



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 2. kesäkuuta 2022
(OR. fr, en)

9805/22

Toimielinten välinen asia:
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

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Valtuuskunnat
Ed. asiak. nro:	8859/22
Kom:n asiak. nro:	10884/21 REV 1 + ADD 1-3
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle – ReFuelEU Aviation – Yleisnäkemys

Valtuuskunnille toimitetaan liitteessä tiedoksi teksti, josta TTE-neuvosto (liikenne) muodosti yllä mainitun ehdotuksen pohjalta yleisnäkemyksen 2. kesäkuuta 2022.

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle**

(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,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

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 sekä yritysten ja kansalaisten liikenneyhteyksiä erityisesti unionin ilmailun sisämarkkinoilla. Lentoliikennepalvelujen kasvu on parantanut huomattavasti sekä unionin sisäisten yhteyksien että unionin ja kolmansien maiden välisten yhteyksien toimivuutta ja edistänyt merkittävästi unionin taloutta.

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

- (2) Vuodesta 2020 alkaen lentoliikenne on ollut yksi covid-19-kriisin pahimmin koettelemista aloista. Lentoliikenteen odotetaan pandemian helpottumisen myötä lisääntyvän vähitellen taas tulevina vuosina ja elpyvän kriisiä edeltäneelle tasolle. Samaan aikaan alan päästöt ovat kasvaneet vuodesta 1990 alkaen, ja päästöjen kasvusuuntaus voi jatkua, kun pandemia on selätetty. Sen vuoksi on tarpeen valmistautua tulevaisuuteen ja tehdä tarvittavat mukautukset, joilla varmistetaan hyvin toimivat lentoliikennemarkkinat, jotka edistävät unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista niin, että yhteydet, turvallisuus ja turvatoimet säilyvät korkealla tasolla.
- (3) Unionin lentoliikennealan toimintaa määrittää sen rajat ylittävä luonne koko unionissa ja sen maailmanlaajuinen ulottuvuus. Ilmailun sisämarkkinat ovat yksi unionin yhdentyneimmistä aloista, ja niihin sovelletaan markkinoille pääsyä ja toimintaedellytyksiä koskevia yhdenmukaisia sääntöjä. Lentoliikenteen ulkoista politiikkaa ohjaavat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) maailmanlaajuiset säännöt sekä kattavat monen- tai kahdenväliset sopimukset unionin tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välillä.
- (4) Lentoliikennemarkkinoilla vallitsee kova kilpailu talouden toimijoiden välillä kaikkialla unionissa, minkä vuoksi tasapuoliset toimintaedellytykset ovat välttämättömiä. Lentoliikennemarkkinoiden ja niiden taloudellisten toimijoiden vakaus ja vauraus perustuvat selkeään ja yhdenmukaiseen toimintakehykseen, jossa ilma-alusten käyttäjät, lentoasemat ja muut ilmailualan toimijat voivat toimia yhtäläisten mahdollisuuksien pohjalta. Jos markkinoilla ilmenee vääristymiä, ne saattavat asettaa ilma-alusten käyttäjät tai lentoasemat epäedulliseen asemaan sisäisiin tai ulkoisiin kilpailijoihin nähden. Tämä puolestaan voi heikentää lentoliikennetoimialan kilpailukykyä ja vähentää kansalaisten ja yritysten lentoyhteyksiä.

- (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. Polttoaineen hintojen vaihtelut voivat vaikuttaa ilma-alusten käyttäjien taloudelliseen suoriutumiseen ja haitata kilpailua markkinoilla. 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 lentoyhtiöihin nähden. Tällä voi olla haitallinen vaikutus kilpailuun alalla, ja se voi haitata lentoyhteyksiä. Tällä asetuksella olisi otettava käyttöön toimenpiteitä, joilla ehkäistään tällaisia käytäntöjä tarpeettomien ympäristövahinkojen välttämiseksi sekä oikeudenmukaisten kilpailun edellytysten palauttamiseksi ja säilyttämiseksi lentoliikennemarkkinoilla.
- (6) Eräs yhteisen liikennepolitiikan päätavoitteista on kestävä kehitys. Se edellyttää yhdenmuettyä lähestymistapaa, jolla pyritään varmistamaan sekä unionin liikennejärjestelmien tehokas toiminta että ympäristön suojelu. Lentoliikenteen kestävä kehitys edellyttää sellaisten toimenpiteiden käyttöönottoa, joilla pyritään vähentämään unionin lentoasemilta lentävien ilma-alusten hiilidioksidipäästöjä. Tällaisilla toimenpiteillä olisi edistettävä unionin ilmastotavoitteiden saavuttamista vuosiin 2030 ja 2050 mennessä.

- (7) Komission joulukuussa 2020 hyväksymässä tiedonannossa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta³ esitetään EU:n liikennejärjestelmää koskeva toimintalinja vihreän ja digitaalisen muutoksen toteuttamiseksi ja kriisinsietokyvyn parantamiseksi. Lentoliikennealan hiilestä irtautuminen on välttämätön ja erityisesti lyhyellä aikavälillä haastava prosessi. Eurooppalaisissa ja kansallisissa ilmailualan tutkimus- ja innovointiohjelmissa saavutettu teknologinen kehitys on osaltaan vähentänyt päästöjä merkittävästi viime vuosikymmeninä. Lentoliikenteen maailmanlaajuinen kasvu on kuitenkin ollut alan päästövähennyksiä nopeampaa. Uusien teknologioiden odotetaan tulevina vuosikymmeninä vähentävän lyhyen matkan lentojen riippuvuutta fossiilisesta energiasta, mutta kestävät lentopolttoaineet ovat ainoa ratkaisu kaikenpituisten lentojen merkittävään hiilestä irtautumiseen jo lyhyellä aikavälillä. Tätä potentiaalia ei kuitenkaan tällä hetkellä juurikaan hyödynnetä.
- (8) Kestävät lentopolttoaineet ovat nestemäisiä drop-in-polttoaineita, joilla voidaan kokonaan korvata perinteinen lentopolttoaine ja joita voidaan käyttää ilma-alusten nykyisissä moottoreissa. Siviili- tai 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 avulla kestävät lentopolttoaineet voivat lisäksi osaltaan vähentää lentotoiminnan harjoittajan käyttämän lopullisen polttoaineen aromaattipitoisuuksia ja auttaa näin vähentämään muita kuin hiilidioksidipäästöjä. Ilma-alusten muiden voimanlähdevaihtoehtojen, kuten sähkön tai nestemäisen vedyn, odotetaan edistävän asteittain lentoliikenteen irtautumista hiilestä alkaen lyhyen matkan lennoista.
- (9) Kestävien lentopolttoaineiden asteittainen käyttöönotto lentoliikennemarkkinoilla aiheuttaa lentoyhtiöille ylimääräisiä polttoainekustannuksia, koska tällaiset polttoaineteknologiat ovat tällä hetkellä perinteistä lentopolttoainetta kalliimpia. Tämän odotetaan tekevän lentoliikennemarkkinoiden tasapuolisiin toimintaedellytyksiin jo aiemmin liittyneistä ongelmista vaikeampia lentopolttoaineen osalta ja aiheuttavan ilma-alusten käyttäjiin ja lentoasemiin vaikuttavia lisävääristymiä. Tällä asetuksella olisi toteutettava toimenpiteitä, joilla estetään kestävien lentopolttoaineiden käyttöönoton kielteisiä vaikutuksia ilmailualan kilpailukykyyn määrittelemällä koko unionin kattavat yhdenmukaistetut vaatimukset.

³ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

- (10) Kestäviä lentopolttoaineita säännellään maailman tasolla ICAOssa. ICAO vahvistaa erityisesti yksityiskohtaiset vaatimukset, jotka koskevat kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän (CORSIA) kattamilla lennoilla käytettävien kestävien lentopolttoaineiden kestävyyttä ja jäljitettävyyttä sekä niitä koskevaa kirjanpitoa. Vaikka CORSIAssa on otettu käyttöön kannustimia ja kestävien lentopolttoaineiden katsotaan olevan olennainen osa kansainvälisen ilmailun pitkän aikavälin tavoitteen toteutettavuutta koskevassa työssä, tällä hetkellä ei ole olemassa pakollista järjestelmää, joka koskisi kestävien lentopolttoaineiden käyttöä kansainvälisillä lennoilla. EU:n 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 käytölle.
- (11) Liikennealan uusiutuvaa energiaa koskevat yleiset säännöt EU:n tasolla vahvistetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001⁴. 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 pienet ja uusiutuvien polttoaineiden tuotanto niille on kalliimpaa muihin liikennemuotoihin verrattuna, tällaisia sääntelykehyksiä olisi täydennettävä ilmailualan erityistoimenpiteillä, jotta kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa voitaisiin edistää tehokkaasti. On myöskin riski lentoliikennemarkkinoiden merkittävästä pirstoutumisesta, kun direktiivi (EU) 2018/2001 saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, jos kestäviä lentopolttoaineita koskevissa kansallisissa säännöissä asetetaan hyvin erilaisia tavoitteita. Tämä pahentaisi lentoliikenteen tasapuolisiin toimintaedellytyksiin liittyviä ongelmia entisestään.

