eelkõige selleks, et oleks selge ülevaade määruse täitmise tasemest, säästva lennukikütuse kasutamisest liidus ja kolmandates riikides, turuolukorrast, sealhulgas teabest säästva lennukikütuse ja fossiilkütuste hinnaerinevuse arengu kohta, ning lennukikütuse koostisest.
- (26) Ilma täiendavate menetlusteta ei ole võimalik täpselt kindlaks teha, kas õhusõiduki käitajad on füüsiliselt suurendanud säästvate lennukikütuste osakaalu konkreetsetes liidu lennujaamas asuvates kütusehoidlates. Seepärast peaks õhusõiduki käitajatel olema lubatud kasutada säästvatest lennukikütustest aru andmiseks ostudokumente. Õhusõiduki käitajatel peaks olema õigus saada lennukikütuse tarnijalt teavet, mis on vajalik aruannete esitamiseks säästva lennukikütuse ostu kohta. Kütusetarnijad võivad tõendada käesoleva määruse järgimist, kasutades direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 30 osutatud massibilansisüsteemi.
- (27) On oluline, et õhusõiduki käitajad saaksid omal äranägemisel taotleda säästvate lennukikütuste kasutamist selliste kasvuhoonegaaside heitekavade raames nagu ELi heitkogustega kauplemise süsteem või CORSIA. Siiski on oluline, et käesoleva määruse kohaldamisel ei tekiks heitkoguste vähendamise topeltarvestust. Õhusõiduki käitajatel peaks olema võimalik taotleda soodustusi iga säästva lennukikütuse partii kasutamise eest ainult üks kord. Kütusetarnijatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid õhusõidukikäitajale müüdüd säästva lennukikütuse omaduste kohta tasuta kogu teabe, mida asjaomane õhusõidukäitaja vajab käesoleva määruse või kasvuhoonegaaside heitekavadega ette nähtud aruannete koostamiseks.
- (28) Selleks et tagada võrdsed tingimused lennutranspordi siseturul ja täita liidu kliimaeesmärke, tuleks käesoleva määrusega kehtestada lennukikütuse tarnijatele ning õhusõiduki käitajatele nõuete mittetäitmise korral tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Karistuste suurus peab olema proportsionaalne rikkumisest tuleneva keskkonnakahjuga ning siseturu võrdsete tingimuste kahjustamise määraga. Trahvide määramisel peaksid ametiasutused arvesse võtma lennukikütuse ja säästva lennukikütuse hinna muutumist aruandeaastal.

- (28b) Üleminek fossiilkütustelt säästvale lennukikütusele soodustab oluliselt CO₂ heite vähendamist. Võttes aga arvesse praegust ELi säästva lennukikütuse turu puudumist, õhusõiduki käitajate vahelist suurt konkurentsi ning fossiilpetrooleumi ja säästva lennukikütuse olulist hinnaerinevust, tuleks seda üleminekut toetada stiimulitega, mis kajastavad säästva lennukikütuse keskkonnaalast kasu ja muudavad need õhusõiduki käitajate jaoks konkurentsivõimelisemaks. Selle eesmärgi saavutamisele aitaks kaasa trahvidest saadud tulu või selle tuluga samaväärse rahalise väärtuse kasutamine, et toetada teadus- ja innovatsiooniprojekte säästva lennukikütuse valdkonnas, säästva lennukikütuse tootmist või mehhanisme, mis võimaldavad ületada hinnaerinevusi säästva lennukikütuse ja tavapärase lennukikütuste vahel.
- (29) Selliste tarnijate jaoks, kes ei täida käesolevas määruses sätestatud eesmäärke, tuleks kehtestada täiendav kohustus tarnida järgmisel aastal turule sama suur kogus säästvat lennukikütust, kui eelmise aasta kvoodist puudu jäi.
- (29a) Tuleks ette näha 10-aastane üleminekuperiood käeoleva määrusega sätestatud säästva lennukikütuse miinimumosakaalu nõuete täitmiseks, et anda lennukikütuse tarnijatele, liidu lennujaamadele ja õhusõidukikäitajatele piisavalt aega vajalike tehnoloogiliste ja logistiliste investeeringute tegemiseks. Üleminekuperioodil on teatavates lennujaamades lubatud kasutada suurema säästva lennukikütuse sisaldusega kütust, et kompenseerida säästvate lennukikütuste väiksemat osakaalu või tavapärase lennukikütuse halvemat kättesaadavust teistes lennujaamades.
- (30) Käesolev määrus peaks sisaldama sätteid Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavate korrapärase aruannete kohta, milles käsitletakse lennundus- ja kütuseturgude arengut, käesoleva määruse mõju liidu lennutranspordi siseturule, saarte ja äärepoolseimate piirkondade ühendatusele ning Euroopa lennuettevõtjate ja sõmlennujaamade konkurentsivõimele võrreldes nende konkurentidega naaberriikides, määruse põhitegurite, näiteks säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu tõhusust, trahvide suurust või rahvusvahelise poliitika arengut lennukikütuste säästva kasutuselevõtu vallas. Need elemendid on olulised, et anda selge ülevaade säästvate lennukikütuste turu olukorrast, ning neid tuleks määruse läbivaatamist kaaludes arvesse võtta.

