



2021/0205(COD)

28.4.2022

ARVAMUS

Esitaja: keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

mis käsitleb ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Arvamuse koostaja: Nicolás González Casares

PA_Legam

LÜHISELGITUS

Euroopa Liit on Euroopa kliimamäärusega võtnud endale kindla kohustuse vähendada oma majandusest tekkivat CO₂ heidet ja viia oma poliitika kooskõlla Pariisi kokkuleppes võetud kohustustega, seades eesmärgiks saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus.

Selles kontekstis on transpordisektor üks sektoritest, kus CO₂ heidet on kõige keerulisem vähendada. Lennunduses esineb märkimisväärselt probleeme, kuna see sõltub üksnes fossiilselt energiast ja heitkoguste vähendamiseks on vähe tehnoloogilisi võimalusi, kuna peaaegu kogu ELis kasutatav lennukikütus on fossiilpetrooleum. Kui täiendavaid meetmeid ei võeta, suurenevad selle sektori kasvuhooonegaaside heitkogused edasi.

Lennuühendus on ELi kodanike liikuvuse ja Euroopa majanduse jaoks ülioluline. Kõik transpordiliigid peavad aga arvestama kaasnevate keskkonnakuludega. Samal ajal peavad rakendatavad meetmed säilitama kodanikele ja ettevõtjatele sotsiaal-majandusliku kasu.

Lühikeses ja keskmises perspektiivis on vaja edendada fossiilsete lennukikütuste järkjärgulist asendamist muude säästlike lennukikütustega. Komisjoni ettepanek edendada säästliku lennukikütuse kasutamist on oluline sektori CO₂ heite vähendamisel. Säästlike ja heitevabade lennukikütuste kasutamise ulatuslik reguleerimine võimaldab lennundussektoril aidata kaasa ELi kliimaeesmärkide saavutamisele ning vähendada sõltuvust fossiilsetest kütustest.

Arvamuse koostaja väljendab heameelt komisjoni ettepaneku ülesehituse üle ja peab seda heaks lähtekohaks. Arvamuse koostaja eesmärk on veelgi enam tugevdada oma kliimaeesmärke, sealhulgas muude kui CO₂ heitkoguste vähendamist, edendada säästlike lennukikütuste kasutamist, parandada läbipaistvust ja tarbijate teavitamist ning edendada innovatsiooni heitevabas lennutranspordis.

Ambitsioonikam algatus „ReFuelEU Aviation“

Võttes arvesse ELi kliimakohustusi, on arvamuse koostaja seisukohal, et kõnealune määrus peaks olema võimalikult kaugeleulatuv, et kasutusele võtta säästlikud lähteained. Aastaks 2050 tuleks kõik fossiilsed lennukikütused asendada säästlike lennukikütuste või muude säästlikul taastuvenergiaga põhinevate energiakandjatega. 100 % eesmärgi täitmiseks on vaja pikendada lühiajalisi volitusi. Volitusi tuleks keskmises ja pikas perspektiivis laiendada kütustele ja energiakandjatele, mida otseselt ei asendata, nt vesinik või taastuvatest energiaallikatest toodetud elekter.

Ainult tõeliselt säästlik lennukikütus

Arvamuse koostaja mõistab komisjoni muret kõlblike säästlike lennukikütuste säästlikkuse kriteeriumide pärast. On teada, et mõned lähteained ei ole piisavalt kättesaadavad ning võivad avaldada kahjulikku mõju säästlikkusele ja bioloogilisele mitmekesisusele, kui need ei vasta nõuetekohaselt kõlblikkuskriteeriumidele. Samuti tuleb tagada, et vajalik tooraine on olemas ega tekita tarneprobleeme selle kasutamisel, et vähendada märkimisväärselt heitkoguseid.

Kesksel kohal peavad olema otsesed sünteetilised asenduskütused ning hiljem taastuvatest energiaallikatest toodetud vesinik ja elekter. Direktiivis (EL) 2018/2001 määratletud „muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütuste“ kasutuselevõtt on loomulik

eesmärk. Need on eriti olulised sektoritele, kus esineb probleeme elektrifitseerimisel. Nende kütuste tootmisel täiendava taastuvelektri abil on ELis suur heitkoguste vähendamise potentsiaal.

Muu kui CO₂ mõju kliimale

Lennundustegevuse muu kui CO₂ mõju kliimale on hinnanguliselt vähemalt sama oluline kui CO₂ mõju. Arvamuse koostaja on seisukohal, et neid mõjusid tuleks käesolevas määruises käsitleda ka hindamise ja vajaduse korral tulevase seadusandliku ettepaneku kaudu.

Läbipaistvus ja reisijate teavitamine

Lennutransporditeenuste keskkonnajalajälje suurem läbipaistvus võimaldaks kodanikel teha teadlikke otsuseid oma transpordivajaduste kohta. Arvamuse koostaja on seisukohal, et kõnealune määrus peaks edendama märgise loomist sellise teabe esitamiseks.

Säästlikumad lühilennud

Lühilendudel on suur potentsiaal kasutada säästvaid kütuseid ja uuenduslikke tehnoloogiaid. Lisaks, võttes arvesse mitme liikmesriigi kavandatud meetmeid sellistest lendudest tulenevate heitkoguste vähendamiseks, on arvamuse koostaja seisukohal, et kõnealune määrus annab võimaluse edendada ühtlustatud viisil meetmeid Euroopa tasandil.

Rahvusvaheline koostöö

Käesolev määrus võib olla maailma tasandil näide konkreetsetest võimalustest heitkoguste vähendamiseks lennundussektoris ulatusliku ja sidusa reguleerimise kaudu, mis võib aidata ka Rahvusvahelisel Tsiviillennunduse Organisatsioonil tugevdada oma heitkoguste vähendamise meetmeid.

ARVAMUSE KOOSTAJALE TEAVET ANDNUD ÜKSUSTE JA ISIKUTE LOETELU

| |
|--|
| AeroSpace and Defence Industries Association of Europe |
| Airlines for Europe (A4E) |
| Carbon Engineering |
| CO2 Value Europe |
| DHL Group |
| ECODES |
| ePURE |
| European Commission (DG MOVE) |
| European Waste-based & Advanced Biofuels Association (EWABA) |
| Hydrogen Europe |
| International Air Transport Association (IATA) |
| International Council on Clean Transportation (ICCT) |
| LanzaJet |
| Lufthansa Group |
| NESTE |
| Rolls-Royce |
| SAFRAN |
| Shell |
| Transport & Environment |

MUUDATUSETTEPANEKUD

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil võtta arvesse järgmisi muudatusettepanekuid:

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(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, **elkõige liidu lennutranspordi siseturul**. Lennutransporditeenuste kasv on aidanud oluliselt parandada lennuühendusi liidus ja kolmandate riikidega ning andnud märkimisväärse panuse liidu majandusse.

Muudatusettepanek

(1) Viimastel kümnenditel on lennutranspordil olnud liidu majanduses ja liidu kodanike igapäevaelus **tähtis** roll, kuna see on liidu majanduse üks kõige dünaamilisemaid sektoreid. Lennundussektor on märkimisväärselt edendanud majanduskasvu, töökohtade loomist, kaubandust ja turismi ning ettevõtete ja kodanike ühendatust ja liikuvust. **Transpordisektor on aidanud edendada ühtekuuluvust, vähendada piirkondlikke erinevusi ning parandada ühenduvust ja juurdepääsu liidu siseturule**. Lennutransporditeenuste kasv on aidanud oluliselt parandada lennuühendusi liidus ja kolmandate riikidega ning andnud märkimisväärse panuse liidu majandusse. **Kuid see on olnud ka üks kiiremini kasvavaid liidu kasvuhoonegaaside heite allikaid.**

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1a) Üks kõige olulisem väljakutse transpordisektorile, sealhulgas lennutranspordisektorile, on vajadus oluliselt vähendada oma heitkoguseid ja muutuda säästvamaks. 2018. aastal tekitas lennutranspordisektor enam kui

13 % kõigist liidus transpordist tulenevatest kasvuhoonegaaside heitkogustest ning ligikaudu 3,6 % ELi kasvuhoonegaaside koguheitest.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 1 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1b) Selleks et täita ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni^{1a} (edaspidi „Pariisi kokkulepe“) alusel võetud kohustused, võttis liit 2021. aasta juunis vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119^{1b} (edaspidi „Euroopa kliimamäärus“), milles seatakse eesmärk saavutada kliimanetraalsus hiljemalt 2050. aastaks ja eesmärk saavutada 2030. aastaks 1990. aastaga võrreldes netoheite vähemalt 55 % vähenemine. Sellest tulenevalt on vaja erinevaid poliitikameetmeid, et aidata vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid kõigis majandussektorites, sealhulgas lennundussektoris. Praegu sõltub liidu lennundus üksnes – enam kui 99 % ulatuses – fossiilsest reaktiivkütusest ja kasvav reisijate arv on kiiresti suurendanud sektori tekitatavat netoheidet. Lennureisijate koguarv Euroopas on alates 1990. aastast rohkem kui kahekordistunud. Ilma täiendava sekkumiseta liidu tasandil jääb lennundus 2050. aastaks peaaegu täielikult sõltuvusse fossiilsest reaktiivkütusest ning võrreldes 2015. aastaga suurenevad liidu lennundussektori CO₂ heitkogused 2030. aastaks 17 % ja 2050. aastaks veidi rohkem kui 20 %, mis on kaugel liidu eesmärgist vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguseid vähemalt 55 % ja jõuda hiljemalt 2050. aastaks kasvuhoonegaaside netonullheite tasemeni. Selle suundumuse

ümbertöramiseks ja lennundussektori CO₂ heite vähendamise toetamiseks on vaja võtta meetmeid, et kiirendada säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu ja tarnimist.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 2

Komisjoni ettepanek

(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 pandeemiast 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.

Muudatusettepanek

(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 pandeemiast jagusaamist võib heitkoguste hulk taas kasvama hakata. Seepärast on vaja valmistuda tulevikuks ja **võtta vastu** vajalikud **meetmed**, et tagada hästitoimiv lennutransporditurg, mis aitab saavutada liidu kliimaeesmärke, **eelkõige kliimanetraalsust hiljemalt 2050. aastaks**, ning millel on kõrge ühendatuse, ohutuse ja turvalisuse tase.