⁴ 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).

- (12) Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa ilmailun sisämarkkinoita koskevat yhdenmukaiset säännöt, joilla täydennetään direktiiviä (EU) 2018/2001 ja autetaan saavuttamaan sen yleiset tavoitteet vastaamalla EU:n ilmailun sisämarkkinoista johtuviin erityistarpeisiin ja -vaatimuksiin. Tällä asetuksella pyritään erityisesti välttämään ilmailumarkkinoiden pirstoutuminen ja estämään mahdolliset kilpailun vääristymät talouden toimijoiden välillä tai tankkauskustannusten alentamiseen tähtäävät ilma-alusten käyttäjien epäterveet käytännöt samalla kun edistetään kestävien lentopolttoaineiden käyttöä. Tämä asetus ei kuitenkaan saisi vaikuttaa direktiivissä (EU) 2018/2001 säädettyihin velvoitteisiin; Jäsenvaltiot voivat hakea hyvitystä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien lentopolttoaineita käytöstä mainitussa direktiivissä säädettyjen tavoitteiden saavuttamiseksi kyseisessä direktiivissä säädetyin edellytyksin ja rajoituksin.
- (13) Tällä asetuksella pyritään ensi sijassa luomaan kehys tasapuolisten toimintaedellytysten palauttamiseksi ja säilyttämiseksi lentoliikennemarkkinoilla lentopolttoaineiden käytön osalta. Kehyksellä olisi estettävä toisistaan poikkeavat vaatimukset eri puolilla unionia, mikä lisäisi ilma-alusten käyttäjien välisiä kilpailua vääristäviä tankkauskäytäntöjä tai asettaisi jotkin lentoasemat epäedulliseen kilpailuasemaan toisiin nähden. Toisekseen kehyksen tarkoituksena on antaa EU:n ilmailumarkkinoille vahvat säännöt, joilla varmistetaan, että unionin lentoasemilla voidaan asteittain ottaa käyttöön suurempia määriä kestäviä lentopolttoaineita ilman, että se vaikuttaa haitallisesti kilpailukykyyn EU:n ilmailun sisämarkkinoilla.
- (14) On olennaisen tärkeää vahvistaa yhdenmukaiset säännöt, joita sovelletaan EU:n sisämarkkinoilla suoraan ja yhdenmukaisesti ilmailualan toimijoihin ja toisaalta lentopolttoainemarkkinoiden toimijoihin. Direktiivissä (EU) 2018/2001 vahvistettua yleistä kehystä olisi täydennettävä lentoliikenteeseen sovellettavalla erityissäädöksellä (*lex specialis*). Siihen olisi sisällytettävä kestävien lentopolttoaineiden tarjontatavoitteiden asteittainen korottaminen. Nämä tavoitteet olisi määritettävä huolellisesti ottaen huomioon hyvin toimivien lentoliikennemarkkinoiden tavoitteet, ilmailualan hiilestä irtautumisen tarve ja kestäviä lentopolttoaineita tuottavan teollisuuden nykytilanne.

- (15) Tätä asetusta olisi sovellettava siviili-ilmailussa käytettäviin ilma-aluksiin, joilla suoritetaan kaupallisia ilmakuljetuslentoja. Sitä ei pitäisi soveltaa sotilasilma-alusten kaltaisiin ilma-aluksiin eikä humanitaarisiin, palautus-, karkotus-, etsintä-, pelastus-, katastrofiapu- tai lääketieteellisiin tarkoituksiin käytettäviin ilma-aluksiin eikä tulli-, poliisi- ja palontorjuntaoperaatioihin. Tällaisissa olosuhteissa liikennöidyt lennot ovat luonteeltaan poikkeuksellisia, eikä niitä näin ollen voida aina suunnitella samalla tavalla kuin säännöllisiä lentoja. Tällaisessa lentotoiminnassa ei sen luonteen vuoksi välttämättä aina pystytä täyttämään tämän asetuksen mukaisia velvoitteita, koska niistä voi aiheutua tarpeetonta rasitetta. Jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n ilmailun sisämarkkinoilla, tämän asetuksen olisi katettava mahdollisimman suuri osuus kaupallisesta lentoliikenteestä, jota liikennöidään EU:n alueella sijaitsevilta lentoasemilta. EU:n kansalaisten, yritysten ja alueiden saatavilla olevien lentoyhteyksien turvaamiseksi on kuitenkin tärkeää välttää kohtuuttoman rasitteen asettamista ilmakuljetustoiminnalle pienillä lentoasemilla. Olisi määritettävä vuotuinen matkustaja- ja rahtiliikenteen kynnysarvo, jonka alittuessa lentoasemat eivät kuuluisi tämän asetuksen soveltamisalaan. Asetuksen soveltamisalan olisi kuitenkin katettava vähintään 95 prosenttia unionin lentoasemilta lähtevästä kokonaisliikenteestä. Lisäksi jäsenvaltioiden olisi voitava päättää, että niiden alueella sijaitsevaa lentoasemaa, joka ei saavuta kyseistä kynnysarvoa, olisi pidettävä tätä asetusta sovellettaessa unionin lentoasemana ja siihen olisi sen vuoksi sovellettava tätä asetusta. Samoista syistä olisi määriteltävä soveltamisalan ulkopuolelle jättämisen kynnysarvo sellaisille ilma-alusten käyttäjille, jotka ovat vastuussa hyvin pienestä määrästä lähtöjä EU:n alueella sijaitsevilta lentoasemilta.

- (16) Olisi edistettävä sellaisten kestävien lentopolttoaineiden kehittämistä ja käyttöönottoa, joilla on suuri kestävyyspotentiaali, kaupallista kypsyyttä sekä hyvät innovointi- ja kasvumahdollisuudet tulevien tarpeiden täyttämiseksi. Näin olisi tuettava innovatiivisten ja kilpailukykyisten polttoainemarkkinoiden luomista ja varmistettava kestävien lentopolttoaineiden riittävä tarjonta ilmailussa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä, jotta voidaan edistää unionin hiilestä irtautumista koskevia tavoitteita ja samalla vahvistaa unionin toimia ympäristönsuojelun korkean tason saavuttamiseksi. Tätä varten kaikkien biopolttoaineiden, jotka täyttävät direktiivissä (EU) 2018/2001 säädetyt kestävyyskriteerit ja kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskevat kriteerit ja jotka on sertifioitu kyseisen direktiivin mukaisesti, lukuun ottamatta ravinto- ja rehukasveista tuotettuja biopolttoaineita, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden sekä kyseisessä direktiivissä tarkoitetun kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksiä koskevan kynnyksen mukaisten kierrätettyjen hiilipitoisten lentoliikenteen polttoaineiden olisi oltava kelpoisuusehdot täyttäviä. Jotta varmistetaan johdonmukaisuus muiden asiaan liittyvien EU:n politiikkojen kanssa, biopolttoaineiden, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden kelpoisuuden olisi perustuttava direktiivissä 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 jo 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 mainitun direktiivin 2 artiklan toisen kohdan 40 alakohdassa määritellyistä ravinto- ja rehukasveista tuotettuja biopolttoaineita, ja tämä osuus määritetään delegoidussa säädöksessä [XXX] vahvistetun menetelmän mukaisesti.

Tämän asetuksen soveltamisalaan olisi sisällytettävä myös synteettiset vähähiiliset lentopolttoaineet, joilla saavutetaan suuruusluokaltaan vastaavat kasvihuonekaasuvähennykset kuin muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla.

- (16 a) Kun otetaan huomioon biopolttoaineiden käyttö kosmetiikassa ja eläinten rehuna, biopolttoaineiden, 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, joita kukin polttoaineen toimittaja toimittaa unionin lentoasemille, olisi oltava enintään 3 prosenttia kullakin unionin lentoasemalla tämän asetuksen mukaisesti toimitettavien kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien noudattamiseen tarkoitettusta osuudesta.