Nendes aruannetes peaks komisjon kaaluma muudatuste tegemise võimalusi, kui see on asjakohane, sealhulgas mehhanisme säästva lennukikütuse tootmise ja kasutamise toetamiseks ning mehhanisme, mis võimaldavad ületada säästva lennukikütuse ja tavapärase lennukikütuste hinnaerinevusi, et piirata käesoleva määruse kahjulikku mõju lennuühendusele ja konkurentsivõimele ning vähendada kasvuhooonegaaside heite ülekandumist.

Käesolevas määruses sätestatud nõue tagada, et igas liidu lennujaamas tehakse kättesaadavaks säästvate lennukikütuste miinimumosakaal, võib motiveerida õhusõiduki käitajaid, kes käitavad liidu lennujaamadest väljuvaid ümberistumisega lende, mille lõppsihtkoht on väljaspool liitu, läbima transiiti mitte ELi sõlmlennujaamade, vaid ELi-väliste sõlmlennujaamade kaudu, mille suhtes seda nõuet ei kohaldata. See võib põhjustada konkurentsimoontusi liidu lennujaamade ja selliseid lennujaamu kasutavate ettevõtjate arvelt ning kasvuhooonegaaside heite ülekandumise ohtu. Kuna puuduvad ICAO tasandi kohustuslik kava rahvusvahelistel lendudel säästvate lennukikütuste kasutamise kohta, ELi ja/või selle liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelised kõikehõlmavad mitme- või kahepoolsed lennutranspordilepingud, mille ambitsioonikuse tase on sarnane käesolevas määruses esitatud nõuetega ja Pariisi kokkuleppe eesmärkidega, või rahvusvahelisel tasandil välja töötatud mehhanismid, et vältida kasvuhooonegaaside heite ülekandumise ja konkurentsi moonutamise ohtu, peaks komisjon eelkõige kaaluma selliste sihipärase mehhanismide väljatöötamist, mille eesmärk on sellist mõju vältida.

(31) [...].

(31a) Selleks et tagada artikli 4 lõike 3 ja artikli 5 lõike 2 rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses sünteetiliste lennukikütuste kõrgemate miinimumosakaalude kohaldamisega liikmesriikides ja seoses eranditega kohustusest tankida enne väljumist, mida võidakse anda õhusõiduki käitajatele.

- (32) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt säilitada liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused, suurendades samal ajal säästvate lennukikutuste kasutamist, ei suuda liikmesriigid lennunduse piiriülese iseloomu tõttu piisavalt saavutada, küll aga saab seda turu eripära ja meetme mõju tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus selle eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses sätestatakse ühtlustatud eeskirjad säästvate lennukikutuste kasutuselevõtu ja tarnimise kohta.

Artikkel 2

Kohaldamisala

Käesolevat määrust kohaldatakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade ja lennukikutuse tarnijate suhtes.

Liikmesriik võib vajaduse korral otsustada, et tema territooriumil asuvat lennujaama käsitatakse liidu lennujaamana käesoleva määruse tähenduses. Asjaomane liikmesriik teavitab oma otsusest komisjoni ja Euroopa Liidu Lennundusohutusametit (edaspidi „amet“) üks aasta enne kõnealuse otsuse kohaldatavaks muutumist. Komisjon avaldab teabe *Euroopa Liidu Teatajas* ning esitab asjaomaste lennujaamade ajakohastatud ja koondnimekirja, mis on kergesti kättesaadav.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- „liidu lennujaam“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ⁶ artikli 2 punktis 1 määratletud lennujaam, mille reisijateveo maht asjaomasel aruandeperioodil oli suurem kui üks miljon reisijat või mille kaubavedude maht oli suurem kui 100 000 tonni ning mis ei asu mõnes äärepoolseimas piirkonnas, mis on loetletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349;
- „lennujaama käitaja“ – direktiivi 96/67/EÜ⁷ artiklis 3 osutatud üksus või kui asjaomane liikmesriik on jätnud kütusejaotussüsteemide tsentraliseeritud taristu haldamise direktiivi 96/67/EÜ artikli 8 kohaselt muule organile, siis see muu organ;
- „õhusõiduki käitaja“ – isik, kes on asjaomasel aruandeperioodil teostanud vähemalt 500 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise transpordi lendu, või kui seda isikut ei ole võimalik kindlaks teha, asjaomase õhusõiduki omanik;
- „ärilise lennutranspordi lend“ – lend, mida teostatakse reisijate, lasti või posti vedamiseks tasu või rendi eest või ärilise lennutranspordi eesmärgil;
- „lennukikütus“ – kütus, mis on toodetud otse õhusõidukis kasutamiseks;

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta.