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 2 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(2b) Peale kliimat soojendava mõju on lennundusel, sealhulgas õhusõidukite mootoritel ja maapealsel teenindusel, negatiivne mõju õhukvaliteedile. Mitu uuringut on näidanud ülipeente osakestega kokkupuute lühi- ja pikaajalist mõju, sealhulgas suremus, südame-

*veresoonkonna haigus, südame
isheemiatõbi ja kopsuhaigus.*

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(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.

Muudatusettepanek

(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. ***Seetõttu on oluline, et liit edendaks lisaks liidusisestele meetmetele ka muudatusi ülemaailmses lennunduse eelarve- ja õigusraamistikus viisil, mis on kooskõlas Pariisi kokkuleppega ja põhimõttega „saastaja maksab“.***

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3a) Selleks et täita oma kohustust saavutada 2050. aastaks CO₂-neutraalsus, on lennundussektoris vaja terviklikku lähenemisviisi ja heitkoguste vähendamist, alustades säästvate kütuste ja heitevabade õhusõidukite ulatuslikust kasutuselevõtust tulevikus, aga ka

vähendades oma keskkonnajalajälge maa peal, kuna 4 % lennujaama CO₂ heitest tekitab lennuraja varustus. Seepärast tuleks nõuda, et õhusõiduki käitajad, kes käitavad õhusõidukeid, mis ei tööta vesiniku või elektri jõul, kasutaksid oma seisvate õhusõidukite jaoks lennujaamast saadavat elektrit, niipea kui vajalik taristu on olemas vastavalt alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse nõuetele. Samuti on oluline, et õhusõiduki käitajad püüaksid võimaluse korral kasutada ruleerimiseks ja pukseerimiseks lennujaama maapealsete elektriagamiga sõidukite ja/või abijõuseadme abil toodetud elektrit.

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Kuna lennutransporditurul valitseb tugev konkurents liidu eri ettevõtjate vahel, on võrdsete võimaluste tagamine hädavajalik. Lennutranspordituru ja -ettevõtjate stabiilsus 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.

Muudatusettepanek

(4) Kuna lennutransporditurul valitseb tugev konkurents **kogu maailma ja** liidu eri ettevõtjate vahel, on võrdsete võimaluste tagamine hädavajalik. Lennutranspordituru ja -ettevõtjate stabiilsus ja heaolu aluseks on selge ning ühtlustatud poliitikaraamistik, kus õhusõiduki käitajad, lennujaamad ja muud lennundusvaldkonnas osalejad saavad tegutseda võrdsete **reeglite ja** 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.

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

(5) Eelkõige on oluline tagada kogu liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused seoses lennukikütusega, mis moodustab olulise osa õhusõiduki käitajate kuludest. Kütusehindade kõikumine võib oluliselt 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 õhnestab odavama kütuse kaasavedu õhusõiduki käitajate poolt liidu keskkonnaalaseid 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.

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6

Muudatusettepanek

(5) Eelkõige on oluline tagada kogu liidu lennutransporditurul võrdsed võimalused seoses lennukikütusega, mis moodustab olulise osa õhusõiduki käitajate kuludest. Kütusehindade kõikumine võib oluliselt mõjutada õhusõiduki käitajate majandustulemusi ja avaldada negatiivset mõju konkurentsile turul ***ning ka lennutranspordi taskukohasusele kodanike jaoks, vähendades nende liikuvusvõimalusi***. Kui lennukikütuse hinnad on liidu lennujaamade või liidu ja liiduväliste lennujaamade vahel erinevad, võivad õhusõidukite käitajad otsustada majanduslikel põhjustel oma tankimisstrateegiaid kohandada. Odavama kütuse kaasavedu suurendab õhusõidukite kütusekulu ja põhjustab tarbetut kasvuhoonegaaside heidet. Seega õhnestab odavama kütuse kaasavedu õhusõiduki käitajate poolt liidu keskkonnaalaseid jõupingutusi. Mõned 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 ***kahjulike*** tavade vältimiseks, et ära hoida ***kasvuhoonegaaside heite ülekandumist ja muud*** tarbetut keskkonnakahju ning taastada ja säilitada ausa konkurentsi tingimused lennutransporditurul.

Komisjoni ettepanek

(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.

Muudatusettepanek

(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 **ja lõpuks kogu maailma** lennujaamadest väljuvate õhusõidukite **nii CO₂ kui ka muud kui** CO₂ heidet, **tagades, et sektori heitkoguste tegelikke kulusid võetakse täielikult arvesse**. Sellised meetmed peaksid aitama saavutada liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärke.

Muudatusettepanek 11

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 6 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6a) Energiatõhususe esikohale seadmise üldpõhimõtet tuleks arvesse võtta kõigis sektorites, mitte ainult energiasüsteemiga seotud sektorites, sealhulgas maanteetranspordis, laevanduses ja lennunduses. Lennutranspordi suurem tõhusus võib märkimisväärselt vähendada lennunduse heitkoguseid lühikeses perspektiivis. Ühtse Euroopa taeva rakendamise tulemusel võib CO₂ heide väheneda 10 %. Tegevuse ja taristu tõhususe parandamine ning muud meetmed, mis edendavad üleminekut teistele transpordiliikidele, võivad sektori heitkoguseid veelgi vähendada ning neid tuleks julgustada.

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Teatise „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“,¹⁰ 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.

¹⁰ 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.

Muudatusettepanek

(7) **Kliimaneutraalsuse saavutamiseks on Euroopa rohelistes kokkuleppes sätestatud vajadus vähendada transpordi heitkoguseid 2050. aastaks 1990. aasta tasemega võrreldes 90 %. Sellega seoses on** teatise „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“,¹⁰ mille komisjon võttis vastu 2020. aasta detsembris, 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, **ja uutel heiteta õhusõidukite tehnoloogiatel, näiteks elektri või vesiniku jõul töötavatel õhusõidukitel, võib olla oluline roll kommertslennunduses keskmises ja pikas perspektiivis**, on säästvad lennukikütused **peamine** lahendus, mis võimaldab juba lähiajal märkimisväärselt vähendada kõikide lendude CO₂ heidet. See võimalus on aga praegu suures osas kasutamata **ja seda tuleb hoogustada**.

¹⁰ 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.

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7a) On oluline, et kõik transpordiliigid konkureeriksid võrdsetel tingimustel, võttes nõuetekohaselt arvesse negatiivseid välismõjusid. Samal ajal tuleb tagada, et nii reisijate- kui ka kaubaveoks kasutatakse võimaluse korral kõige säästvamad transpordiliiki. Selleks, et aidata liidul saavutada oma üldisi heitkoguste vähendamise eesmärke, on eriline vajadus minna üle muudele transpordiliikidele. Kui säästvad alternatiivid on olemas, võiks lühilendude suhtes kohaldada lisameetmeid, mis ergutaksid kasutama säästvamaid transpordiliike. Siiski on oluline, et lühilende käsitlevate meetmete puhul võetaks arvesse olemasolevaid alternatiive, pöörates erilist tähelepanu teatavatele liidu äärealadele, kus säästvaid alternatiive ei pruugi olla. Komisjon peaks hindama keskkonna- ja kliimamõjusid ning lühilendude erinõuete kehtestamise tehnilist ja majanduslikku teostatavust nende mõjude vähendamiseks, nagu säästvate lennukikütuste suurema miinimumosakaalu kehtestamine, võttes arvesse alternatiivseid ühistranspordiliike, mis on kättesaadavad nende teenuste katmiseks taskukohase hinnaga ja konkurentsivõimelise aja jooksul. Komisjon peaks vajaduse korral lisama kõnealusele hinnangule seadusandliku ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

(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 kasutava lõppkütuse aromaatsete ühendite sisaldust, mis aitab vähendada muid kui CO₂ heitkoguseid.** Lennutranspordi CO₂ heidet peaksid aitama järk-järgult vähendada muud õhusõidukitele sobivad alternatiivsed kütteühtlused, nagu elekter või vedel vesinik, mis tuleks esmalt kasutusele võtta **lähilendude** käitamisel.

(8) **Käesoleva määruse eesmärk on kehtestada säästvate lennukikütuste kui taastuvatest energiaallikatest toodetud kütuste ühine määratlus. Praegu on kõige levinumad säästvad lennukikütused** vedelad asenduskütused, mis on täiesti võrdväärsed tavapärase lennukikütusega ja sobivad kasutamiseks olemasolevates õhusõidukimootorites. Ülemaailmsel tasandil on sertifitseeritud mitmed **lennukites kasutatavate** säästvate **asenduskütuste** tootmisviisid, mida saab kasutada tsiviil- ja militaarlennunduses. **Nende** tehnoloogiline tase võimaldab juba lähiajal oluliselt vähendada lennutranspordi heitkoguseid. Lennutranspordi CO₂ heidet peaksid aitama järk-järgult vähendada muud õhusõidukitele sobivad alternatiivsed kütteühtlused, nagu **taastuvatest energiaallikatest pärinev** elekter või vedel vesinik, mis tuleks esmalt kasutusele võtta **lähilendude** käitamisel. **Käesolevas määruses tuleks arvestada ka neid energiakandjaid, edendades nende kiirendamist. Seepärast peaks säästva lennukikütuse määratlus laienema muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud vedelatele ja gaasilistele transpordikütustele, sealhulgas vesinikule, ja taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrile. See võimaldab uute jõuseadmete energiaallikaid, nagu taastuvallikatest toodetud vesinik ja elekter, arvesse võtta säästvate lennukikütuste kohustuses, ergutades sellega liidus tehnoloogilist ja tööstuslikku innovatsiooni. Pikas perspektiivis peaksid säästvad lennukikütused asendama tavapärased fossiilsed lennukikütused.**

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9 a (uus)