- (17) Kestävyyssyistä ravinto- tai rehuviljelykasveista valmistettavia polttoaineita ei pitäisi sisällyttää soveltamisalaan. Epäsuoraa maankäytön muutosta tapahtuu erityisesti silloin, kun viljely biopolttoaineita varten syrjäyttää perinteisen viljelyn ravinnoksi ja rehuksi. Tähän liittyvä lisäkysyntä voi lisätä maankäytöllisiä paineita ja johtaa maatalousmaan laajenemiseen alueille, joihin on sitoutunut paljon hiiltä, kuten metsiin, kosteikoille ja turvemaalle, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjä. 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 kasvihuonepäästöjen 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. Tämä riski on erityisen merkityksellinen, mikäli tuotanto kasvaa huomattavasti kysynnän suuren kasvun myötä. Ilmailualalla 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 aiheuttaa viljelykasvipohjaisten biopolttoaineiden siirtymisestä maanteiltä ilmailualalle. On olennaisen tärkeää minimoida tällainen siirtymä, koska tieliikenne on tällä hetkellä edelleen selvästi saastuttavin liikenneala.

- (18) [...]
- (19) Tällä asetuksella olisi pyrittävä varmistamaan, että ilma-alusten käyttäjät voivat kilpailla kestävien lentopolttoaineiden saatavuuden suhteen yhtäläisten mahdollisuuksien pohjalta. Lentoliikennemarkkinoiden vääristymien välttämiseksi tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluville unionin lentoasemille olisi toimitettava yhtenäiset vähimmäisosuudet kestäviä lentopolttoaineita. Jotta voidaan luoda selkeä ja ennakoitavissa oleva oikeudellinen kehys ja siten kannustaa kehittämään ja hyödyntämään kaikkein kestävimpien ja innovatiivisimpien polttoaineteknologioiden kasvumahdollisuuksia tulevien tarpeiden täyttämiseksi, tässä asetuksessa olisi säädettävä kestävien lentopolttoaineiden, mukaan lukien synteettisten lentopolttoaineiden, vähimmäisosuuksien asteittaisesta lisäämisestä ajan mittaan. Synteettisiä lentopolttoaineita koskevan erityisen alavelvoitteen asettaminen on tarpeen, kun otetaan huomioon tällaisten polttoaineiden 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 koskeva erityinen alavelvoite. Polttoaineiden toimittajilla olisi oltava mahdollisuus saavuttaa tässä asetuksessa säädetyt vähimmäisosuudet käyttämällä synteettisiä vähähiilisiä lentopolttoaineita, jotka on johdettu vähähiilisestä vedystä, joilla saavutetaan suuruusluokaltaan vastaavat kasvihuonekaasuvähennykset kuin muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla.
- (20) On olennaisen tärkeää varmistaa, että kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksien toimittaminen ilmailumarkkinoille on mahdollista ilman toimituskatkoksia. Tätä varten olisi suunniteltava riittävä siirtymäaika, jotta uusiutuvia polttoaineita tuottava teollisuus voi kehittää tuotantokapasiteettiaan vastaavasti. Kestävien lentopolttoaineiden toimittamisesta olisi tehtävä pakollista vuodesta 2025 alkaen. Vastaavasti tässä asetuksessa asetettavien ehtojen olisi pysyttävä muuttumattomina pitkän ajan, jotta voidaan taata oikeusvarmuus ja ennustettavuus markkinoilla ja edistää jatkuvia investointeja kestävien lentopolttoaineiden tuotantokapasiteettiin.

(20 a) Koska asetuksessa ei määritetä kestävien lentopolttoaineiden enimmäisosuutta kaikkien lentopolttoaineiden osalta, lentoyhtiöt ja polttoaineen toimittajat voivat harjoittaa kunnianhimoisempaa ympäristöpolitiikkaa, jossa kestäviä lentopolttoaineita otetaan käyttöön ja toimitetaan edellytettyä enemmän niiden kokonaistoimintaverkostossa. Vastaavasti markkinoiden olisi edelleen voitava vapaasti toimittaa ja käyttää suurempia määriä kestäviä lentopolttoaineita kuin mitä tarvitaan tässä asetuksessa säädettyjen vähimmäisosuuksien soveltamiseksi. Ilmailualan hiilestä irtautumisen edistämiseksi ja synteettisten lentopolttoaineiden merkittävän hiilestä irtautumispotentiaalin huomioon ottamiseksi jäsenvaltioiden olisi lisäksi voitava rajoitetun ajan ja tiettyihin enimmäismääriin saakka soveltaa tässä asetuksessa säädettyjen kaltaisia polttoaineiden korkeampia vähimmäisosuuksia yhdellä tai useammalla unionin lentoasemalla, jotka sijaitsevat niiden alueella; edellytyksenä on, että tässä asetuksessa säädetty kestävien lentopolttoaineiden, mukaan lukien synteettiset lentopolttoaineet, vähimmäisosuus on saavutettu edellisen raportointikauden aikana keskimäärin kaikilla unionin lentoasemilla tai milloin tahansa ennen 1 päivää tammikuuta 2027. Jäsenvaltioilla olisi myös oltava mahdollisuus olla soveltamatta tällaisia enimmäismääriä pieniin lentoasemiin, joilla muu kuin kotimainen matkustajaliikenne on alle 2 miljoonaa matkustajaa vuodessa, koska tällainen lisävaihtoehto ei vaikuttaisi haitallisesti lentoliikenteen sisämarkkinoihin. Jos synteettisten lentopolttoaineiden jakelua kaikille unionin lentoasemille ei kuitenkaan voida varmistaa tällaisten polttoaineiden tuotannon tai tarjonnan rakenteellisen puutteen vuoksi unionissa, komission olisi annettava päätös, jossa jäsenvaltioita vaaditaan keskeyttämään tällaisten korkeampien kansallisten vähimmäisosuuksien soveltaminen. Tämän asetuksen säännökset eivät saisi estää jäsenvaltioita toteuttamasta muita kuin tässä asetuksessa säädettyjä nimenomaisia toimenpiteitä, joilla pyritään helpottamaan kestävien lentopolttoaineiden käyttöä kotimaanlennoilla.

- (21) Kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotto ja käytön lisääminen unionin lentoasemilla saattaa lisätä polttoaineen ylitankkausta lentopolttoainekustannusten noustessa. Ylitankkauskäytännöt ovat kestäättömiä, 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 lisäisi 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 lisätään ennen lähtöä joltakin unionin lentoasemalta, olisi oltava oikeassa suhteessa siihen polttoainemäärään, joka tarvitaan kyseiseltä lentoasemalta lähtevien lentojen suorittamiseen, sanotun kuitenkin vaikuttamatta lisättävään varapolttoaineeseen, jotta voidaan noudattaa sovellettavia polttoaineturvallisuutta koskevia sääntöjä, kuten erityisesti komission asetusta (EU) N:o 965/2012⁵. Tällä vaatimuksella varmistetaan, että unionissa harjoitettavaan lentotoimintaan sovelletaan yhtäläisiä ehtoja sekä unionin että ulkomaisiin toimijoihin samalla kun varmistetaan ympäristönsuojelun korkea taso.
- (21 a) Tässä asetuksessa olisi kuitenkin säädettävä mahdollisuudesta vapauttaa ilma-alusten käyttäjät rajoitetuksi ajaksi velvoitteesta suorittaa tankkaus ennen lähtöä tietyillä unionin lentoasemilta lähtevillä, alle 1200 kilometrin pituisilla 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 lentoasemalla eivät saisi selittyä ensisijaisesti sillä, että kestävien lentopolttoaineiden käyttö kyseisellä lentoasemalla on lisääntynyt.

⁵ 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).