⁷ Nõukogu 15. oktoobri 1996. aasta direktiiv 96/67/EÜ juurdepääsu kohta maapealse käitluse turule ühenduse lennujaamades (EÜT L 272, 25.10.1996, lk 36).

- „säätvad lennukikütused“ – lennukites kasutatavad asenduskütused, mis on kas:
 - a) biokütused, mis vastavad direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 29 sätestatud säästlikkuse ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kriteeriumidele ning mis on sertifitseeritud vastavalt kõnealuse direktiivi artiklile 30, välja arvatud kõnealuse direktiivi artikli 2 teise lõigu punktis 40 määratletud toidu- ja söödakultuuridest toodetud biokütused,
 - b) sünteetilised lennukikütused või c) direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 35 määratletud ringlussevõetud süsinikupõhised lennukikütused, mis vastavad kõnealuse direktiivi artikli 25 lõike 2 teises lõigus osutatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävendile;
- „partii“ – säästvate lennukikütuste kogus, mida saab numbri abil identifitseerida ja mis on jälgitav;
- „olelusringi heide“ – säästvate lennukikütuste heitkogused (väljendatud süsinikdioksiidi ekvivalendina), mille puhul võetakse arvesse direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 31 kohaselt arvatud heidet (väljendatud süsinikdioksiidi ekvivalendina), mis tekib energia tootmisel, transpordil, jaotamisel ja kasutamisel õhusõiduki pardal, sealhulgas põletamise ajal;
- „sünteetilised lennukikütused“ – lennukites kasutatavad asenduskütused, mis on direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 määratletud muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused ja mis vastavad kõnealuse direktiivi artikli 25 lõike 2 esimeses lõigus osutatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise miinimumlävendile;
- „vähese CO₂ heitega sünteetilised lennukikütused“ – lennukites kasutatavad vähese CO₂ heitega vesinikust saadud sünteetilised asenduskütused, mille kasutamisest tulenev olelusringi jooksul tekkiva kasvuhoonegaaside heite vähenemine on vähemalt 70 %;
- „tavapärased lennukikütused“ – fossiilsetest taastumatutest süsivesinikkütustest toodetud kütused, mida kasutatakse lennunduses;
- „lennukikütuse tarnija“ – direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 38 määratletud kütusetarnija, kes tarnib lennukikütust liidu lennujaamas;
- „aruandeaasta“ – üheaastane periood, mis algab 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril ning mille jooksul tuleb esitada artiklites 7 ja 9 osutatud aruanded;

- „aruandeperiood“ – periood, mis algab aruandeaastale eelneva aasta 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril;
- „vajalik aastane lennukikütusekogus“ – komisjoni määruse 965/2012⁸ IV lisas osutatud reisikütusena ja ruleerimiseks vajaliku kütusena kasutatav lennukikütuse kogus, mis on vajalik selleks, et õhusõiduki käitaja saaks aruandeperioodil käitada kõiki konkreetsest liidu lennujaamast väljuvaid ärilise lennutranspordi lende;
- „tankimata jäänud kütuse aastane kogus“ – vajaliku aastase lennukikütusekoguse ja õhusõiduki käitaja poolt aruandeperioodil enne asjaomasest liidu lennujaamast väljuvaid lende tegelikult tangitud kütusekoguse vahe;
- „tankimata jäänud kütuse aastane üldkogus“ – õhusõiduki käitaja poolt kõigis liidu lennujaamades aruandeperioodi jooksul tankimata jäänud kütusekoguste summa;
- „kasvuhoonegaaside heitekava“ – kava, mille raames õhusõiduki käitajad saavad säästvate lennukikütuste kasutamise eest soodustusi.

Artikkel 4

Säästva lennukikütuse osakaal liidu lennujaamades

1. Lennukikütuse tarnijad tagavad, et kõikides liidu lennujaamades tehakse kättesaadavaks lennukikütus, mis sisaldab säästvaid lennukikütuseid, sealhulgas sünteetilisi lennukikütuseid miinimumosakaalus, mis on kooskõlas I lisas kehtestatud näitajate ja kohaldamiskuupäevadega.

See kohustus loetakse täidetuks, kui esimeses lõigus osutatud osakaalud on saavutatud, kasutades vähese CO₂ heitega sünteetilisi lennukikütuseid.

⁸ Komisjoni 5. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 965/2012, millega kehtestatakse lennutegevusega seotud tehnilised nõuded ja haldusmenetlused vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 216/2008 (ELT L 296, 25.10.2012, lk 1).