(9a) Kuigi biokütuste segamise kohustust kohaldatakse kõigi marsruutide suhtes, mis väljuvad liidu lennujaamadest, sealhulgas marsruutide suhtes, mis läbivad väljaspool liitu asuvaid lennujaamu, kehtib kohustus tegelikkuses ainult esimese etapi liikluse puhul liiduvälisesse lennujaama, kuid mitte järgmise etapi puhul lõppsihtkohta. Seepärast peaks komisjon jälgima ja hindama vajadust meetmete järele, et vältida võimalikku süsinikdioksiidi leket ja ebasoodsat konkurentsiolukorda lendude puhul, mis väljuvad liidu lennujaamast ja mille lõppsihtkoht on kolmandates riikides, kus ei ole käesolevas määruses sätestatud kohustustega samaväärset biokütuste segamise kohustust.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10

(10) Ülemaailmsel tasandil reguleerib säästvate lennukikütuste kasutamist ICAO. Eelkõige kehtestab ICAO üksikasjalikud nõuded rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemiga (CORSIA) hõlmatud lendudel kasutatavate säästvate lennukikütuste säästvuse, jälgitavuse ja arvestuse kohta. Ehkki CORSIA raames kasutusele võetud stiimuleid ja säästvaid lennukikütuseid peetakse rahvusvahelise lennunduse mittesiduva pikaajalise eesmärgi saavutamisel väga oluliseks, puudub praegu süsteem, mis kohustaks rahvusvahelistel lendudel kasutama säästvaid lennukikütuseid. Ulatuslikud mitme- või kahepoolsed lennutranspordilepingud ELi või selle

(10) Ülemaailmsel tasandil reguleerib säästvate lennukikütuste kasutamist ICAO. Eelkõige kehtestab ICAO üksikasjalikud nõuded rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemiga (CORSIA) hõlmatud lendudel kasutatavate säästvate lennukikütuste säästvuse, jälgitavuse ja arvestuse kohta, **nagu CORSIA nõuetele vastavate kütuste säästlikkuse kriteeriumid, mille ICAO nõukogu võttis vastu 2021. aasta novembris.** Ehkki CORSIA raames kasutusele võetud stiimuleid ja säästvaid lennukikütuseid peetakse rahvusvahelise lennunduse mittesiduva pikaajalise eesmärgi saavutamisel väga oluliseks, puudub praegu süsteem, mis kohustaks

liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sisaldavad üldjuhul keskkonnakaitsealaseid sätteid. Siiski ei ole nende sätetega praegu kehtestatud lepinguosalistele jaoks siduvaid nõudeid säästvate lennukikütuste kasutamise kohta.

rahvusvahelistel lendudel kasutama säästvaid lennukikütuseid. *Seepärast on oluline, et liit jätkaks jõupingutusi ICAOs ja püüdleks ambitsioonika ülemaailmse süsteemi poole, mis edendab säästvate lennukikütuste kasutamist ja tagab võrdsed võimalused rahvusvahelisel tasandil.* 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 lennukikütuste kasutamise kohta.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10a) Liit peaks julgustama kolmandaid riike, eriti naaberriike, võtma kahepoolsete lennunduslepingute raames vastu sarnaseid kohustusi säästvate lennukikütuste kohta, et tagada rahvusvahelistele pikamaalendudele võrdsed tingimused. Selleks tuleks säästvate lennukikütuste teemat arutada energia- ja transpordialaste dialoogide raames.

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(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

(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.

tegeledes täita selle üldisi eesmärke **ning edendada lennunduses säästvaid taastuvkütuseid**. Eelkõige püütakse käesoleva määrusega vältida **liidu** lennundusturu killustumist, võimalikke konkurentsimoonusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tavasid, mida lennuettevõtjad kasutavad tankimiskulude vähendamiseks, **ning soodustada innovatsiooni ja tootmist liidus**.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 13

Komisjoni ettepanek

(13) Käesoleva määruse **esmane** eesmärk on **kehtestada** raamistik, millega taastatakse ja säilitatakse lennukikütuste 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 ELi lennujaamadel järk-järgult suurendada säästvate lennukikütuste osakaalu, ilma et see mõjutaks negatiivselt konkurentsi ELi lennunduse siseturul.**

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

(15) Käesolevat määrust tuleks kohaldada selliste õhusõidukite suhtes, mis

Muudatusettepanek

(13) Käesoleva määruse eesmärk on **vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid lennundussektoris rangete eeskirjade abil, millega tagatakse säästvate lennukikütuste osakaalu suurenemine, tagades samal ajal ELi lennunduse siseturu konkurentsivõime. Sellega kehtestatakse** raamistik, millega taastatakse ja säilitatakse lennukikütuste 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.

Muudatusettepanek

(15) Käesolevat määrust tuleks kohaldada selliste õhusõidukite suhtes, mis

teostavad ärilise lennutranspordi lende tsiviillennundussektoris. Määrust ei tuleks kohaldada sõjaväe õhusõidukite ega humanitaar-, 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. Samadel põhjustel tuleks kindlaks määrata künnis, et vabastada kõnealuse määruse nõuete täitmisest sellised õhusõidukikäitajad, kes käitavad ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest vaid üksikuid lende.***

teostavad ärilise lennutranspordi lende tsiviillennundussektoris, ***sealhulgas ärilendude suhtes***. Määrust ei tuleks kohaldada sõjaväe õhusõidukite ega humanitaar-, 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. ***Seepärast tuleks kindlaks määrata künnis, et vabastada kõnealuse määruse nõuete täitmisest sellised õhusõidukikäitajad, kes käitavad ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest vaid üksikuid lende. Samal ajal peaks see järk-järgult hõlmama kõiki liidu lennujaamu, kusjuures alates 2025. aastast oleksid hõlmatud lennujaamad, mille aastane reisijateveomaht on suurem kui 700 000 reisijat või kaubaveomaht suurem kui 20 000 tonni, ning alates 2035. aastast nendest künnistest allapoole jäävad lennujaamad, välja arvatud need, mis asuvad mõnes äärepoolseimas piirkonnas, nagu on loetletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349. Lennutransporditoiminguid lennujaamades, mis on käesoleva määrusega hõlmamata, võiks julgustada täitma käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi vabatahtlikult.***

Muudatusettepanek 21

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 15 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15a) Oluline on, et vähem ühendatud liidu piirkondadele, kus on vähe alternatiivseid transpordiliike, ei avaldaks käesolevast määrusest tulenevad kohustused ebaproportsionaalselt suurt mõju ning et oleks tagatud nende piirkondade juurdepääs olulistele kaupadele ja teenustele.

Muudatusettepanek 22

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 16**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(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 direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa A ja B osas loetletud lähteainetest toodetud säästvad lennukikütused ning sünteetilised lennukikütused olema toetusõiguslikud. Eelkõige on **väga olulised** direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud säästvad lennukikütused, mis on praegu äriliselt kõige küpsem tehnoloogia lennutranspordi CO₂ heite vähendamiseks juba lühikeses

(16) Edendada tuleks selliste säästvate lennukikütuste arendamist ja kasutuselevõttu, **mis on turuküpsed ning millel on suur** innovatsiooni- ja kasvupotentsiaal tulevaste vajaduste rahuldamiseks, **seades esikohale need, millel on suurim jätkusuutlikkuse potentsiaal.** 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 direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa A ja B osas loetletud lähteainetest toodetud säästvad lennukikütused ning sünteetilised lennukikütused olema toetusõiguslikud. Eelkõige on **tähtsad** direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud säästvad lennukikütused, mis on praegu äriliselt kõige küpsem tehnoloogia lennutranspordi

perspektiivis.

CO₂ heite vähendamiseks juba lühikeses perspektiivis, *kuid nende potentsiaal on piiratud lähteaine kättesaadavuse piirangute tõttu ning nende tarneahelat ja kogumist ei jälgita alati hästi. Neid lähteaineid piiratakse direktiiviga (EL) 2018/2001. Direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa B osas loetletud lähteainest toodetud biokütuste suhtes, mida arvestatakse praeguse säästvate lennukikütuste kohustuse täitmisel, kohaldatakse kõnealuse direktiivi kohaselt kehtestatud piirmäär, mille kohaselt võetakse selliseid biokütuseid arvesse transpordisektoris taastuvenergia eesmärgi täitmisel. Käesolev määrus peaks kajastama direktiivis (EL) 2018/2001 sätestatud piirmäär.*

Muudatusettepanek 23

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 17 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(17a) Nagu on märgitud komisjoni 23. detsembri 2020. aasta aruandes „Heitkogustega kauplemise süsteemi käsitleva direktiivi artikli 30 lõike 4 kohane ajakohastatud analüüs lennunduse muust kui CO₂-heitest tingitud kliimamõju kohta ja võimalikud poliitikameetmed“, on lennundus tegevuse muust kui CO₂ heitest tingitud kliimamõju hinnanguliselt vähemalt sama oluline kui CO₂ mõju ning seda tuleks seetõttu kiiresti leevendada. Aromaatsete ühendite ja väevli sisalduse vähendamine traditsioonilistes fossiilkütustes tooks kliimaalast kasu, vähendades kondensjälgede põhjustatud soojenemist kõrgustes, aga see parandaks ka õhukvaliteeti lennujaamades ja nende ümbruses, vähendades vääveloksiidide, väävli tekitatud tahkete osakeste ja tahma sisaldust. Aromaatsete ühendite ja väävli sisalduse vähendamine parandaks ka

kütuse kvaliteeti tänu suuremale energiatihedusele ja vähendaks hooldusvajadust tänu madalamale tahmasisaldusele. Seepärast peaksid säästvad lennukikütused võimaldama asjakohaste rahvusvaheliste kütusestandardite toel piirata kütaja kasutava lõppkütuse aromaatsete ühendite sisaldust, mis aitab vähendada muud kui CO₂ heidet. Käesolev määrus peaks aitama leevendada lennunduse muust kui CO₂ heitest tingitud mõju. Selleks et saada rohkem teavet selle mõju ja võimalike poliitikameetmete kohta, tuleks lennukikütuse tarnijatelt nõuda, et nad jälgiksid nii aromaatsete ühendite kui ka väävli sisaldust kõigis liidu turule viidavate tavapäraste lennukikütuste partiidest ning esitaksid need andmed nii ametile kui ka komisjonile. Peale selle peaks komisjon 2025. aastaks avaldama aruande, milles uuritakse võimalusi reaktiivkütuse aromaatsete ühendite ja väävli sisalduse optimeerimiseks. Aruanne peaks põhinema parimatel olemasolevatel teadusandmetel ning tehnoloogilistel ja tegevusvariantidel ning tagama ohutuse ja turvalisuse kõrge taseme. Vajaduse korral peaks komisjon aruande alusel esitama seadusandliku ettepaneku, millega määratakse kindlaks tee lennukikütuse aromaatsete ühendite ja väävli sisalduse oluliseks vähendamiseks.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek

(18) Vaja on ühtset, selget ja kindlat kestlikkuse raamistikku, mis annab lennundus- ja kütusesektoris osalejatele kindluse, et säästvate lennukikütuste kasutamine käesoleva määruse alusel on toetusõiguslik. Selleks et tagada kooskõla muude asjaomaste ELi

PE703.205v02-00

Muudatusettepanek

(18) Vaja on ühtset, selget ja kindlat kestlikkuse raamistikku, mis annab lennundus- ja kütusesektoris osalejatele kindluse, et säästvate lennukikütuste kasutamine käesoleva määruse alusel on toetusõiguslik, **vältides negatiivset mõju maakasutusele ja elurikkusele**. Selleks et

22/56

AD\1250810ET.docx

poliitikavaldkondadega, tuleks säästvate lennukikutuste toetusõiguslikkus kindlaks määrata vastavalt direktiivi 2018/2001¹² artiklis 29 sätestatud säästlikkuse kriteeriumidele.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

tagada kooskõla muude asjaomaste ELi poliitikavaldkondadega, tuleks säästvate lennukikutuste toetusõiguslikkus kindlaks määrata vastavalt direktiivi 2018/2001¹² artiklis 29 sätestatud säästlikkuse kriteeriumidele.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek

(19) Käesoleva määruse eesmärk peaks olema tagada, et kõigil õhusõiduki käitajatel oleksid üksteisega konkureerides võrdsed võimalused juurdepääsuks säästvatele lennukikutustele. Selleks et vältida moonutusi lennundusteenuste turul, tuleks kõigi käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamadesse tarnida ühtsed miinimumkogused säästvaid lennukikutuseid. Kuigi turul saab tarnida ja kasutada suuremaid koguseid säästvat kütust, tuleks käesoleva määrusega tagada, et säästvate lennukikutuste kohustuslik miinimumosakaal oleks kõigis määrusega hõlmatud lennujaamades ühesugune. Sellega asendatakse riiklikul või piirkondlikul tasandil otseselt või kaudselt kehtestatud nõuded, mille kohaselt õhusõiduki käitajad või lennukikutuse tarnijad peavad kasutama või tarnima säästvaid lennukikutuseid muudel kui käesolevas määruses sätestatud eesmärkidel. Selleks et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning edendada turuarengut ja selliste kõige säästvamate ning uuenduslikumate **tehnoloogialahenduste** kasutuselevõttu, millel on **kasvupotentsiaali kütusetehnoloogia** vajaduste

Muudatusettepanek

(19) Käesoleva määruse eesmärk peaks olema tagada, et kõigil õhusõiduki käitajatel oleksid üksteisega konkureerides võrdsed võimalused juurdepääsuks säästvatele lennukikutustele. Selleks et vältida moonutusi lennundusteenuste turul, tuleks kõigi käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamadesse tarnida ühtsed miinimumkogused säästvaid lennukikutuseid. Kuigi turul saab tarnida ja kasutada suuremaid koguseid säästvat kütust, tuleks käesoleva määrusega tagada, et säästvate lennukikutuste kohustuslik miinimumosakaal oleks kõigis määrusega hõlmatud lennujaamades ühesugune. Sellega asendatakse riiklikul või piirkondlikul tasandil otseselt või kaudselt kehtestatud nõuded, mille kohaselt õhusõiduki käitajad või lennukikutuse tarnijad peavad kasutama või tarnima säästvaid lennukikutuseid muudel kui käesolevas määruses sätestatud eesmärkidel. Selleks et luua selge ja prognoositav õigusraamistik ning edendada turuarengut ja selliste kõige säästvamate ning uuenduslikumate **kütuste kasutuselevõttu**, millel on **märkimisväärne võime kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks ja kasvupotentsiaali**

rahuldamiseks ka tulevikus, tuleks käesolevas määruises sätestada 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 määruisega kehtestada selle tehnoloogia jaoks eraldi kohustus. ***Tulevaste läbivaatamiste käigus võiks kaaluda ka muud liiki sünteetiliste kütuste, näiteks vähese süsihappegaasiheite ja suure kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaaliga sünteetiliste kütuste lisamist käesoleva määruise kohaldamisalasse, juhul kui asjaomased kütused määratletakse taastuvenergia direktiivis.***

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu määruis Põhjendus 20

Komisjoni ettepanek

(20) Oluline on tagada, et säästvate lennukikütuste kindlaksmääratud miinimumosakaalu oleks võimalik edukalt ja katkematult ***lennundusturule*** tarnida. Selleks tuleks ette näha piisav

vajaduste rahuldamiseks ka tulevikus, tuleks käesolevas määruises sätestada 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 määruisega kehtestada selle tehnoloogia jaoks eraldi kohustus. ***Lisaks võib sünteetilistel lennukikütustel, mille CO₂ on kogutud otse atmosfäärist, olla oluline roll CO₂ heite vähendamisel, kuna nende abil saab hankida säästvalt süsinikku, ning neid tuleks veelgi stimuleerida, et eelistada sünteetilistes lennukikütustes, mille tootmiseks on vaja süsinikku, otse atmosfäärist kogutud süsinikku.***

Muudatusettepanek

(20) Oluline on tagada, et säästvate lennukikütuste kindlaksmääratud miinimumosakaalu oleks võimalik edukalt ja katkematult tarnida ***kõigile lennujaamadele lennundusturul, ilma et***

üleminekuage, et võimaldada taastuvkütuste sektoril tootmisvõimsust vastavalt arendada. Säästvate lennukikutuste 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 lennukikutuste tootmisvõimsuse suurendamisse.

see mõjutaks nende lähteainete muid säästvamaid kasutusviise. Selleks tuleks ette näha piisav üleminekuage, et võimaldada taastuvkütuste sektoril tootmisvõimsust vastavalt arendada. Säästvate lennukikutuste 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 lennukikutuste tootmisvõimsuse suurendamisse.
Arvestades lennukikutuste turu arengut ning liidu kliima- ja keskkonnaalaseid kohustusi ning lähteainete kättesaadavust ja tootmistahte, tuleks vahe-eesmärgid tulevikus vajaduse korral läbi vaadata.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

(21) Seoses säästvatele lennukikutustele ülemineku ja kasutuselevõtu edendamisega liidu lennujaamades võib odavama kütuse kaasaveo juhtumite arv hakata kütusehindade tõusuga seoses suurenema. Odavama kütuse kaasavedu ei ole kestlik ja seda tuleks vältida, kuna see kahjustab liidu jõupingutusi transpordist tuleneva keskkonnamõju vähendamisel. See on vastuolus lennunduse CO₂ heite vähendamise eesmärkidega, kuna koos õhusõiduki massiga suureneb nii konkreetse lennu kütusekulu kui ka asjaomased heitkogused. Odavama kütuse kaasavedu seab ohtu ka õhusõidukite käitajate ja lennujaamade võrdsed võimalused liidus. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada nõue, et õhusõiduki käitajad peavad enne liidu lennujaamast väljumist paagid kütusega täitma. Enne konkreetsest liidu lennujaamast väljumist tangitud kütuse

Muudatusettepanek

(21) Seoses säästvatele lennukikutustele ülemineku ja kasutuselevõtu edendamisega liidu lennujaamades võib odavama kütuse kaasaveo juhtumite arv hakata kütusehindade tõusuga seoses suurenema. Odavama kütuse kaasavedu ei ole kestlik ja seda tuleks vältida, kuna see kahjustab liidu jõupingutusi transpordist tuleneva keskkonnamõju vähendamisel. See on vastuolus lennunduse CO₂ heite vähendamise eesmärkidega, kuna koos õhusõiduki massiga suureneb nii konkreetse lennu kütusekulu kui ka asjaomased heitkogused. Odavama kütuse kaasavedu seab ohtu ka õhusõidukite käitajate ja lennujaamade võrdsed võimalused liidus. Seepärast tuleks käesolevas määruses sätestada nõue, et õhusõiduki käitajad peavad enne liidu lennujaamast väljumist paagid kütusega täitma. ***Odavama kütuse kaasaveo piirangust tuleks ette näha erandi***

kogus peaks vastama sellest lennujaamast väljuvate lendude käitamiseks vajalikule kütusekogusele, võttes arvesse kütusega seotud ohutuseeskirjade asjakohaseid nõudeid. Selle nõudega tagatakse, et liidu ja välismaiste õhusõidukikäitajate tegevuse suhtes kohaldatakse liidus võrdseid tingimusi, tagades samal ajal keskkonnakaitse kõrge taseme. 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 ning vältides odavama kütuse kaasavedu.

tegemine erakorraliste asjaolude korral, nagu õhuruumi või lennujaama sulgemine sihtlennujaamades, mis takistaks tankimist. Enne konkreetsest liidu lennujaamast väljumist tangitud kütuse kogus peaks vastama sellest lennujaamast väljuvate lendude käitamiseks vajalikule kütusekogusele, võttes arvesse kütusega seotud ohutuseeskirjade asjakohaseid nõudeid. Selle nõudega tagatakse, et liidu ja välismaiste õhusõidukikäitajate tegevuse suhtes kohaldatakse liidus võrdseid tingimusi, tagades samal ajal keskkonnakaitse kõrge taseme **ning vältides kasvuhoonegaaside heite ülekandumist.** 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 ning vältides odavama kütuse kaasavedu. **Võrdsete tingimuste tagamiseks peaks komisjon korrapäraselt jälgima ja hindama odavama kütuse kaasaveo juhtumeid, teavitama neist Euroopa Parlamenti ja nõukogu ning esitama vajaduse korral seadusandliku ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks.**