- (22) Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan unionin lentoaseman pitäjän olisi toteutettava tarvittavat toimenpiteet kestävien lentopolttoaineiden saatavuuden helpottamiseksi, jotta tämä ei muodosta estettä tällaisen polttoaineen käyttöönotolle. Sen jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten, jossa lentoasema sijaitsee, olisi tarvittaessa voitava vaatia unionin lentoaseman pitäjää antamaan tietoja ilma-alusten käyttäjien harjoittamasta kestävien lentopolttoaineiden saumattomasta jakelusta ja tankkaamisesta. Toimivaltaisten viranomaisten roolilla tässä on tarkoitus antaa unionin lentoasemien pitäjille ja lentoyhtiöille yhteinen yhteyspiste siinä tapauksessa, että polttoaineinfrastruktuurin saatavuutta on tarpeen selventää teknisesti.
- (23) Ilma-alusten käyttäjiltä olisi edellytettävä vuotuista raportointia toimivaltaisille viranomaisille ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle, jäljempänä 'virasto', kestävän lentopolttoaineen ostoistaan sekä ostetun polttoaineen ominaisuuksista. Niiden olisi annettava tiedot ostettujen kestävien lentopolttoaineiden ominaisuuksista, muun muassa raaka-aineen luonteesta ja alkuperästä, muuntoketjusta ja elinkaaripäästöistä.
- (24) Ilma-alusten käyttäjiltä olisi myös edellytettävä vuotuista raportointia lentopolttoaineen tosiasiallisista lisäysmääristä unionin lentoasemaa kohti, jotta voidaan osoittaa, ettei ylitankkausta ole tapahtunut. Riippumattomien todentajien olisi todennettava raportit ja toimitettava ne toimivaltaisille viranomaisille ja virastolle vaatimustenmukaisuuden seurantaa ja arviointia varten. Riippumattomien todentajien olisi määritettävä lentotoiminnan harjoittajien ilmoituksen mukaisen vuosittain tarvittun lentopolttoainemäärän paikkansapitävyys käyttäen komission hyväksymää välinettä.
- (25) Lentopolttoaineen toimittajien olisi edellytettävä raportoivan vuosittain direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklassa tarkoitettussa unionin tietokannassa lentopolttoaineiden toimituksistaan, kestävät lentopolttoaineet mukaan luettuina.
- (25 a) Jäsenvaltioiden olisi nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, jonka (joiden) vastuulla on valvoa, että ilma-alusten käyttäjät, unionin lentoasemat ja polttoaineen toimittajat soveltavat tätä asetusta. Tässä asetuksessa olisi määriteltävä säännöt, jotka koskevat sitä, mitkä ilma-alusten käyttäjät, unionin lentoasemat ja polttoaineen toimittajat kuuluvat minkäkin toimivaltaisen viranomaisen vastualueeseen. Viraston olisi lähetettävä toimivaltaisille viranomaisille yhdistetyt tiedot niistä ilma-alusten käyttäjistä ja lentopolttoaineen toimittajista, joiden osalta kyseiset viranomaiset ovat toimivaltaisia. Tietojen yhdistämistason olisi mahdollisuuksien mukaan oltava sellainen, että toimivaltaiset viranomaiset voivat vertailla tietoja muihin tietolähteisiin.

- (25 b) Viraston olisi laadittava tekninen kertomus vuosittain ja toimitettava se neuvostolle ja Euroopan parlamentille. Tämä on tärkeää, jotta saadaan selkeä kuva siitä, missä määrin asetusta noudatetaan, kestävien lentopolttoaineiden käytöstä unionissa ja kolmansissa maissa, markkinatilanteesta, mukaan lukien tiedot kestävien lentopolttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden välisen hintaeron kehityksestä ja ilmapolttoaineen koostumuksesta.
- (26) Ilman lisämenettelyjä ei ole mahdollista määrittää tarkasti, ovatko ilma-alusten käyttäjät tosiasiallisesti fyysisesti lisänneet kestävien lentopolttoaineiden osuudet tankkeihinsa tietyillä unionin lentoasemilla. Sen vuoksi ilma-alusten käyttäjien olisi voitava raportoida kestävien lentopolttoaineiden käytöstä ostotietojen perusteella. Ilma-alusten käyttäjillä olisi oltava oikeus saada lentopolttoaineen toimittajalta tiedot, jotka ovat tarpeen kestävän lentopolttoaineen ostosta raportoimiseksi. Polttoaineen toimittajat voivat osoittaa noudattavansa tämän asetuksen vaatimuksia käyttämällä direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklassa tarkoitettua ainetasemenetelmää.
- (27) On olennaisen tärkeää, että ilma-alusten käyttäjät voivat oman harkintansa mukaan hakea hyvitystä kestävien lentopolttoaineiden käytöstä EU:n päästökauppajärjestelmän tai CORSIA-järjestelmän kaltaisissa kasvihuonekaasujärjestelmissä. On kuitenkin olennaisen tärkeää, ettei tämä asetus johda päästövähennysten kaksinkertaiseen laskentaan. Ilma-alusten käyttäjät eivät saisi vaatia etua saman kestävien lentopolttoaineiden erän käytöstä enempää kuin kerran. Polttoaineen 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.
- (28) 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 haittaan, joka säännösten noudattamatta jättämisestä aiheutuu sisämarkkinoiden tasapuolisille toimintaedellytyksille. Sakkoja määrätessään viranomaisten olisi otettava huomioon lentopolttoaineen ja kestävän lentopolttoaineen hintakehitys raportointivuonna.

- (28 b) Siirtyminen fossiilisista polttoaineista kestäviin lentopolttoaineisiin edistää merkittävästi hiilestä irtautumista. Kun kuitenkin otetaan huomioon, että tällä hetkellä EU:ssa ei ole kestävien lentopolttoaineiden markkinoita, ilma-alusten käyttäjien välinen kova kilpailu sekä fossiilisen lentopetrolin 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 tukemiseen, kestävien lentopolttoaineiden tuottaminen tai kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavien menetelmien kehittäminen edistäisi tämän tavoitteen saavuttamista.
- (29) Niiden toimittajien seuraamuksia, jotka eivät saavuta tässä asetuksessa asetettuja tavoitteita, olisi täydennettävä velvoitteella toimittaa markkinoille kiintiöstä puuttunut määrä seuraavana vuonna.
- (29 a) Tässä asetuksessa vahvistettujen vaatimusten, jotka koskevat kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuuksia, noudattamiseksi olisi säädettävä 10 vuoden siirtymäajasta, jotta lentopolttoaineen toimittajilla, unionin lentoasemilla ja ilma-alusten käyttäjillä olisi riittävästi aikaa tehdä tarvittavat tekniset ja logistiset investoinnit. Siirtymävaiheessa tietyillä lentoasemilla voidaan käyttää lentopolttoainetta, jossa kestävän lentopolttoaineen osuus on suurempi, kompensoimaan kestävien lentopolttoaineiden pienempiä osuuksia tai perinteisen lentopolttoaineen huonompaa saatavuutta muilla lentoasemilla.
- (30) Tässä asetuksessa olisi säädettävä Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitettavista määräaikauskertomuksista, jotka koskevat ilmailu- ja polttoainemarkkinoiden kehitystä ja tämän asetuksen vaikutusta unionin ilmailun sisämarkkinoihin, saarten ja syrjäisten alueiden yhteyksiä sekä eurooppalaisten lentoliikenteen harjoittajien ja keskuslentoasemien kilpailukykyä niiden naapurimaissa toimiviin kilpailijoihin nähden ja 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 asetuksen tarkistamista.

Mainituissa kertomuksissa komission olisi tarvittaessa harkittava vaihtoehtoja muutoksiksi, mukaan lukien kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöä tukevat mekanismit sekä mekanismit, joiden avulla voidaan kaventaa kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden hintaeroja, jotta voidaan rajoittaa tämän asetuksen kielteisiä vaikutuksia lentoyhteyksiin ja kilpailuun ja lieventää hiilivuotoa.

Tässä asetuksessa säädetty vaatimus varmistaa, että kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuus asetetaan saataville kullakin unionin lentoasemalla, saattaisi kannustaa ilma-alusten käyttäjiä liikennöimään unionin lentoasemilta jatkolentoja, joiden lopullinen määräpaikka on unionin ulkopuolella, 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 EU:n ja/tai sen jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisissä kattavissa monen- tai kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa, joka olisi yhtä kunnianhimoinen kuin tässä asetuksessa esitetyt vaatimukset ja Pariisin sopimuksen tavoitteet, eikä kansainvälisellä tasolla kehitettyjä mekanismeja hiilivuodon ja kilpailun vääristymisen riskin ehkäisemiseksi, komission olisi erityisesti harkittava kohdennettujen mekanismien kehittämistä näiden vaikutusten ehkäisemiseksi.

(31) [...].

(31 a) Jotta voidaan varmistaa 4 artiklan 3 kohdan ja 5 artiklan 2 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa siltä osin kuin on kyse synteettisen lentopolttoaineen korkeampien vähimmäisosuuksien soveltamisesta jäsenvaltioissa ja poikkeuksista, jotka ilma-alusten käyttäjille voidaan myöntää velvoitteeseen suorittaa tankkaus ennen lähtöä.