2. Selleks et järgida lõikes 1 ja I lisas osutatud miinimumosakaale, on igal aruandeperioodil liidu lennujaamades tarnitud muude biokütuste kui direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 34 määratletud täiustatud biokütuste ning kõnealuse direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütuste osakaal iga kütusetarnija puhul maksimaalselt 3 %.

3. Kui artiklis 12 osutatud tehnilisest aruandest selgub, et keskmiselt on liidu lennujaamades eelmisel aruandeperioodil või mis tahes ajal enne 1. jaanuari 2027 I lisas sätestatud säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal saavutatud, võib liikmesriik lõike 1 kohaldamisel järgmistel aruandeperioodidel ja kuni 31. detsembrini 2034 kohaldada oma territooriumil asuvas ühes või mitmes liidu lennujaamas sünteetiliste lennukikütuste puhul suuremat miinimumosakaalu kui on sätestatud I lisas. Asjaomane liikmesriik teavitab teisi liikmesriike ja komisjoni võetud meetmest. Komisjon avaldab selle teabe *Euroopa Liidu Teatajas*.

Kui pärast seda, kui asjaomane liikmesriik on käesoleva lõike esimese lõigu kohase meetme vastu võtnud, ei ole kõigis liidu lennujaamades kahe järjestikuse aruandeperioodi jooksul võimalik keskmiselt saavutada I lisas sätestatud säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu selliste kütuste tootmise või tarnimise struktuurse nappuse tõttu liidus, võtab komisjon kooskõlas artikli 13a lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega vastu otsuse, millega nõutakse, et liikmesriik peataks kõnealuse meetme kohaldamise.

4. Suurem miinimumosakaal, mida asjaomane liikmesriik lõike 3 esimese lõigu kohaselt kohaldab, ei ole kuni 31. detsembrini 2029 kestval ajavahemikul suurem kui 1 % ning 1. jaanuarist 2030 kuni 31. detsembrini 2034 kestval ajavahemikul suurem kui 3 %, mis puudutab I lisas sünteetiliste lennukikütuste jaoks sätestatud miinimumosakaalu. Neid piirmäärasid ei kohaldata nendes liidu lennujaamades, mille aastane rahvusvahelise reisijateveo maht on väiksem kui kaks miljonit reisijat.

5. Kütusetarnijad võivad tõendada, et nad täidavad lõikes 1 sätestatud kohustust ja järgivad liikmesriikide poolt lõike 3 esimese lõigu kohaselt võetud meetmeid, kasutades direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 30 osutatud massibilansisüsteemi.

Ilma et see piiraks artikli 11 lõigete 3 ja 4 kohaldamist, peab lennukikütuse tarnija, kes ei suuda konkreetset aruandeperioodil täita I lisas miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, tarnima järgmisel aruandeperioodil lisaks vähemalt sama suure kütusekoguse, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi.

Artikkel 5

Õhusõiduki käitajate tankimiskohustus

1. Õhusõiduki käitaja poolt konkreetsetes liidu lennujaamas tangitud aastane lennukikütusekogus peab olema vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikütusekogusest, ilma et see piiraks kütusekogust, mis tuleb tankida kohaldatavate kütusega seotud ohutuseeskirjade järgimiseks.
2. Õhusõiduki käitaja võib taotleda artikli 10 lõikes 4 osutatud pädevalt asutuselt, et liidu lennujaamast väljuvad konkreetse olemasoleva või uue marsruudi lennud, mille pikkus on alla 1200 kilomeetri, vabastatakse käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud kohustusest. Seda vahemaad mõõdetakse suuringjoone meetodil.

Selline taotlus esitatakse vähemalt kolm kuud enne kavandatava erandi kohaldamise kuupäeva. Taotluses esitatakse piisav põhjendus, mille aluseks on tõsised ja korduvad tegevusraskused õhusõidukite tankimisel konkreetsetes liidu lennujaamas, mis ei võimalda neil mõistliku aja jooksul edasi lennata, või struktuursed kütusetarneraskused, mis tulenevad konkreetse liidu lennujaama geograafilisest eripärast ja mis toovad kaasa oluliselt kõrgemad kütusehinnad kui need, mida kohaldatakse teistes liidu lennujaamades keskmiselt sarnast liiki kütuste suhtes, tingituna eelkõige konkreetsetest kütusetranspordi piirangutest või kütuste piiratud kättesaadavusest selles lennujaamas.

Pädev asutus hindab taotlust ja võib esitatud põhjendusi arvesse võttes nõuda lisateavet.

Pädev asutus teeb taotluse kohta otsuse vähemalt üks kuu enne kavandatava erandi kohaldamise kuupäeva. Tehtud erandi kehtivusaeg on piiratud, kuid see ei ole pikem kui üks aasta, pärast mida vaadatakse see õhusõiduki käitaja taotlusel läbi.