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 22

Komisjoni ettepanek

(22) Käesoleva määrusega hõlmatud lennujaamad peaksid tagama, et säästva lennukikütuse tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks on olemas kogu vajalik taristu, et vältida takistusi säästva lennukikütuse kasutuselevõtul. Vajaduse korral peaks **ametil** olema võimalik nõuda,

Muudatusettepanek

(22) Käesoleva määrusega hõlmatud lennujaamad peaksid tagama, et säästva lennukikütuse tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks on olemas kogu vajalik taristu, et vältida takistusi säästva lennukikütuse kasutuselevõtul. **Lennujaamad peaksid võtma ka kõik**

et liidu lennujaam esitaks olemasoleva taristu kohta teavet, mis võimaldab õhusõiduki käitajatel sujuvalt tarnida ja tankida säästvaid lennukikütuseid. Amet peaks tagama, et lennujaamadel ja lennuettevõtjatel oleks ühine kontaktpunkt, mis annaks vajaduse korral tehnilisi selgitusi kütusetaristu kättesaadavuse kohta.

vajalikud meetmed alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks õhusõidukite vesinikuga tankimise ja elektrilaadimise jaoks kooskõlas riikliku poliitikaraamistiku vastava kasutuselevõtukavaga, nagu on sätestatud alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitlevas määruses. Vajaduse korral peaks **Euroopa Liidu Lennundusohutusametil (edaspidi „amet“)** olema võimalik nõuda, et liidu lennujaam esitaks olemasoleva taristu kohta teavet, mis võimaldab õhusõiduki käitajatel sujuvalt tarnida ja tankida säästvaid lennukikütuseid. Amet peaks tagama, et lennujaamadel ja lennuettevõtjatel oleks ühine kontaktpunkt, mis annaks vajaduse korral tehnilisi selgitusi kütusetaristu kättesaadavuse kohta.

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 22 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(22a) Paljusid liidu lennujaamu varustatakse lennukikütusega peamiselt torujuhtme kaudu rafineerimistehastest või segamisjaamadest, kus peab toimuma säästvate lennukikütuste segamine ohutus- ja säästlikkusnõuete täitmiseks. Piisavas koguses säästva lennukikütuse tarnimine liidu lennujaamadesse I lisa esitatud sätete täitmiseks alternatiivsete vahenditega, näiteks rafineerimistehastest ja segamisjaamadest mööda maanteed / veoautoga, oleks logistiliselt, praktiliselt ning kulusid ja CO₂ trahve arvestades kahjulik. Käesoleva määruse alusel nõutava minimaalse koguse säästva lennukikütus tarnimiseks oleks oluline lisaks kütusetarnijatele kuuluvatele torujuhtmetele (kui need on olemas) kasutada ka nimetatud torujuhtmeid ja

juba olemasolevaid raudteid.

Muudatusettepanek 30

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 26 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(26a) Käesoleva määrusega tuleks edendada lennunduse keskkonnajalajälje suuremat läbipaistvust. Lennundusteenuste kasutajatele tuleks anda teavet lendude olelusringi kestel tekkivate heitkoguste, sealhulgas säästvate alternatiivkütuste kasutamise kohta, et nad saaksid teha teadlikke otsuseid oma transpordivajaduste ja sellega seotud keskkonnamõju kohta. Selleks tuleks luua lennunduse keskkonnatoime jaoks terviklik liidu märgistamissüsteem, mis võib anda lennundusteenuste kasutajatele selget ja kergesti mõistetavat teavet lennu keskkonnatoime kohta ning teavet alternatiivsete transpordiliikide tüüpiliste kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta, edendades integreeritud ühtset turgu ja võrdseid tingimusi. Sellise märgistamissüsteemi loomine võiks tugineda liidu ja muudel tasanditel juba tehtud ja tehtavale tööle.

Muudatusettepanek 31

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 28 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(28a) Trahvide maksmisest saadud tulusid tuleks kasutada selleks, et toetada ühisprojekte, eriti piiriüleseid projekte, mille eesmärk on säästvate lennukikütuste kiire tootmine ja kasutuselevõtt, pidades silmas laia geograafilist katvust, et

edendada kasvuhuonegaaside heitkoguste vähendamist lennundussektoris, sealhulgas selliste uuenduslike õhusõidukitehnoloogiatega väljatöötamist, katsetamist ja kasutuselevõttu, millel on potentsiaali saavutada heitkoguste märkimisväärne vähenemine. Need tulud peaksid toetama ka töötajate ümberpaigutamist, ümberõpet ja oskuste täiendamist. Selleks tuleks need tulud eraldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ^{1a} artikli 10a lõikes 8 osutatud innovatsioonifondile.

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 31

Komisjoni ettepanek

(31) Tuleks ette näha **viieaastane** üleminekuperiood, et anda lennukikütuse tarnijatele, liidu lennujaamadele ja õhusõidukikäitajatele piisavalt aega vajalike tehnoloogiliste ja logistiliste investeeringute tegemiseks. Üleminekuperioodil on lubatud kasutada suurema säästva lennukikütuse sisaldusega kütust, et kompenseerida säästvate lennukikütuste väiksemat osakaalu või tavapärase lennukikütuse halvemat kättesaadavust teistes lennujaamades.

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 31 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(31) Tuleks ette näha üleminekuperiood, et anda lennukikütuse tarnijatele, liidu lennujaamadele, **kütuse maapealsete teenuste osutajatele** ja õhusõidukikäitajatele piisavalt aega vajalike tehnoloogiliste ja logistiliste investeeringute tegemiseks. Üleminekuperioodil on lubatud kasutada suurema säästva lennukikütuse sisaldusega kütust, et kompenseerida säästvate lennukikütuste väiksemat osakaalu või tavapärase lennukikütuse halvemat kättesaadavust teistes lennujaamades.

(31a) Selleks et saavutada liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärgid ning Pariisi kokkuleppe 1,5 °C eesmärk, peaks

komisjon välja töötama tegevuskava selle kohta, kuidas ja millal saavutatakse fossiilkütusevaba lennundus.

Muudatusettepanek 34

**Ettepanek võtta vastu määrus
Põhjendus 31 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(31b) Üleminek säästvatele lennukikütustele vähendab kõrvalmõjuna ka sõltuvust kolmandatest riikidest imporditavatest fossiilkütustest ja suurendab nii liidu energiajulgeolekut. Praegune rahvusvaheline poliitiline olukord üksnes rõhutab selle sammu vajalikkust.

Muudatusettepanek 35

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 1 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Käesolevas määruses sätestatakse ühtlustatud eeskirjad säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu ja tarnimise kohta, *sealhulgas kehtestatakse lennukikütuse tarnijatele kohustus tarnida teatud osakaal säästvat lennukikütust, õhusõiduki käitajate tankimiskohustus ning liidu lennujaamade ja kütuse maapealsete teenuste osutajate kohustus tagada vajalik taristu.*

Muudatusettepanek 36

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 2 – lõik 1**

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Käesolevat määrust kohaldatakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade, **kütuse maapealsete teenuste osutajate** ja lennukikütuse tarnijate suhtes.

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – taane 1

Komisjoni ettepanek

– „liidu lennujaam“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ¹³ artikli 2 lõikes 2 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;

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta.

Muudatusettepanek

– „liidu lennujaam“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ¹³ artikli 2 lõikes 1 määratletud lennujaam, mis ei asu mõnes äärepoolseimas piirkonnas, mis on loetletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349;

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. aasta direktiiv 2009/12/EÜ lennujaamatasude kohta.

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu määrus

Artikkel 3 – lõik 1 – taane 2

Komisjoni ettepanek

– „õhusõiduki käitaja“ – isik, kes on asjaomasel aruandeperioodil teostanud vähemalt 729 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise transpordi lendu, või kui seda isikut ei ole võimalik kindlaks teha, asjaomase õhusõiduki omanik;

Muudatusettepanek

– „õhusõiduki käitaja“ – isik, kes on asjaomasel aruandeperioodil teostanud vähemalt 52 liidu lennujaamadest väljuvat ärilise transpordi lendu, või kui seda isikut ei ole võimalik kindlaks teha, asjaomase õhusõiduki omanik;

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– „eraotstarbeline lõbulend“ –
*õhusõiduki kasutamine isiklikul või
meelelahutuslikul eesmärgil, mis ei ole
seotud äri- või kutsetegevusega;*

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 3 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– „kütuse maapealsete teenuste
osutajad“ – direktiivi 96/67/EÜ lisa
punktis 7 määratletud maapealse
teeninduse teenuste osutaja, kes vastutab
säästvate lennukikütuste tarnimiseks,
ladustamiseks ja tankimiseks vajaliku
taristu eest;

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 5

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– „säästvad lennukikütused“ –
lennukites kasutatavad *asenduskütused*,
mis on sünteetilised lennukikütused või
täiustatud biokütused, nagu on määratletud
direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise
lõigu punktis 34, või kõnealuse direktiivi
IX lisa B osas loetletud lähteainetest
toodetud biokütused, mis vastavad
kõnealuse direktiivi artikli 29 lõigetes 2–7
sätestatud säästlikkuse ja
kasvuhoonegaaside heitkoguste
vähendamise kriteeriumidele ning mis on

– „säästvad lennukikütused“ –
lennukites kasutatavad *kütused*, mis on
sünteetilised lennukikütused või täiustatud
biokütused, nagu on määratletud direktiivi
(EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu
punktis 34, või kõnealuse direktiivi IX lisa
B osas loetletud lähteainetest toodetud
biokütused, mis vastavad kõnealuse
direktiivi artikli 29 lõigetes 2–7 sätestatud
säästlikkuse ja kasvuhoonegaaside
heitkoguste vähendamise kriteeriumidele
ning mis on sertifitseeritud vastavalt

sertifitseeritud vastavalt käesoleva
direktiivi artiklile 30;

käesoleva direktiivi artiklile 30;

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- „**CO₂ kogumine otse atmosfäärist**“
- **protsess, mille käigus CO₂ kogutakse otse ümbritsevast õhust, mitte punktallikatest;**