- (32) Ilmailun rajatylittävän luonteen vuoksi jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta, joka on tasapuolisten toimintaedellytysten ylläpitäminen unionin lentoliikennemarkkinoilla samalla kun lisätään kestävien lentopolttoaineiden käyttöä, vaan se voidaan markkinoiden ominaispiirteiden ja toimen vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, minkä 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 tämän tavoitteen saavuttamiseksi,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan yhdenmukaistetut säännöt kestävien lentopolttoaineiden käyttöönnotosta ja toimittamisesta.

2 artikla

Sovelтамisala

Tätä asetusta sovelletaan ilma-alusten käyttäjiin, unionin lentoasemiin ja lentopolttoaineen toimittajiin.

Jäsenvaltio voi tarvittaessa päättää, että sen alueella sijaitseva lentoasema katsotaan unionin lentoasemaksi tätä asetusta sovellettaessa. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava päätöksestään komissiolle ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle, jäljempänä 'lentoturvallisuusvirasto', vuotta ennen kuin kyseistä päätöstä aletaan soveltaa. Komissio julkaisee tiedot *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ja toimittaa kyseisistä lentoasemista ajan tasalle saatetun ja konsolidoidun luettelon, jonka on oltava helposti saatavilla.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 'unionin lentoasemalla' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/12/EY⁶ 2 artiklan 1 kohdassa määriteltyä lentoasemaa, jolla matkustajamäärä oli yli miljoona matkustajaa tai jolla rahtiliikennettä oli yli 100 000 tonnia raportointikaudella ja joka ei sijaitse jollakin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 349 artiklassa luetelluista syrjäisimmistä alueista;
- 'lentoaseman pitäjällä' direktiivin 96/67/EY⁷ 3 artiklassa tarkoitettua yhteisöä tai, jos asianomainen jäsenvaltio on varannut polttoaineen jakelujärjestelmien keskitettyjen infrastruktuurien hallinnoinnin jollekin toiselle taholle direktiivin 96/67/EY 8 artiklan mukaisesti, kyseistä toista elintä;
- 'ilma-aluksen käyttäjällä' henkilöä, joka liikennöi raportointikaudella vähintään 500:aa unionin lentoasemilta lähtevää kaupallista ilmakuljetuslentoa, tai, jos tätä henkilöä ei ole mahdollista yksilöidä, kyseisen ilma-aluksen omistajaa;
- 'kaupallisella ilmakuljetuslennolla' lentoa, joka liikennöidään matkustajien, rahdin tai postin kuljettamiseksi korvausta tai vuokraa vastaan, tai liikelentoja;
- 'lentopolttoaineella' ilma-aluksessa suoraan käytettäväksi valmistettua polttoainetta;

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/12/EY, annettu 11 päivänä maaliskuuta 2009, lentoasemamaksuista.

⁷ Neuvoston direktiivi 96/67/EY, annettu 15 päivänä lokakuuta 1996, pääsystä maahuolinnan markkinoille yhteisön lentoasemilla (EYVL L 272, 25.10.1996, s. 36).

- 'kestävillä lentopolttoaineilla' drop-in-lentopolttoaineita, jotka ovat joko a) biopolttoaineita, jotka täyttävät direktiivin (EU) 2018/2001 29 artiklassa säädetty kestävyysskriteerit ja kasvihuonekaasupäästöjen 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, b) synteettisiä lentopolttoaineita tai c) direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 35 alakohdassa määriteltäviä kierrätettyjä hiilipitoisia lentopolttoaineita, jotka täyttävät kyseisen direktiivin 25 artiklan 2 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskynnyksen,
- 'erällä' kestävien lentopolttoaineiden määrää, joka voidaan tunnistaa numerolla ja joka voidaan jäljittää;
- 'elinkaari päästöillä' kestävien lentopolttoaineiden hiilidioksidiekvivalenttipäästöjä, joissa otetaan huomioon direktiivin (EU) 2018/2001 31 artiklan mukaisesti lasketut ja hiilidioksidiekvivalentteina ilmaistut päästöt, jotka aiheutuvat energian tuotannosta, kuljetuksesta, jakelusta ja käytöstä ilma-aluksessa, myös palamistapahtuman aikana;
- 'synteettisillä lentopolttoaineilla' drop-in-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 25 artiklan 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetun kasvihuonekaasupäästöjen vähennyskynnyksen;
- 'vähähiilisillä synteettisillä lentopolttoaineilla' synteettisiä drop-in-lentopolttoaineita, jotka on johdettu vähähiilisestä vedystä ja joiden käytöstä saatavat kasvihuonekaasupäästöjen vähennykset elinkaaren aikana ovat vähintään 70 prosenttia;
- 'perinteisillä lentopolttoaineilla' ilmailussa käytettäviä fossiilisista uusiutumattomista hiilivetypolttoainelähteistä tuotettuja polttoaineita;
- 'lentopolttoaineen toimittajalla' direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan toisen kohdan 38 alakohdassa määriteltäviä polttoaineen toimittajaa, joka toimittaa lentopolttoainetta unionin lentoasemalla;
- 'raportointivuodella' yhden vuoden jaksoa, jonka aikana 7 ja 9 artiklassa tarkoitetut raportit on toimitettava 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta välisenä aikana;

- 'raportointikaudella' raportointivuotta edeltävän vuoden 1 päivän tammikuuta ja 31 päivän joulukuuta välistä ajanjaksoa;
- 'vuodessa tarvittavalla lentopolttoaineella' komission asetuksen (EU) N:o 965/2012⁸ liitteessä IV reittipolttoaineena ja rullauspolttoaineena tarkoitetun lentopolttoaineen määrää, joka raportointikauden aikana tarvitaan joltakin unionin lentoasemalta lähtevien ilma-aluksen käyttäjän liikennöimien kaupallisten ilmakuljetuslentojen suorittamiseen kokonaisuudessaan;
- 'vuodessa tankkaamattomalla määrällä' eroa vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen ja ilma-aluksen käyttäjän raportointikauden aikana ennen joltakin unionin lentoasemalta lähteviä lentoja tosiasiallisesti lisäämän polttoaineen välillä;
- 'vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä' niiden vuodessa tankkaamattomien määrien summaa, jotka ilma-aluksen käyttäjä on kaikilla unionin lentoasemilla jättänyt raportointikauden aikana tankkaamatta;
- 'kasvihuonekaasujärjestelmällä' järjestelmää, jossa ilma-alusten käyttäjille myönnetään etua kestävien lentopolttoaineiden käytöstä.

4 artikla

Unionin lentoasemilla saatavilla olevan kestävän lentopolttoaineen osuus

1. Lentopolttoaineen toimittajien on varmistettava, että kaikki ilma-alusten käyttäjien saataville kullakin unionin lentoasemalla asetettava lentopolttoaine sisältää vähimmäisosuuden kestävää lentopolttoainetta, mukaan lukien synteettisen lentopolttoaineen vähimmäisosuus liitteessä I vahvistettujen arvojen ja soveltamispäivien mukaisesti.

Tämä velvoite katsotaan täytetyksi, jos ensimmäisessä alakohdassa mainitut osuudet saavutetaan käyttämällä synteettisiä vähähiilisiä lentopolttoaineita.

⁸ 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).

2. Kunkin raportointikauden osalta biopolttoaineiden, 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, joita kukin polttoaineen toimittaja toimittaa unionin lentoasemille, on oltava enintään 3 prosenttia 1 kohdassa ja liitteessä I tarkoitettujen vähimmäisosuuksien noudattamiseen tarkoitettusta osuudesta.