Käesoleva lõike neljanda lõigu kohase otsuse nimetatud lõigus sätestatud tähtaja jooksul vastu võtmata jätmist käsitatakse kaudse loa kohaldada taotletud erandit ühe aasta jooksul, pärast mida vaadatakse see õhusõiduki käitaja taotlusel läbi.

Pädev asutus teatab lubatud erandite loetelu komisjonile, kes avaldab selle *Euroopa Liidu Teatajas* ja ajakohastab seda vähemalt kord aastas.

Liikmesriigi, õhusõiduki käitaja, asjaomase liidu lennujaama käitaja või kütusetarnija esitatud kirjaliku kaebuse alusel või omal algatusel võib komisjon pärast käesoleva lõike teises lõigus sätestatud kriteeriumide alusel tehtud erandi põhjenduste hindamist artikli 13a lõike 2 kohaselt vastu võetud rakendusaktiga paluda pädeval asutusel võtta vastu otsus kõnealuse erandi kehtetuks tunnistamise kohta alates sellest, kui algab järgmine sõiduplaani periood määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 2 punkti d tähenduses. Kui sõiduplaani periood algab vähem kui kaks kuud pärast rakendusakti avaldamist, hakatakse erandit kehtetuks tunnistavat otsust kohaldama alates järgmise sõiduplaani perioodi algusest.

Artikkel 6

Liidu lennujaamade kohustus hõlbustada juurdepääsu säästvatele lennukikütustele

Liidu lennujaama käitaja võtab vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu lennukikütustele, mille säästvate lennukikütuste osakaal on kooskõlas käeoleva määrusega.

Kui õhusõiduki käitaja teatab lennujaama asukohaliikmesriigi pädevale asutusele, et tal on konkreetses liidu lennujaamas probleeme sääsvat lennukikütust sisaldavatele lennukikütustele juurdepääsuga, nõuab pädev asutus, et selle liidu lennujaama käitaja esitaks teabe, millega tõendatakse lõike 1 nõuete täitmist. Asjaomane liidu lennujaama käitaja esitab sellise teabe põhjendamatu viivitusega. Pädev asutus edastab selle teabe ametile artiklis 12 osutatud tehnilise aruande koostamiseks.

Pädeva asutuse taotluse korral võtab liidu lennujaama käitaja vajalikud meetmed, et teha kindlaks ja kõrvaldada probleemid, mis on seotud õhusõiduki käitajate puuduliku juurdepääsuga lennukikütustele, mille säästvate lennukikütuste osakaal vastab käesolevas määruses kehtestatud nõuetele.

Artikkel 7

Õhusõiduki käitajate aruandluskohustus

Õhusõiduki käitajad esitavad iga aruandeaasta 31. märtsiks pädevale asutusele ja ametile asjaomase aruandeperioodi kohta järgmise teabe:

- a) igas liidu lennujaamas tangitud lennukikütuse üldkogus tonnides;
- b) vajalik aastane lennukikütusekogus liidu lennujaamade lõikes, väljendatuna tonnides;
- c) tankimata jäänud kütuse aastane kogus liidu lennujaamade lõikes. Kui tankimata jäänud kütuse aastane kogus on negatiivne või kui see jääb alla 10 % vajalikust aastasest lennukikütusekogusest, märgitakse aruandes tankimata jäänud kütuse aastase koguse väärtuseks 0;
- d) lennukikütuse tarnijatelt ostetud säästva lennukikütuse üldkogus, mida kasutati liidu lennujaamadest väljuvate äriliste lennutranspordi lendude teenindamiseks, väljendatuna tonnides.
- e) Iga säästva lennukikütuse ostu puhul lisada tarnija nimi, ostetud kogus tonnides ja teave asjaomase säästva lennukikütuse töötlemistehnoloogia, tootmisel kasutatud lähteaine omaduste ja päritolu ning olelusringi jooksul tekkivate heitkoguste kohta. Kui üks ost hõlmab eri omadustega säästvaid lennukikütuseid, esitatakse eespool nimetatud teave aruandes iga säästva lennukikütuse liigi kohta.

Aruanne esitamisel järgitakse II lisas esitatud vormi.

Aruande kinnitab sõltumatu tõendaja kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ⁹ artiklites 14 ja 15 ning nimetatud direktiivi alusel vastu võetud rakendusaktides sätestatud nõuetega.

Artikkel 8

Säästvate lennukikütuste kasutamine õhusõiduki käitajate poolt

Õhusõiduki käitajad võivad taotleda ühe ja sama säästva lennukikütuse partii kasutamise eest soodustusi vaid ühe kasvuhooonegaaside heitekava alusel. Koos artiklis 7 osutatud aruandega esitavad õhusõiduki käitajad ametile järgmised dokumendid:

- a) teave kasvuhooonegaaside heitekavade kohta, milles nad osalevad ja mille raames saab teatada säästvate lennukikütuste kasutamisest;
- b) kinnitus selle kohta, et nad ei ole üht ja sama säästvat lennukikütuste partiid deklareerinud rohkem kui ühe kava raames.