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 7 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- „**taastuvatest energiaallikatest toodetud elekter**“ ehk „**taastuvelekter**“ – **direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 1 määratletud taastuvatest energiaallikatest toodetud elekter;**

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 8

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

- „**sünteesilised lennukikütused**“ – muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused, mis on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 **ja** mida kasutatakse lennunduses;

- „**sünteesilised lennukikütused**“ – muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud **vedelad ja gaasilised** kütused, mis on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36, **või taastuvatest energiaallikatest toodetud elekter, mis on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 1**, mida kasutatakse lennunduses;

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõik 1 – taane 13

Komisjoni ettepanek

– „vajalik aastane lennukikütusekogus“ – lennukikütuse kogus, mis on vajalik selleks, et õhusõiduki käitaja saaks aruandeperioodil käitada kõiki konkreetsest liidu lennujaamast väljuvaid ärilise lennutranspordi lende;

Muudatusettepanek

– „vajalik aastane lennukikütusekogus“ – lennukikütuse, ***sealhulgas reisikütuse ja ruleerimiskütuse*** kogus, mis on vajalik selleks, et õhusõiduki käitaja saaks aruandeperioodil käitada kõiki konkreetsest liidu lennujaamast väljuvaid ärilise lennutranspordi lende;

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõik 1 – taane 14

Komisjoni ettepanek

– „tankimata jäänud kütuse aastane kogus“ – vajaliku aastase lennukikütusekoguse ja õhusõiduki käitaja poolt aruandeperioodil enne asjaomasest liidu lennujaamast väljuvaid lende tegelikult tangitud kütusekoguse vahe;

Muudatusettepanek

– „tankimata jäänud kütuse aastane kogus“ – vajaliku aastase lennukikütusekoguse, ***sealhulgas reisikütuse ja ruleerimiskütuse ning*** õhusõiduki käitaja poolt aruandeperioodil enne asjaomasest liidu lennujaamast väljuvaid lende tegelikult tangitud kütusekoguse vahe;

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Lennukikütuse tarnijad tagavad, et kõikides liidu lennujaamades tehakse kättesaadavaks lennukikütus, mille puhul on arvesse võetud I lisas säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud näitajaid ja asjaomaseid

Muudatusettepanek

Lennukikütuse tarnijad tagavad, et kõikides liidu lennujaamades tehakse kättesaadavaks lennukikütus, mille puhul on arvesse võetud I lisas säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud näitajaid ja asjaomaseid

kohaldamiskuupäevi.

kohaldamiskuupäevi, *ning järgmise
ajakava kohaselt:*

*i) alates 1. jaanuarist 2025 liidu
lennujaamades, kus käesoleva määruse
jõustumise ajal oli reisijateveomaht
suurem kui 700 000 reisijat või
kaubaveomaht suurem kui 20 000 tonni;*

*ii) alates 1. jaanuarist 2035 liidu
lennujaamades, kus käesoleva määruse
jõustumise ajal oli reisijateveomaht
väiksem kui 700 000 reisijat või
kaubaveomaht väiksem kui 20 000 tonni.*

*Esimeses lõigus osutatud
miinimumosakaalude saavutamiseks ei
tohi direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa
B osas loetletud lähteainest toodetud
biokütused moodustada üle 1,7 % kokku
tarnitavast lennukikütusest.*

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 a (uus)

Muudatusettepanek

Ilma et see piiraks artikli 11 lõigete 3 ja 4 kohaldamist, peab lennukikütuse tarnija, kes ei suuda konkreetsel aruandeperioodil täita I lisas miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, *teatama miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustuste mittetäitmise põhjused Euroopa Liidu Lennundusohutusametile ning ta peab* tarnima järgmisel aruandeperioodil lisaks vähemalt sama suure kütusekoguse, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi.

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 4a

Meetmed, millega vähendada lennunduse muust kui CO₂ heitest tingitud mõju

Komisjon esitab 1. jaanuariks 2025 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse võimalusi optimeerida liidus tarnitava lennukikütuse aromaatsete ühendite ja väävli sisaldust, et vähendada heidet parimate olemasolevate teadusandmete ning tehnoloogiliste ja tegevusvariantide alusel ning võttes arvesse artikli 9 kohaselt kogutud teavet. Vajaduse korral lisab komisjon aruandele seadusandliku ettepaneku, millega määratakse kindlaks tee lennukikütuse aromaatsete ühendite ja väävli sisalduse oluliseks vähendamiseks.

Muudatusettepanek 50

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 4 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 4b

Lühilende käsitlevad meetmed

Komisjon esitab 1. juuliks 2023 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse keskkonna- ja kliimamõju, sealhulgas olelusringi hindamine, ning lühilendudele erinõuete kehtestamise tehnilist ja majanduslikku teostatavust selle mõju vähendamiseks, sealhulgas artiklis 4 osutatud säästvate lennukikütuste suurema miinimumosakaalu kehtestamist seda tüüpi lendude puhul, võttes arvesse alternatiivseid ühistranspordiliike, mis on kättesaadavad nende teenuste katmiseks taskukohase hinnaga ja konkurentsivõimelise aja jooksul.

Komisjon lisab aruandesse nimekirja kõigist lühilendudest, mis eelmisel aastal väljusid mõnest liidu lennujaamast ja mille jaoks on olemas säästev alternatiivne transpordiliik taskukohase hinnaga ja konkurentsivõimelise aja jooksul. See nimekiri tehakse kättesaadavaks ka avalikul veebisaidil ja seda ajakohastatakse korrapäraselt.

Vajaduse korral lisab komisjon aruandele seadusandliku ettepaneku, millega muudetakse käesolevat määrust seoses erinõuete kehtestamisega lühilendudele.

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Lennukikutusekogus, mille õhusõiduki käitaja konkreetses liidu lennujaamas aasta jooksul tangib, peab moodustama vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikutusekogusest.

Muudatusettepanek

Lennukikutusekogus, mille õhusõiduki käitaja konkreetses liidu lennujaamas aasta jooksul tangib, peab moodustama vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikutusekogusest, **võttes arvesse kütusega seotud ohutuseeskirjade vajalikku järgimist.**

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõik 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Lennukikutusekogus, mille õhusõiduki käitaja konkreetses liidu lennujaamas aasta jooksul tangib, peab moodustama vähemalt 90 % vajalikust aastasest lennukikutusekogusest.

Muudatusettepanek

Õhusõiduki käitaja võib artikli 4 lõikes 1 sätestatud kohustusest kõrvale kalduda erakorraliste asjaolude korral, nagu õhuruumi või lennujaama sulgemine sihtlennujaamades, mis takistaks tankimist. Õhusõiduki käitaja esitab dokumentaalsed tõendid selliste erakorraliste asjaolude kohta pädevatele asutustele. Komisjonil on õigus käesolevat määrust artikli 13b kohase delegeeritud

õigusaktiga täiendada, määrates kindlaks üksikasjalikud sätted sündmuste kohta, mida võib pidada erakorraliseks, ja teabe vormi kohta, mida õhusõiduki käitaja peab nõutavate tõendite esitamisel järgima.

Muudatusettepanek 53

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 – lõik 1 b (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2026. aastaks ja pärast seda igal aastal jälgib ja hindab komisjon odavama kütuse kaasaveo juhtumeid ning teavitab neist Euroopa Parlamenti ja nõukogu. Nende hindamiste põhjal võib komisjon vajaduse korral esitada seadusandliku ettepaneku käesoleva määruse muutmiseks.

Muudatusettepanek 54

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 5 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 5a

Õhusõiduki käitajate elektrivarustusega seotud kohustus

Õhusõiduki käitajad, kes käitavad õhusõidukeid, mis ei tööta vesiniku või elektri jõul, tagavad, et nende seisvad õhusõidukid saavad elektrit lennujaamast, niipea kui vajalik taristu on olemas vastavalt alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse artikli 12 nõuetele.

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – pealkiri

Komisjoni ettepanek

Liidu lennujaamade kohustus tagada taristu

Muudatusettepanek

Kohustus tagada *liidu lennujaamades* taristu

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Liidu lennujaamad võtavad vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu lennukikütustele, mille säästvate lennukikütuste osakaal vastab I lisas kehtestatud nõuetele, ning tagavad selliste kütuste tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks vajaliku taristu.

Muudatusettepanek

Liidu lennujaamad **ja kütuse maapealsete teenuste osutajad** võtavad vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu lennukikütustele, mille säästvate lennukikütuste osakaal vastab I lisas kehtestatud nõuetele, ning tagavad selliste kütuste tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks vajaliku taristu **ning õhusõidukite elektriga varustamiseks ja laadimiseks ning vesinikuga tankimiseks vajaliku taristu kooskõlas alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva määruse artikliga 13.**

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 6 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Kui õhusõiduki käitaja teatab Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“), et tal on konkreetses liidu lennujaamas probleeme säästvat lennukikütust sisaldavatele lennukikütustele juurdepääsuga, kuna asjaomases lennujaamas puudub vajalik taristu, **võib** amet **nõuda**, et liidu lennujaam esitaks teabe, millega

Muudatusettepanek

Kui õhusõiduki käitaja teatab Euroopa Liidu Lennundusohutusametile (edaspidi „amet“), et tal on konkreetses liidu lennujaamas probleeme säästvat lennukikütust sisaldavatele lennukikütustele juurdepääsuga, kuna asjaomases lennujaamas puudub vajalik taristu, **nõuab** amet **põhjendamatu viivituse**ta, et liidu lennujaam **ja kütuse**

tõendatakse lõike 1 nõuete täitmist. Asjaomane liidu lennujaam **esitab** sellise teabe põhjendamatu viivitusega.

maapealsete teenuste osutajad esitaks teabe, millega tõendatakse lõike 1 nõuete täitmist. Asjaomane liidu lennujaam **ja asjaomased kütuse maapealsete teenuste osutajad esitavad** sellise teabe põhjendamatu viivitusega.