3. Jos 12 artiklassa tarkoitettu teknisestä raportista käy ilmi, että liitteessä I vahvistettu kestävien lentopolttoaineiden, mukaan lukien synteettiset lentopolttoaineet, vähimmäisosuus on saavutettu edellisen raportointikauden aikana keskimäärin kaikilla unionin lentoasemilla tai milloin tahansa ennen 1 päivää tammikuuta 2027, jäsenvaltio voi 1 kohdan soveltamiseksi soveltaa yhdellä tai useammalla sen alueella sijaitsevalla unionin lentoasemalla suurempaa synteettisen lentopolttoaineen vähimmäisosuutta tulevana raportointikausina ja 31 päivään joulukuuta 2034 saakka. Asianomaisen jäsenvaltion on ilmoitettava käyttöön otetusta toimenpiteestä muille jäsenvaltioille ja komissiolle. Komissio julkaisee kyseisen ilmoituksen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Jos sen jälkeen, kun asianomainen jäsenvaltio on ottanut käyttöön tämän kohdan ensimmäisen alakohdan mukaisen toimenpiteen, liitteessä I vahvistettua kestävien lentopolttoaineiden, mukaan lukien synteettiset lentopolttoaineet, vähimmäisosuutta ei voida keskimäärin saavuttaa kahdella peräkkäisellä raportointijaksolla kaikilla unionin lentoasemilla siitä syystä, että unionissa vallitsee tällaisten polttoaineiden tuotannon tai tarjonnan rakenteellinen puute, komissio antaa 13 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen päätöksen, jossa jäsenvaltiota pyydetään keskeyttämään kyseisen toimenpiteen soveltaminen.

4. Suurempi vähimmäisosuus, jota asianomainen jäsenvaltio soveltaa 3 kohdan ensimmäisen alakohdan nojalla, ei saa ylittää yhtä prosenttia 31 päivään joulukuuta 2029 saakka ulottuvalla kaudella eikä se saa ylittää liitteessä I synteettisille lentopolttoaineille vahvistettua 3 prosentin vähimmäisosuutta 1 päivän tammikuuta 2030 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisellä kaudella. Näitä enimmäismääriä ei sovelleta unionin lentoasemilla, joilla muu kuin kotimainen matkustajaliikenne on alle 2 miljoonaa matkustajaa vuodessa.

5. Polttoaineen toimittajat voivat osoittaa noudattavansa 1 kohdassa säädettyä velvoitetta ja kaikkia jäsenvaltioiden 3 kohdan ensimmäisen alakohdan nojalla käyttöön ottamia toimenpiteitä käyttämällä direktiivin (EU) 2018/2001 30 artiklassa tarkoitettua ainetasemenetelmää.

Jos lentopolttoaineen toimittaja ei toimita liitteessä I vahvistettuja vähimmäisosuuksia jollakin raportointikaudella, sen on vähintään kompensoitava tämä vaje seuraavalla raportointikaudella, sanotun kuitenkin rajoittamatta 11 artiklan 3 ja 4 kohdan soveltamista.

5 artikla

Tankkausvelvoite ilma-aluksen käyttäjille

1. Vuotuisen määrän, jonka jokin ilma-aluksen käyttäjä lisää polttoainetta jollakin unionin lentoasemalla, on oltava vähintään 90 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta, sanotun kuitenkin rajoittamatta sovellettavien polttoaineruokien noudattamiseksi lisätyn polttoaineen määrää.
2. Ilma-aluksen käyttäjä voi pyytää 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettua toimivaltaista viranomaista, että unionin lentoasemalta lähtevät lennot, jotka liikennöidään alle 1200 kilometrin pituisella tietyllä olemassa olevalla tai uudella reitillä, vapautetaan tämän artiklan 1 kohdassa säädetyistä velvoitteista. Tämä etäisyys mitataan isoympyrämenetelmällä.

Tällainen pyyntö on esitettävä vähintään kolme kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää. Kyseisessä pyynnössä on esitettävä riittävät perustelut, jotka pohjautuvat sellaisiin vakaviin ja toistuviin toiminnallisiin vaikeuksiin ilma-alusten tankkauksessa tietyllä unionin lentoasemalla, jotka estävät suorittamasta kääntölentoja kohtuullisessa ajassa, taikka rakenteellisiin polttoaineen toimitusvaikeuksiin, jotka johtuvat tietyn unionin lentoaseman maantieteellisistä ominaisuuksista ja joiden vuoksi polttoaineiden hinnat ovat huomattavasti korkeammat kuin muilla unionin lentoasemilla samantyyppisiin polttoaineisiin keskimäärin sovellettavat hinnat johtuen erityisesti polttoaineen kuljetukseen liittyvistä erityisistä rajoitteista tai polttoaineiden rajallisesta saatavuudesta kyseisellä lentoasemalla.

Toimivaltaisen viranomaisen on arvioitava pyyntö, ja se voi esitettyjen perustelujen valossa pyytää lisätietoja.

Toimivaltaisen viranomaisen on tehtävä päätös kyseisestä pyynnöstä vähintään kuukautta ennen suunnitellun poikkeuksen soveltamispäivää. Myönnetyn poikkeuksen on oltava voimassa rajoitetusti, enintään yksi vuosi, minkä jälkeen sitä on ilma-aluksen käyttäjän pyynnöstä tarkasteltava uudelleen.

Jos tämän kohdan neljännen alakohdan mukaista päätöstä ei tehdä siinä asetetussa määräajassa, päätöstä pidetään epäsuorana päätöksenä luvan antamisesta soveltaa pyydettyä poikkeusta yhden vuoden ajan, minkä jälkeen sitä on ilma-aluksen käyttäjän pyynnöstä tarkasteltava uudelleen.

Toimivaltaisen viranomaisen on annettava luettelo sallituista poikkeuksista tiedoksi komissiolle, joka julkaisee sen *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, ja saatettava se ajan tasalle vähintään kerran vuodessa.

Arvioituaan myönnetyn vapautuksen perusteluja tämän kohdan toisessa alakohdassa vahvistettujen perusteiden mukaisesti jäsenvaltion, ilma-aluksen käyttäjän, asianomaisen unionin lentoaseman pitäjän, polttoaineen toimittajan tai omasta aloitteestaan tekemän kirjallisen valituksen seurauksena komissio voi pyytää 13 a artiklan 2 kohdan mukaisesti hyväksytyllä täytäntöönpanosäädöksellä toimivaltaista viranomaista tekemään päätöksen kyseisen poikkeuksen kumoamisesta seuraavan, asetuksen (ETY) N:o 95/93 2 artiklan d alakohdassa tarkoitetun aikataulukauden alusta alkaen. Kun tämä aikataulukausi alkaa alle kahden kuukauden kuluttua täytäntöönpanosäädöksen julkaisemisesta, poikkeuksen kumoamista koskevaa päätöstä aletaan soveltaa seuraavan aikataulukauden alusta.

6 artikla

Kestävän lentopolttoaineen saatavuuden helpottamista koskevat unionin lentoasemien velvoitteet

Unionin lentoasemien pitäjien on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta ilma-alusten käyttäjät saavat helpommin lentopolttoaineita, jotka sisältävät tämän asetuksen mukaiset kestävien lentopolttoaineiden osuudet.

Jos ilma-alusten käyttäjät ilmoittavat sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa lentoasema sijaitsee, vaikeuksista saada kestäviä lentopolttoaineita sisältäviä lentopolttoaineita jollakin unionin lentoasemalla, toimivaltainen viranomainen voi pyytää kyseisen unionin lentoaseman pitäjää toimittamaan tiedot, jotka ovat tarpeen 1 kohdan noudattamisen osoittamiseksi. Asianomaisen unionin lentoaseman pitäjän on toimitettava tiedot ilman aiheetonta viivytystä. Toimivaltaisen viranomaisen on toimitettava nämä tiedot lentoturvallisuusvirastolle 12 artiklassa tarkoitetun teknisen kertomuksen laatimista varten.

Unionin lentoasemien pitäjien on toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä toteutettava tarvittavat toimenpiteet puutteiden tunnistamiseksi ja korjaamiseksi, joita ilma-alusten käyttäjillä on sellaisten lentopolttoaineiden asianmukaisessa saatavuudessa, jotka sisältävät tämän asetuksen mukaiset kestävien lentopolttoaineiden osuudet.

7 artikla

Raportointivelvoitteet ilma-alusten käyttäjille

Ilma-alusten käyttäjien on viimeistään kunkin raportointivuoden 31 päivänä maaliskuuta raportoitava toimivaltaisille viranomaisille ja virastolle seuraavat tiettyä raportointikautta koskevat tiedot:

- a) kullakin unionin lentoasemalla lisätyn lentopolttoaineen kokonaismäärä tonneina ilmaistuna;
- b) vuodessa tarvittava lentopolttoaine unionin lentoasemaa kohti tonneina ilmaistuna;
- c) vuodessa tankkaamaton määrä unionin lentoasemaa kohti. Jos vuodessa tankkaamaton määrä on negatiivinen tai alle 10 prosenttia vuodessa tarvittavasta lentopolttoaineesta, raportoitava vuodessa tankkaamaton määrä on 0;
- d) unionin lentoasemilta lähtevien kaupallisten ilmakuljetuslentojen suorittamiseen lentopolttoaineen toimittajilta ostetun kestävän lentopolttoaineen kokonaismäärä tonneina ilmaistuna;
- e) kunkin kestävän lentopolttoaineen oston osalta lentopolttoaineen toimittajan nimi, ostettu määrä tonneina ilmaistuna, muuntoteknologia, tuotannossa käytetyn raaka-aineen ominaisuudet ja alkuperä sekä kestävän lentopolttoaineen elinkaaripäästöt. Jos yhteen ostoon sisältyy ominaisuuksiltaan erilaisia kestäviä lentopolttoaineita, raportissa on annettava nämä tiedot kustakin kestävästä lentopolttoainetyypistä.

Raportti on esitettävä liitteessä II esitetyn mallin mukaisesti.

Riippumattoman todentajan on todennettava raportti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY⁹ 14 ja 15 artiklassa ja sen nojalla annetuissa täytäntöönpanosäädöksissä vahvistettujen vaatimusten mukaisesti.

8 artikla

Ilma-aluksen käyttäjien kestävien lentopolttoaineiden käyttöä koskevien etujen hakeminen

Ilma-alusten käyttäjät eivät saa hakea etua saman kestävien lentopolttoaineiden erän käytöstä useammassa kuin yhdessä kasvihuonekaasujärjestelmässä. Ilma-alusten käyttäjien on toimitettava virastolle 7 artiklassa tarkoitetun raportin yhteydessä

- a) ilmoitus kasvihuonekaasujärjestelmistä, joihin käyttäjä osallistuu ja joissa kestävien lentopolttoaineiden käytöstä voidaan raportoida;
- b) ilmoitus siitä, ettei käyttäjä ole ilmoittanut samoja kestävien lentopolttoaineiden eriä useammassa kuin yhdessä järjestelmässä.

Jotta lentopolttoaineiden kestävästä käytöstä raportoitaisiin tämän asetuksen 7 artiklan säännösten tai kasvihuonekaasujärjestelmän mukaisesti, lentopolttoaineen toimittajien on annettava ilma-alusten käyttäjille asiaankuuluvat tiedot maksutta.

⁹ 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).

9 artikla

Raportointivelvoitteet polttoaineen toimittajille

Lentopolttoaineen toimittajien on ilmoitettava raportointikaudesta kunkin raportointivuoden 31 päivään maaliskuuta mennessä seuraavat tiedot direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklassa tarkoitetussa unionin tietokannassa:

- a) kullakin unionin lentoasemalla toimitetun lentopolttoaineen määrä;
- b) kullakin unionin lentoasemalla toimitetun kestävän lentopolttoaineen määrä ja erittely kunkin kestävän lentopolttoainetyypin osalta c alakohdan mukaisesti;
- c) kullakin unionin lentoasemalla toimitettujen kestävien lentopolttoainetyyppien muuntoteknologia, niiden tuotannossa käytettyjen raaka-aineiden luonne ja alkuperä sekä elinkaaripäästöt;
- d) kullakin unionin lentoasemalla toimitetun lentopolttoaineen aromaattisten hiilivetyjen, naftaleenien ja rikin vuotuinen keskimääräinen kokonaispitoisuus.

Lentoturvallisuusvirastolla ja toimivaltaisilla viranomaisilla on oltava pääsy unionin tietokantaan. Lentoturvallisuusvirasto käyttää unionin tietokannan tietoja sen jälkeen, kun tiedot on direktiivin (EU) 2018/2001 28 artiklan nojalla tarkistettu jäsenvaltioiden tasolla.

10 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 lentoasemille ja polttoaineen toimittajille. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tästä komissiolle.
- 2) Lentoturvallisuusvirasto lähettää toimivaltaisille viranomaisille yhdistetyt tiedot niistä ilma-alusten käyttäjistä ja lentopolttoaineen toimittajista, joiden osalta viranomaiset ovat toimivaltaisia 3, 4 ja 5 kohdan nojalla.

- 3) Jäsenvaltio, jonka tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa tietystä ilma-aluksen käyttäjästä, on määritettävä komission asetuksen (EY) N:o 748/2009¹⁰ mukaisesti.
- 4) Jäsenvaltio, jonka tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa tietystä unionin lentoasemasta, on määritettävä kulloisenkin alueellisen toimivallan perusteella.
- 5) Jäsenvaltio, jonka tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa tietystä lentopolttoaineen toimittajasta, on jäsenvaltio, jossa lentopolttoaineen toimittajan rekisteröity toimipaikka sijaitsee.

Niiden lentopolttoaineen toimittajien osalta, joilla ei ole rekisteröityä toimipaikkaa jäsenvaltiossa, asianomainen jäsenvaltio on jäsenvaltio, jossa lentopolttoaineen toimittaja toimitti eniten lentopolttoainetta vuonna 2023 tai ensimmäisenä vuonna, jona se toimitti lentopolttoainetta EU:n markkinoille, sen mukaan, kumpi ajankohta on myöhäisempi. Tällainen lentopolttoaineen toimittaja voi esittää toimivaltaiselle viranomaiselleen perustellun pyynnön sen siirtämisestä toisen jäsenvaltion alaisuuteen, jos se on toimittanut suurimman osan lentopolttoaineesta tässä viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa pyyntöä edeltäneiden kahden vuoden aikana. Päätös siirtämisestä on tehtävä yhdeksän kuukauden kuluessa pyynnön esittämisestä, siihen on saatava siirron kohteena olevan jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten ja komission suostumus, ja se tulee voimaan kyseistä päätöstä seuraavan raportointijakson alussa.

¹⁰ 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 (EUVL 219, 22.8.2009, s. 1).

Täytäntöönpanon valvonta

- 1) Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen nojalla annettujen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi nämä säännökset viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2023 ja ilmoitettava sille niihin vaikuttavista myöhemmistä muutoksista viipymättä.
- 2) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille ilma-aluksen käyttäjille, jotka eivät täytä 5 artiklassa säädettyjä velvoitteita, määrätään sakko. Sakon on oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin lentopolttoaineen vuotuinen keskimääräinen hinta tonnia kohti kerrottuna vuodessa tankkaamattomalla kokonaismäärällä.
- 3) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille lentopolttoaineen toimittajille, jotka eivät täytä 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita kestävien lentopolttoaineiden vähimmäisosuudesta, määrätään sakko. Sakon on oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin perinteisen ja kestävän lentopolttoaineen tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen ero kerrottuna sellaisten lentopolttoaineiden määrällä, joiden osalta 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettu vähimmäisosuus ei täyty.
- 4) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikille lentopolttoaineen toimittajille, jotka eivät täytä synteettisten lentopolttoaineiden vähimmäisosuuden osalta 4 artiklassa säädettyjä velvoitteita, määrätään sakko. Sakon on oltava vähintään kaksi kertaa niin suuri kuin synteettisen lentopolttoaineen ja perinteisen lentopolttoaineen tonnikohtaisen vuotuisen keskihinnan välinen ero kerrottuna sellaisen lentopolttoaineen määrällä, jonka osalta 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettu vähimmäisosuus ei täyty.
- 5) Toimivaltaisen viranomaisen on 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen sakkojen määräämistä koskevassa päätöksessä selitettävä menetelmät, joita sovelletaan lentopolttoaineen, kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen hinnan määrittämiseen unionin markkinoilla todennettavissa olevien ja objektiivisten kriteerien, mukaan lukien 12 artiklassa tarkoitettu viimeisin saatavilla oleva tekninen kertomus, perusteella.

- 6) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että lentopolttoaineen toimittajat, joille on jollakin raportointikaudella kertynyt vajausta kestävien lentopolttoaineiden tai synteettisten polttoaineiden vähimmäisosuutta koskevasta 4 artiklassa säädetystä velvoitteesta, toimittavat seuraavalla raportointikaudella markkinoille vajausta vastaavan polttoainemäärän raportointikausivelvoitteensa lisäksi. Tämän velvoitteen täyttäminen ei vapauta polttoaineen toimittajaa tämän artiklan 3 ja 4 kohdassa säädettyjen seuraamusten maksuvelvollisuudesta.
- 7) Jäsenvaltioilla on oltava kansallisella tasolla käytössään tarvittava oikeudellinen ja hallinnollinen kehys velvoitteiden täyttämisen ja sakkojen perimisen varmistamiseksi.
- 8) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että sakkojen tuottamat tulot tai näitä tuloja vastaava rahallinen arvo käytetään kestävien lentopolttoaineiden alan tutkimus- ja innovointihankkeiden tukemiseen, kestävien lentopolttoaineiden tuottamiseen tai kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisten hintaerojen kaventamisen mahdollistavien menetelmien kehittämiseen.

12 artikla

Tietojen keruu ja julkaiseminen

Lentoturvallisuusvirasto julkaisee vuosittain 7 ja 9 artiklassa tarkoitettuihin vuosiraportteihin perustuvan teknisen kertomuksen ja toimittaa sen neuvostolle ja Euroopan parlamentille.

Kertomuksessa on oltava vähintään seuraavat tiedot:

- a) ilma-alusten käyttäjien unionin tasolla ostaman kestävän lentopolttoaineen yhteenlaskettu määrä, joka on tarkoitettu unionin lentoasemalta lähtevien kaupallisten ilmakuljetuslentojen ja unionin lentoaseman käyttöön;
- b) unionin tasolla toimitetun kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen määrä yhteenlaskettuna ja unionin lentoasemittain sekä analyysi kunkin jäsenvaltion toimittajien valmiuksia noudattaa suunniteltua sisällyttämispolkua;

- b a) niissä kolmansissa maissa, joiden kanssa unioni tai unioni ja sen jäsenvaltiot ovat tehneet lentoliikennesopimuksen, ja mahdollisuuksien mukaan muissa kolmansissa maissa toimitetun kestävän lentopolttoaineen määrä;
- c) markkinatilanne, mukaan lukien hintatiedot, sekä kehityssuuntaukset kestävän lentopolttoaineen tuotannossa ja käytössä unionissa ja niissä kolmansissa maissa, joiden kanssa unioni tai unioni ja sen jäsenvaltiot ovat tehneet lentoliikennesopimuksen, sekä mahdollisuuksien mukaan muissa kolmansissa maissa. Markkinatilanteeseen on sisällyttävä tietoja kestävien lentopolttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden välisen hintaeron kehityksestä;
- d) tilanne 6 artiklassa säädettyjen velvoitteiden täyttämisen lentotasemilla;
- e) kunkin sellaisen ilma-aluksen käyttäjän ja lentopolttoaineen toimittajan, jolla on raportointikaudella tämän asetuksen mukainen velvoite, vaatimustenmukaisuustilanne;
- f) kaikkien sellaisten kestävien lentopolttoaineiden alkuperä ja ominaisuudet, jotka ilma-alusten käyttäjät ovat ostaneet käytettäväksi unionin lentotasemilta lähtevillä lennoilla;
- g) unionin tasolla yhteensä ja kullakin unionin lentotasemalla erikseen toimitetun lentopolttoaineen aromaattisten hiilivetyjen, naftaleenien ja rikin vuotuinen keskimääräinen kokonaispitoisuus.

Lentoturvallisuusvirasto kuulee 13 a artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa kyseistä kertomusta laatiessaan.

13 artikla

Siirtymäkausi

Poiketen siitä, mitä 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, 1 päivän tammikuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2034 välisen ajan lentopolttoaineen toimittaja voi kullakin raportointikaudella toimittaa liitteessä I määritetyn kestävän lentopolttoaineen vähimmäisosuuden painotettuna keskiarvona kaikesta unionin lentotasemilla kyseisellä raportointikaudella toimittamastaan lentopolttoaineesta.

13 a 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 5 artiklaa.

14 artikla

Kertomukset ja uudelleentarkastelu

Komission yksiköt esittävät 1 päivään tammikuuta 2027 mennessä ja sen jälkeen joka viides vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle lentopolttoainemarkkinoiden kehityksestä ja sen vaikutuksista unionin ilmailun sisämarkkinoihin kertomuksen, jossa käsitellään myös tämän asetuksen soveltamisalan mahdollista laajentamista kattamaan muita energialähteitä ja uusiutuvien energialähteiden käyttöä edistävissä direktiivissä määritellyjä muuntotyyppejä synteettisiä polttoaineita, erityisesti sähköä ja vetyä, 4 artiklassa ja liitteessä I tarkoitettujen vähimmäisosuuksien mahdollista tarkistamista sekä sakkojen tasoa. Kertomuksessa on otettava huomioon toimintapolitiikan kehitys muissa maissa, myös unionin kanssa tehtyjen monenvälisten ja kahdenvälisten sopimusten yhteydessä, ja siihen on sisällytettävä yksityiskohtainen arviointi tämän asetuksen vaikutuksista saarien ja syrjäisten alueiden yhteyksiin, eurooppalaisten lentoliikenteen harjoittajien ja keskuslentoasemien kilpailukykyyn naapurimaissa toimiviin kilpailijoihin nähden sekä hiilivuotoon ja, jos saatavilla, tiedot kestävien lentopolttoaineiden käyttöönottoa koskevan mahdollisen toimintapoliittisen kehityksen kehittämisestä ICAOn tasolla. Kertomuksessa on myös annettava tietoa teknologisista edistysaskelista kestävien lentopolttoaineiden kannalta merkityksellisessä tutkimuksessa ja innovoinnissa ilmailualalla, mukaan lukien muiden kuin hiilidioksidipäästöjen vähentäminen.

Kertomuksessa voidaan tarkastella tämän asetuksen muutostarvetta ja vaihtoehtoja ICAOn tasolla mahdollisesti käyttöön otettavan kestäviä lentopolttoaineita koskevan toimintapoliittisen kehityksen mukaisiksi muutoksiksi, jos sellaisia tarvitaan.

Komission yksiköt harkitsevat sisällyttävänsä näihin vaihtoehtoihin mekanismeja, joilla tuetaan kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöä, mukaan lukien varojen kerääminen ja käyttö, sekä muita mekanismeja, joiden avulla voidaan kaventaa kestävien lentopolttoaineiden ja perinteisten lentopolttoaineiden välisiä hintaeroja. Tällaisilla mekanismeilla olisi pyrittävä rajoittamaan tämän asetuksen kielteisiä vaikutuksia lentoyhteyksiin, välttämään liikenteen siirtymistä kolmansien maiden keskuslentoasemille ja lieventämään hiilivuotoa.

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 ehkäisemiseksi kansainvälisessä ilmailussa 31 päivään joulukuuta 2026 mennessä, komissio harkitsee kohdennettuja mekanismeja, joilla pyritään estämään nämä vaikutukset, mukaan lukien tarvittaessa asetuksen (EU)...¹¹ ulottaminen kansainväliseen ilmailuun, ja muun tyyppisiä toimenpiteitä, joissa otetaan huomioon unionin alueen ulkopuolella sijaitsevat lopulliset määräpaikat.

Komissio kuulee 13 a artiklan 1 kohdassa tarkoitettua komiteaa kyseistä kertomusta laatiessaan viimeistään kuusi kuukautta ennen sen hyväksymistä.

¹¹ EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS [...] hiilirajamekanismin perustamisesta

15 artikla

Voimaantulo

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

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2023.

Asetuksen 4 ja 5 artiklaa sovelletaan kuitenkin 1 päivästä tammikuuta 2025 ja 7 ja 9 artiklaa sovelletaan 1 päivästä huhtikuuta 2024 vuoden 2023 raportointikauden osalta.

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

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja

Liite I (määräosuudet)

- a) 1.1.2025 alkaen vähintään 2 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita;
- b) 1.1.2030 alkaen vähintään 6 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 0,7 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
- c) alkaen vähintään 20 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 5 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
- d) 1.1.2040 alkaen vähintään 32 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 8 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
- e) 1.1.2045 alkaen vähintään 38 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 11 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita;
- f) 1.1.2050 alkaen vähintään 63 prosenttia kestäviä lentopolttoaineita, josta vähintään 28 prosenttia synteettisiä lentopolttoaineita.

Liite II – Malli ilma-aluksen käyttäjälle raportointia varten

Unionin lentoasema	Unionin lentoaseman ICAO-koodi	Vuodessa tarvittava lentopolttoaine (tonnia)	Tosiasiallisesti lisätty lentopolttoaine (tonnia)	Vuodessa tankkaamaton määrä (tonnia)	Vuodessa tankkaamaton kokonaismäärä (tonnia)

Malli ilma-aluksen käyttäjälle kestävänt lentopolttoaineen ostoista raportointia varten

Polttoaineen toimittaja	Ostettu määrä (tonnia)	Muunto- teknologia	Ominaispiirteet	Raaka-aineen alkuperä	Elinkaaripäästöt