Kütusetarnijad teevad õhusõiduki käitajatele tasuta kättesaadavaks teabe, mis on vajalik selleks, et anda aru säästvate lennukikütuste kasutamisest vastavalt käesoleva määruse artiklile 7 või mõne kasvuhooonegaaside heitekava raames.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhooonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

Artikkel 9

Kütusetarnijate aruandluskohustus

Lennukikütuse tarnijad esitavad iga aruandeaasta 31. märtsiks direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 28 osutatud liidu andmebaasis asjaomase aruandeperioodi kohta järgmise teabe:

- a) igasse liidu lennujaama tarnitud lennukikütuse kogus;
- b) igasse liidu lennujaama tarnitud säästva lennukikütuse kogus ja iga säästva lennukikütuse liigi kohta punktis c nimetatud teave;
- c) liidu lennujaamadesse tarnitud säästva lennukikütuse iga liigi töötlemistehnoloogia, lähteainete laad ja päritolu ning olelusringi jooksul tekkivad heitkogused;
- d) igasse liidu lennujaama tarnitud lennukikütuse aromaatsete süsivesinike, naftaleenide ja väävli aasta keskmine kontsentratsioon.

Ametil ja pädevatel asutustel on juurdepääs liidu andmebaasile. Amet kasutab liidu andmebaasis sisalduvat teavet pärast seda, kui liikmesriigid on teavet kontrollinud vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artiklile 28.

Artikkel 10

Pädev asutus

- 1) Liikmesriigid määravad pädeva asutuse või pädevad asutused, kes vastutavad käesoleva määruse kohaldamise tagamise ning õhusõiduki käitajatele, liidu lennujaamadele ja kütusetarnijatele trahvide määramise eest. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.
- 2) Amet saadab pädevale asutusele koondandmed selliste õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta, kes kuuluvad vastavalt lõigetele 3, 4 ja 5 asjaomase asutuse pädevusse.

- 3) Liikmesriik, kelle käesoleva artikli lõikes 1 osutatud pädev asutus või pädevad asutused vastutavad konkreetse õhusõiduki käitaja puhul, määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009¹⁰.
- 4) Liikmesriik, kelle käesoleva artikli lõikes 1 osutatud pädev asutus või pädevad asutused vastutavad konkreetse liidu lennujaama puhul, määratakse kindlaks vastava territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.
- 5) Liikmesriik, kelle käesoleva artikli lõikes 1 osutatud pädev asutus või pädevad asutused vastutavad konkreetse lennukikütuse tarnija puhul, on asjaomase lennukikütuse tarnija registrijärgse asukoha liikmesriik.

Lennukikütuse tarnijate puhul, kelle registrijärgne asukoht ei ole liikmesriigis, on asjaomane liikmesriik see liikmesriik, kus lennukikütuse tarnija tarnis 2023. aastal või esimesel ELi turul lennukikütuse tarnimise aastal kõige rohkem lennukikütust, olenevalt sellest, kumb aasta on hilisem. Selline lennukikütuse tarnija võib esitada oma pädevale asutusele põhjendatud taotluse, et ta antaks üle teisele liikmesriigile, kui ta on taotluse esitamisele eelnenud kahe aasta jooksul tarninud kõige rohkem lennukikütust selles liikmesriigis. Üleandmise otsus tehakse üheksa kuu jooksul pärast taotluse esitamist, üleandmise sihtliikmesriigi pädevate asutuste ja komisjoni nõusolekul ning see jõustub kõnealuse otsuse kuupäevale järgneva aruandeperioodi alguses.

¹⁰ Komisjoni 5. augusti 2009. aasta määrus (EÜ) nr 748/2009 nimekirja kohta õhusõiduki käitajatest, kes teostasid direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud lennutegevusi (ELT L 219, 22.8.2009, lk 1).

Artikkel 11

Täitmise tagamine

- 1) Liikmesriigid kehtestavad karistusnormid, mida kohaldatakse käesoleva määruse alusel vastu võetud sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste normide rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile hiljemalt 31. detsembriks 2023 ja annavad viivitamata teada nende edaspidistest muudatustest.
- 2) Liikmesriigid tagavad, et igale õhusõiduki käitajale, kes ei täida artiklis 5 sätestatud kohustusi, määratakse trahv. See trahv on vähemalt kaks korda suurem kui lennukikütuse tonni keskmine aastahind korrutatuna tankimata jäänud kütuse aastase üldkogusega.
- 3) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. Trahv on vähemalt kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja säästva lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.
- 4) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse trahv. Trahv on vähemalt kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.
- 5) Lõigetes 3 ja 4 osutatud trahvide määramise otsuses selgitab pädev asutus, millist meetodikat kasutati lennukikütuse, säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse hinna kindlaksmääramiseks liidu turul, tuginedes kontrollitavatele ja objektiivsetele kriteeriumidele, sealhulgas artiklis 12 osutatud uusimale kättesaadavale tehnilisele aruandele;

- 6) Liikmesriigid tagavad, et kõik lennukikütuse tarnijad, kellel on konkreetsel aruandeperioodil tekkinud artiklis 4 säästvate lennukikütuste või sünteetiliste kütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, tarnivad järgmisel aruandeperioodil turule lisaks asjaomase aruandeperioodi kohustuslikule kütusekogusele ka vähemalt sama suure kütusekoguse, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi. Selle kohustuse täitmine ei vabasta kütusetarnijat kohustusest maksta käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4 sätestatud trahve.
- 7) Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada kohustuste täitmine ja trahvide kogumine.
- 8) Liikmesriigid peaksid tagama, et trahvidest saadud tulu või selle tuluga samaväärset rahalist väärtust kasutatakse selleks, et toetada teadus- ja innovatsiooniprojekte säästva lennukikütuse valdkonnas, säästva lennukikütuse tootmist või mehhanisme, mis võimaldavad ületada hinnaerinevusi säästva lennukikütuse ja tavapärase lennukikütuste vahel.

Artikkel 12

Andmete kogumine ja avaldamine

Amet avaldab igal aastal tehnilise aruande, mis põhineb artiklites 7 ja 9 osutatud aastaaruannetel, ning edastab selle nõukogule ja Euroopa Parlamendile. Aruanne sisaldab vähemalt järgmist teavet:

- a) õhusõiduki käitajate poolt liidu tasandil ostetud ja liidu lennujaamast väljuvatel ärilise lennutranspordi lendudel kasutamiseks ette nähtud säästva lennukikütuse üldkogus;
- b) liidu tasandil tarnitud säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse üldkogus ning asjaomased kogused liidu lennujaamade lõikes, ning analüüs iga liikmesriigi tarnijate suutlikkuse kohta järgida kavandatud kasutuselevõtu trajektoori;

- ba) säästva lennukikütuse kogus, mis on tarnitud kolmandates riikides, kellega liit või liit ja selle liikmesriigid on sõlminud lennunduslepingu, ning võimaluste piires muudes kolmandates riikides;
- c) ülevaade turuolukorrast, sealhulgas hinnateave, ning säästva lennukikütuse tootmise ja kasutamise suundumused liidus ja kolmandates riikides, kellega liit või liit ja selle liikmesriigid on sõlminud lennunduslepingu, ning võimaluste piires muudes kolmandates riikides. Turuolukord hõlmab teavet säästva lennukikütuse ja fossiilkütuste hinnaerinevuse arengu kohta;
- d) artiklis 6 sätestatud kohustuste täitmise hetkeseis lennujaamade lõikes;
- e) nõuete täitmise hetkeseis selliste õhusõiduki käitajate ja lennukikütuse tarnijate puhul, kes peavad asjaomasel aruandeperioodil täitma mõnda käesoleva määrusega ette nähtud kohustust;
- f) kõigi selliste säästvate lennukikütuste päritolu ja omadused, mida õhusõiduki käitajad ostavad kasutamiseks liidu lennujaamadest väljuvatel lendudel.
- g) liidu tasandil kokku ja liidu lennujaamade lõikes tarnitud lennukikütuse aromaatsete süsivesinike, naftaleenide ja väävli aasta keskmine kontsentratsioon.

Amet konsulteerib kõnealuse aruande koostamisel artikli 13a lõikes 1 osutatud komiteega.

Artikkel 13

Üleminekuperiood

Erandina artikli 4 lõikest 1 võib lennukikütuse tarnija ajavahemikus 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2034 kohaldada igal aruandeperioodil I lisas kindlaksmääratud säästva lennukikütuse miinimumosakaalu suhtes tema poolt asjaomasel aruandeperioodil liidu eri lennujaamadesse tarnitud lennukikütuste üldkoguse kaalutud keskmist.

Artikkel 13a

Komiteemenetlus

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

Artikkel 14

Aruandlus ja läbivaatamine

Komisjoni talitused esitavad 1. jaanuariks 2027 ning seejärel iga viie aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse lennukikutuste turu arengut ning selle mõju liidu lennutranspordi siseturule, sealhulgas käesoleva määruse kohaldamisala võimalikku laiendamist muudele energiaallikatele ja muud liiki sünteetilistele kütustele taastuvenergia direktiivi alusel, eelkõige elektrienergiale ja vesinikule, artiklis 4 ja I lisas kindlaks määratud miinimumosakaalude võimalikku läbivaatamist ning trahvide suurust. Aruandes võetakse arvesse poliitika arengut teistes riikides, sealhulgas liiduga sõlmitud mitme- ja kahepoolsete lepingute kontekstis, ning see sisaldab üksikasjalikku hinnangut käesoleva määruse mõju kohta saarte ja äärepoolseimate piirkondade ühendatusele, Euroopa lennuettevõtjate ja sõlmlennujaamade konkurentsivõimele võrreldes nende konkurentidega naaberriikides ning kasvuhooenergia heite ülekandumisele, ning võimaluse korral teavet säästvate lennukikutuste kasutuselevõtmise võimaliku poliitikaraamistiku väljatöötamise kohta ICAO tasandil. Lisaks sisaldab aruanne teavet lennundussektoris teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas tehtud edusammude kohta, mis on seotud säästvate lennukikutustega, sealhulgas eesmärgiga vähendada muid kui CO₂ heitkoguseid.

Aruandes võidakse kaaluda, kas käesolevat määrust tuleks muuta ja kas seda tuleks vajaduse korral teha kooskõlas potentsiaalse poliitikaraamistikuga, mille eesmärk on säästvate lennukikutuste kasutuselevõtt ICAO tasandil.

Nende võimaluste hulgas kaaluvad komisjoni talitused selliste mehhanismide lisamist, millega toetatakse säästva lennukikütuse tootmist ja kasutamist, sealhulgas rahaliste vahendite kogumist ja kasutamist, ning muid mehhanisme, mis võimaldavad ületada säästva lennukikütuse ja tavapärase lennukikütuste hinnaerinevusi. Selliste mehhanismide eesmärk peaks olema piirata käesoleva määruse kahjulikku mõju lennuühendustele, vältida liikluse nihkumist kolmandates riikides asuvatesse sõlmlennujaamadesse ning vähendada kasvuhoonegaaside heite ülekandumist.

Kuna rahvusvahelisel tasandil puuduvad nii rahvusvahelistel lendudel säästvate lennukikütuste kasutamist käsitlev kohustuslik kava, mille ambitsioonikuse tase on sarnane käesolevas määruses esitatud nõuetega, kui ka rahvusvahelisel tasandil välja töötatud mehhanismid, mis võimaldaksid vältida kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu ja konkurentsi moonutamist rahvusvahelises lennunduses 31. detsembriks 2026, kaalub komisjon eelkõige sihipäraseid mehhanisme, mille eesmärk on vältida selliseid mõjusid, sealhulgas vajaduse korral määruse (EL) ...¹¹ laiendamist rahvusvahelisele lennundusele, ning muud liiki meetmeid, võttes arvesse lõppsihtkohta väljaspool liidu territooriumi.

Komisjon konsulteerib kõnealuse aruande koostamisel vähemalt kuus kuud enne selle vastuvõtmist artikli 13a lõikes 1 osutatud komiteega.

¹¹ EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS [...], millega kehtestatakse piiril kohaldatav süsinikdioksiidi kohandusmehhanism

Artikkel 15

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2023.

Artikleid 4 ja 5 kohaldatakse siiski alates 1. jaanuarist 2025 ning artikleid 7 ja 9 kohaldatakse 2023. aasta aruandeperioodi suhtes alates 1. aprillist 2024.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I lisa (osakaalud kogusest)

- a) Alates 1. jaanuarist 2025 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 2 %;
- b) alates 1. jaanuarist 2030 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 6 %, sh vähemalt 0,7 % sünteetilisi lennukikütuseid;
- c) alates 1. jaanuarist 2035 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 20 %, sh vähemalt 5 % sünteetilisi lennukikütuseid;
- d) alates 1. jaanuarist 2040 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 32 %, sh vähemalt 8 % sünteetilisi lennukikütuseid;
- e) alates 1. jaanuarist 2045 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 38 %, sh vähemalt 11 % sünteetilisi lennukikütuseid;
- f) alates 1. jaanuarist 2050 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 63 %, sh vähemalt 28 % sünteetilisi lennukikütuseid.

II lisa – Õhusõiduki käitaja aruande vorm

Liidu lennujaam	Liidu lennujaama ICAO kood	Vajalik aastane lennukikütus ekogus (tonnides)	Tegelikult tangitud lennukikütus ekogus (tonnides)	Tankimata jäänud kütuse aastane kogus (tonnides)	Tankimata jäänud kütuse aastane üldkogus (tonnides)

Vorm õhusõiduki käitajale, kes esitab aruande säästva lennukikütuse ostude kohta

Kütusetar nija	Ostetud kogus (tonnides)	Töötlemiste hnoloogia	Omadused	Lähteaine päritolu	Olelusringi jooksul tekkivad heitkogused