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Amet hindab saadud teavet ja teavitab komisjoni, kui kõnealuse teabe alusel on võimalik järeldada, et liidu lennujaam ei täida oma kohustusi. Liidu lennujaamad võtavad vajalikud meetmed, et teha kindlaks ja kõrvaldada piisava lennujaamataristu puudumisega seotud probleemid **viie** aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist **või pärast aastat, mil nad ületavad mõne artikli 3 punktis a sätestatud künnise.**

Muudatusettepanek

Amet hindab saadud teavet ja teavitab komisjoni, kui kõnealuse teabe alusel on võimalik järeldada, et **asjaomane** liidu lennujaam **ja asjaomased kütuse maapealsete teenuste osutajad** ei täida oma kohustusi. Liidu lennujaamad **ja kütuse maapealsete teenuste osutajad** võtavad vajalikud meetmed, et teha kindlaks ja kõrvaldada piisava lennujaamataristu puudumisega seotud probleemid **2** aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist. **Ajavahemikku võib pikendada kuni 5 aastat liidu lennujaamade puhul, kus käesoleva määruse jõustumise ajal oli reisijateveomaht väiksem kui 700 000 reisijat või kaubaveomaht väiksem kui 20 000 tonni, ning kütuse maapealsete teenuste osutajate puhul.**

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõik 1 – punkt e a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ea) Tõend artiklis 5a sätestatud elektrivarustusega seotud kohustuste täitmise kohta.

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 8 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõik 1 – punkt c

Komisjoni ettepanek

(c) iga liidu lennujaamadesse tarnitud säästva lennukikütuse liigi olemusringi jooksul tekkivad heitkogused, lähteainete päritolu ja töötlemisprotsess.

Muudatusettepanek

(c) iga liidu lennujaamadesse tarnitud säästva lennukikütuse liigi olemusringi jooksul tekkivad heitkogused, **omadused**, lähteainete päritolu ja töötlemisprotsess.

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõik 1 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ca) Kas konkreetse kütusesaadetise tootmiseks on ette nähtud direktiivi (EL)2018/2001 artikli 2 punktis 5 määratletud toetuskava, ning kui on, siis teave asjaomase toetuskava liigi kohta.

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõik 1 – punkt c b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(cb) igasse liidu lennujaama tarnitud vesiniku ja/või elektri energiasisaldus;

Muudatusettepanek 64

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõik 1 – punkt c c (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(cc) tavapärase lennukikütuse keskmine aromaatsete ühendite sisaldus igasse liidu lennujaama tarnitud iga partii kohta;

Muudatusettepanek 65

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 – lõik 1 – punkt c d (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(cd) tavapärase lennukikütuse keskmine väävlisisaldus igasse liidu lennujaama tarnitud iga partii kohta;

Muudatusettepanek 66

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 9 a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 9a

**Liidu lennunduse keskkonnatoime
mürgistamise süsteem**

Selleks, et innustada heitkoguseid vähendada ja suurendada teabe läbipaistvust, loob komisjon lennunduse keskkonnatoime jaoks tervikliku liidu mürgistamissüsteemi, mida kohaldatakse

käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvate õhusõiduki käitajate ja ärilise lennutranspordi suhtes. Märgis ja asjakohane teave lennu keskkonnatoime kohta, samuti teave alternatiivsete transpordiliikide tüüpiliste kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta sama reisi puhul ning reisi keskmine kestus transpordiliikide kaupa tehakse tarbijale enne pileti ostmist selgelt ja nähtavalt kättesaadavaks.

Komisjon võtab 1. jaanuariks 2024 kooskõlas artikliga 13b vastu delegeeritud õigusakti, millega täiendatakse käesolevat määrust ja esitatakse üksikasjalikud sätted liidu lendude keskkonnatoime märgistamise süsteemi toimimise kohta ning selle aluseks olevad tehnilised standardid.

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

(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.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid määravad pädeva asutuse või pädevad asutused, kes vastutavad käesoleva määruse kohaldamise tagamise ning õhusõiduki käitajatele, liidu lennujaamadele, **kütuse maapealsete teenuste osutajatele** ja kütusetarnijatele trahvide määramise eest. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

(2) Amet saadab artiklite 7 ja 9 kohaselt saadud andmed liikmesriikide **pädevatele asutustele**. Lisaks saadab amet

Muudatusettepanek

2. Amet saadab artiklite 7 ja 9 kohaselt saadud andmed liikmesriikide **pädeva(te)le asutus(t)ele**. Lisaks saadab

pädevale asutusele koondandmed selliste õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta, kes kuuluvad vastavalt lõigetele 3, 4 ja 5 **asjaomase asutuse** pädevusse.

amet **pädeva(te)le asutus(t)ele** koondandmed selliste õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta, kes kuuluvad vastavalt lõigetele 3, 4 ja 5 **asjaomas(t)e asutus(t)e** pädevusse.

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

(3) Õhusõiduki käitaja pädev asutus määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009¹⁶.

¹⁶ Komisjoni 5. augusti 2009. aasta määrus (EÜ) nr 748/2009 nimekirja kohta õhusõiduki käitajatest, kes teostasid direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud lennutegevusi.

Muudatusettepanek

3. Õhusõiduki käitaja pädev(**ad**) asutus(**ed**) määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009.

¹⁶ Komisjoni 5. augusti 2009. aasta määrus (EÜ) nr 748/2009 nimekirja kohta õhusõiduki käitajatest, kes teostasid direktiivi 2003/87/EÜ I lisas loetletud lennutegevusi.

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

(4) Liidu lennujaama pädev asutus määratakse kindlaks vastava territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.

Muudatusettepanek

4. Liidu lennujaama pädev(**ad**) asutus(**ed**) määratakse kindlaks vastava territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.

Muudatusettepanek 71

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

(5) Lennukikütuse tarnija pädev asutus määratakse kindlaks vastavalt asjaomase tarnija asukohaliikmesriigile.

Muudatusettepanek

5. Lennukikütuse tarnija pädev(**ad**) asutus(**ed**) määratakse kindlaks vastavalt asjaomase tarnija asukohaliikmesriigile.

Muudatusettepanek 72

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

(2) Liikmesriigid tagavad, et igale õhusõiduki käitajale, kes ei täida **artiklis 5** sätestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. See trahv on vähemalt kaks korda suurem kui lennukikütuse tonni keskmine aastahind korrutatuna tankimata jäänud kütuse aastase üldkogusega.

Muudatusettepanek

2. Liikmesriigid tagavad, et igale õhusõiduki käitajale, kes ei täida **artiklites 5 ja 5a** sätestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. See trahv on vähemalt kaks korda suurem kui lennukikütuse tonni keskmine aastahind korrutatuna tankimata jäänud kütuse aastase üldkogusega.

Muudatusettepanek 73

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2a. Liikmesriigid tagavad, et igale liidu lennujaamale või igale kütuse maapealsete teenuste osutajale, kes ei täida artiklis 6 sätestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 13b vastu delegeeritud õigusakte, et määrata kindlaks trahvisumma arvutamise suunised.

Muudatusettepanek 74

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

(5) Lõigetes 3 ja 4 osutatud haldustrahvide määramise otsuses selgitab pädev asutus, millist meetodikat kasutati lennukikütuse, säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse hinna kindlaksmääramiseks liidu turul, tuginedes

Muudatusettepanek

5. Lõigetes 2, 3 ja 4 osutatud haldustrahvide määramise otsuses selgitab pädev asutus, millist meetodikat kasutati lennukikütuse, säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse hinna kindlaksmääramiseks liidu turul, tuginedes

kontrollitavatele ja objektiivsetele kriteeriumidele.

kontrollitavatele ja objektiivsetele kriteeriumidele.

Muudatusettepanek 75

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 7

Komisjoni ettepanek

(7) Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada kohustuste täitmine ja haldustrahvide kogumine.
Liikmesriigid panustavad kõnealuste haldustrahvidena kogutud summa InvestEU rohelisse üleminekusse investeerimise rahastamisvahendisse, et suurendada ELi tagatist.

Muudatusettepanek

7. Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, et tagada kohustuste täitmine ja haldustrahvide kogumine.

Muudatusettepanek 76

Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 11a

Trahvide eraldamine säästva lennukikütuse toetamiseks

Artiklis 11 osutatud haldustrahvide kaudu kogutud summa eraldatakse ühisprojektide, eriti piiriüleste projektide toetamiseks, mille eesmärk on kiiresti toota ja kasutusele võtta säästvad lennukikütused, pidades silmas laia geograafilist katvust, et edendada lennundussektori kasvuhoonegaaside heite vähendamist, sealhulgas õhusõidukite selliste uuenduslike tehnoloogiate väljatöötamist, katsetamist ja kasutuselevõttu, millel on potentsiaal saavutada märkimisväärne heitkoguste vähenemine, ning toetada töötajate ümberpaigutamist, ümberõpet ja

täiendusõpet kvaliteetses sotsiaaldialoogis sotsiaalpartneritega.

Esimeses lõigus osutatud trahvidest saadud tulud tuleb eraldada direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõikes 8 osutatud innovatsioonifondile. Need tulud moodustavad sihtotstarbelise välistulu vastavalt finantsmääruse artikli 21 lõikele 5 ja neid rakendatakse vastavalt innovatsioonifondi suhtes kohaldatavatele eeskirjadele.

Muudatusettepanek 77

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõik 1 – sissejuhatav osa

Komisjoni ettepanek

Amet *avaldab igal aastal* tehnilise aruande, mis põhineb artiklites 7 ja 9 osutatud aastaaruannetel. Aruanne sisaldab vähemalt järgmist teavet:

Muudatusettepanek

Igal aastal koostab amet ja teeb üldsusele kättesaadavaks tehnilise aruande *ja kokkuvõtte*, mis põhineb artiklites 7 ja 9 osutatud aastaaruannetel. Aruanne sisaldab vähemalt järgmist teavet:

Muudatusettepanek 78

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõik 1 – punkt b

Komisjoni ettepanek

(b) liidu tasandil tarnitud säästva lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse üldkogus ning asjaomased kogused liidu lennujaamade lõikes;

Muudatusettepanek

(b) liidu tasandil tarnitud säästva lennukikütuse *üldkogus kütuse lähteaine liigi kaupa* ja sünteetilise lennukikütuse üldkogus ning asjaomased kogused *liikmesriikide ja* liidu lennujaamade lõikes;

Muudatusettepanek 79

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõik 1 – punkt c

Komisjoni ettepanek

(c) ülevaade turuolukorrast, sealhulgas hinnateave, ning säästva lennukikütuse tootmise ja kasutamise suundumused liidus;

Muudatusettepanek

(c) ülevaade turuolukorrast, sealhulgas hinnateave, ning säästva lennukikütuse tootmise ja kasutamise suundumused liidus **ja igas liikmesriigis**;

Muudatusettepanek 80

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõik 1 – punkt d**

Komisjoni ettepanek

(d) artiklis 6 sätestatud kohustuste täitmise hetkeseis **lennujaamade lõikes**;

Muudatusettepanek

(d) artiklis 6 sätestatud kohustuste täitmise hetkeseis **igas lennujaamas**;

Muudatusettepanek 81

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõik 1 – punkt f**

Komisjoni ettepanek

(f) kõigi selliste säästvate lennukikütuste päritolu **ja** omadused, mida õhusõiduki käitajad ostavad kasutamiseks liidu lennujaamadest väljuvatel lendudel.

Muudatusettepanek

(f) kõigi selliste säästvate lennukikütuste päritolu, omadused **ja töötlemistehnoloogia**, mida õhusõiduki käitajad ostavad kasutamiseks liidu lennujaamadest väljuvatel lendudel;

Muudatusettepanek 82

**Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 12 – lõik 1 – punkt f a (uus)**

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(fa) kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine mõju keskkonnale ja elurikkusele.

Muudatusettepanek 83

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Erandina artiklist 4 võib lennukikütuse tarnija ajavahemikus 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini **2029** kohaldada igal aruandeperioodil I lisas kindlaksmääratud säästva lennukikütuse miinimumosakaalu suhtes tema poolt asjaomasel aruandeperioodil liidu eri lennujaamadesse tarnitud lennukikütuste üldkoguse kaalutud keskmist.

Muudatusettepanek

Erandina artiklist 4 võib lennukikütuse tarnija ajavahemikus 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini **2027** kohaldada igal aruandeperioodil I lisas kindlaksmääratud säästva lennukikütuse miinimumosakaalu suhtes tema poolt asjaomasel aruandeperioodil liidu eri lennujaamadesse tarnitud lennukikütuste üldkoguse kaalutud keskmist.

Muudatusettepanek 84

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 13a

Lennujaamade ja õhusõiduki käitajate valikuvõimalus

Liidu territooriumil asuv lennujaam või liidu lennujaamadest väljuvate lendude õhusõiduki käitaja, mis ei kuulu artiklis 3 sätestatud määratluste kohaldamisalasse, võib taotleda, et teda koheldaks käesoleva määruse alusel liidu lennujaamana või õhusõiduki käitajana, kui see lennujaam või õhusõiduki käitaja teavitab sellest komisjoni, ametit ja pädevaid asutusi.

Muudatusettepanek 85

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 13 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Artikkel 13b

Delegeeritud volituste rakendamine

1. *Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.*
2. *Volitused võtta vastu artiklites 5, 9a ja 11 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile kindlaksmääramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumisest].*
3. *Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklites 5, 9a ja 11 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.*
4. *Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.*
5. *Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.*
6. *Artiklite 5, 9a ja 11 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega ühe kuu võrra.*

Muudatusettepanek 86

Ettepanek võtta vastu määrus
Artikkel 14 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Komisjoni talitused esitavad 1. jaanuariks 2028 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 taastuenergia direktiivi alusel, artiklis 4 ja I lisas kindlaks määratud miinimumosakaalude võimalikku läbivaatamist ning haldustrahvide suurust. Võimaluse korral sisaldab aruanne teavet, mis on seotud potentsiaalse poliitikaraamistiku väljatöötamisega säästvate lennukikutuste kasutuselevõtuks 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.

Muudatusettepanek

Komisjon esitab 1. jaanuariks 2026 ning seejärel iga viie aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse hindamise kohta ning teeb selle üldsusele kättesaadavaks. Komisjon annab aru järgmise kohta:

- a) lennundustehnoloogiate ja lennukikutuste turu areng, eriti säästvate lennukikutuste areng, ning selle mõju liidu lennutranspordi siseturule ja konkurentsivõimele, sealhulgas sotsiaalne mõju ning sellega seotud tööhõive- ja koolitusvajadused;***
- b) lennujaamade tegevuse areng seoses kasvuhooonegaaside ja muude kui CO₂ heitkogustega ning õhu kvaliteedi ja müürasaastega lennujaamades ja nende ümbruses;***

- c) käesoleva määruse I lisas sätestatud eesmärkide saavutamiseks säästvate lennukikütuste lähteainete hankimise üksikasjalik analüüs ja kvantifitseerimine;*
- d) teave säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu kohta liidu naaberriikides ja kogu maailmas;*
- e) võimaluse korral teave, mis on seotud potentsiaalse poliitikaraamistiku väljatöötamisega säästvate lennukikütuste kasutuselevõtuks ICAO tasandil;*
- f) käesoleva määruse seisukohast olulised lennundussektoris teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas tehtud edusammud, sealhulgas seoses selliste tehnoloogiate arendamisega nagu elektri ja vesiniku jõul töötavad õhusõidukid ning CO₂ ja muude kui CO₂ heitkoguste vähendamine;*
- g) artiklis 11 osutatud haldustrahvidest saadud tulude kasutamine;*
- h) võimalik kasu ja kompromissid, mis tulenevad artiklis 4 ja I lisas osutatud säästva lennukikütuse tarnimise kohustuse ning artiklis 5 osutatud tankimiskohustuse laiendamisest eraotstarbelistele lõbusõidulendudele pärast põhjalikku mõjuhindangut.*
- 2. Vajaduse korral lisab komisjon käesolevas artiklis sätestatud aruannetele seadusandlikke ettepanekuid, millega muudetakse käesolevat määrust, eelkõige seoses järgmisega:**
- a) artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaal;*
- b) käesoleva määruse kooskõlla viimine potentsiaalse poliitikaraamistikuga, mille eesmärk on säästvate lennukikütuste kasutuselevõtt ICAO tasandil, viisil, mis on kooskõlas eesmärgiga säilitada liidu kliimameetmete keskkonnaalane terviklikkus ja tõhusus, eelkõige kogu liidu majandust hõlmava*

kasvuhoonegaaside heite vähendamisega aastaks 2030 ja kliimaneutraalsuse eesmärgiga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2021/1119^{1a} (edaspidi „Euroopa kliimamäärus“);

c) vajadus meetmete järele, et vältida võimalikku süsinikdioksiidi leket ja ebasoodsat konkurentsiolukorda lendude puhul, mis väljuvad mõnest liidu lennujaamast ja mille lõppsihtkoht on kolmandates riikides, kus ei ole käesolevas määruses sätestatud kohustustega samaväärset biokütuste segamise kohustust.

Muudatusettepanek 87

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt a**

Komisjoni ettepanek

(a) Alates 1. jaanuarist 2025 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 2 %;

Muudatusettepanek

(a) alates 1. jaanuarist 2025 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 2 %, **sh 0,03 % sünteetilisi lennukikütuseid;**

Muudatusettepanek 88

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt b**

Komisjoni ettepanek

(b) alates 1. jaanuarist 2030 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt 5 %, sh 0,7 % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek

(b) alates 1. jaanuarist 2030 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt 8 %, sh 2,5 % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek 89

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt c**

Komisjoni ettepanek

(c) alates 1. jaanuarist 2035 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt **20** %, sh **5** % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek

(c) alates 1. jaanuarist 2035 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt **21** %, sh **10** % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek 90

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt d**

Komisjoni ettepanek

(d) alates 1. jaanuarist 2040 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt **32** %, sh vähemalt **8** % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek

(d) alates 1. jaanuarist 2040 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt **40** %, sh vähemalt **20** % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek 91

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt e**

Komisjoni ettepanek

(e) alates 1. jaanuarist 2045 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt **38** %, sh vähemalt **11** % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek

(e) alates 1. jaanuarist 2045 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt **60** %, sh vähemalt **30** % sünteetilisi lennukikütuseid;

Muudatusettepanek 92

**Ettepanek võtta vastu määrus
I lisa – punkt f**

Komisjoni ettepanek

(f) alates 1. jaanuarist 2050 on säästvate lennukikütuste **miinimumosakaal vähemalt 63** %, sh vähemalt **28** % sünteetilisi lennukikütuseid.

Muudatusettepanek

(f) alates 1. jaanuarist 2050 on säästvate lennukikütuste **osakaal 100** %, sh vähemalt **65** % sünteetilisi lennukikütuseid, **ilma et see piiraks artikli 14 kohaldamist.**

NÕUANDVA KOMISJONI MENETLUS

| | |
|---|---|
| Pealkiri | Võrdsete võimaluste tagamine säästva lennutranspordi jaoks |
| Viited | COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD) |
| Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev | TRAN 13.9.2021 |
| Arvamuse esitajad istungil teada andmise kuupäev | ENVI 13.9.2021 |
| Kaasatud komisjonid – istungil teada andmise kuupäev | 11.11.2021 |
| Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev | Nicolás González Casares 16.9.2021 |
| Läbivaatamine parlamendikomisjonis | 14.2.2022 |
| Vastuvõtmise kuupäev | 28.4.2022 |
| Lõpphääletuse tulemus | +: 46 –: 14 0: 26 |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed | Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyragi, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska |
| Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed | Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Dace Melbārde, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen |

NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

| 46 | + |
|-----------|--|
| NI | Athanasios Konstantinou |
| PPE | Stanislav Polčák |
| Renew | Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik |
| S&D | Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken |
| The Left | Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace |
| Verts/ALE | Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi |

| 14 | - |
|-----|---|
| ECR | Sergio Berlato, Pietro Focchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska |
| ID | Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Silvia Sardone |
| PPE | Marian-Jean Marinescu |

| 26 | 0 |
|-----|---|
| ID | Mathilde Androuët, Aurélie Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin |
| NI | Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth |
| PPE | Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss |

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu