



---

**VASTUVÕETUD TEKSTID**

---

**P9\_TA(2022)0297**

**Säästev lennukikütus (algatus „ReFuelEU Aviation“) \*\*\*I**

**Euroopa Parlamendi 7. juulil 2022. aastal vastu võetud muudatusettepanekud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))<sup>1</sup>**

**(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)**

---

<sup>1</sup> Asi saadeti vastavalt kodukorra artikli 59 lõike 4 neljandale lõigule vastutavale komisjonile tagasi institutsioonidevahelisteks läbirääkimisteks] (A9-0199/2022).

## 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, eelkõige 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 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 **ning olnud** eelkõige liidu lennutranspordi siseturul **äärepoolseimate piirkondade ja mandri vahel üks peamisi ühenduslüüsid**. Lennutransporditeenuste kasv on aidanud oluliselt parandada lennuühendusi, **edendada ühtekuuluvust ja vähendada liidus, eelkõige äärealadel, äärepoolseimates ja hõredalt asustatud piirkondades ning saartel, piirkondlikke erinevusi ning liidu ja kolmandate riikide vahelisi erinevusi** ning andnud märkimisväärse panuse liidu majandusse.

## Muudatusettepanek 2

### 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 pandeemias jagusaamist võib heitkoguste hulk taas

#### *Muudatusettepanek*

(2) **Liit on määruse (EL) 2021/1119 alusel kehtestanud õiguslikud kohustused, et saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimanetraalsus ja vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet võrreldes 1990. aasta tasemega vähemalt 55 %. Selle saavutamiseks peavad kõik majandussektorid, sealhulgas transpordisektor, võtma CO<sub>2</sub> heite vähendamiseks kiiresti meetmeid.**

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.

**Lennundussektoris tuleb väga palju suurendada säästvate lennukikutuste tootmist, tarnimist ja kasutuselevõttu.** Alates 2020. aastast on lennutransport olnud üks COVID-19 kriisist kõige rängemalt mõjutatud sektoreid. Eeldatakse, et lennuliiklus hakkab lähiaastatel järkjärgult taastuma ja jõuab taas kriisieelsele tasemele. **Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni hinnangul suureneb Euroopas reisijateveomaht 2050. aastani kuni 3 % aastas ja kaubaveomaht 2,4 % aastas.** Samas on sektori heitkogused alates 1990. aastast suurenenud ning pärast pandeemiast jagusaamist võib heitkoguste hulk taas **kiiresti** kasvama hakata. Seepärast on **hädavajalik** valmistuda tulevikuks ja teha vajalikud kohandused, et tagada hästitoimiv **lennutranspordisektor**, mis aitab liidu **kliimaeesmärkide saavutamisele igati kaasa** ning millel on kõrge ühendatuse, **taskukohasuse**, ohutuse ja turvalisuse tase.

### Muudatusettepanek 3

#### 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. **Liidu** 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. **Seepärast peab liit jätkama rahvusvahelisel, mitme- ja kahepoolsetel tasandil tehtavaid**

*jõupingutusi, et edendada säästvate lennukikütuste kasutuselevõtul kõrgete sihtide seadmist ja lähendamist, tagades rahvusvahelisel tasandil võrdsed võimalused.*

## Muudatusettepanek 4

### 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 **kogu maailma ja** liidu eri ettevõtjate vahel **tihe konkurents**, 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, **mille tulemusel muutub sektor elujõuliseks ja tekivad töövõimalused. Suur osa ELi-sisestest lendudest kuulub üleilmsel turul pakutavate rahvusvaheliste lendude hulka. Sama kehtib Euroopa Liidus asuvate lennujaamade kaudu toimuvate, kolmandate riikide vaheliste lendude kohta.** Turumoonutuste korral **on oht, et** õhusõiduki käitajad või lennujaamad **võivad** sattuda sise- või väliskonkurentidega võrreldes ebasoodsasse olukorda. See omakorda võib kaasa tuua lennutranspordisektori konkurentsivõime vähenemise, **mis seab ohtu lennuettevõtjad ja töökohad,** ning lennuühenduste **ja transpordivõimaluste** kadumise kodanike ja ettevõtjate jaoks.

## Muudatusettepanek 5

### 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*

(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, **vähendada lennundussektori atraktiivsust ja seetõttu ka liikuvust ning kõrgete kütusehindade otsene mõju on kõrgemad hinnad lõpptarbija jaoks**. 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 **majanduslikel põhjustel** 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, **tekitada turumoonutusi** ja kahjustada lennuühendusi. Käesoleva määrusega tuleks kehtestada meetmed selliste tavade vältimiseks, et ära hoida tarbetut keskkonnakahju ning taastada ja säilitada ausa konkurentsi tingimused lennutransporditurul. **Sellest hoolimata tuleks käesolevas määruses võtta arvesse ka asjaolu, et vahel veetakse odavamat kütust kaasa kütusega seotud ohutusreeglite täitmiseks ning sellistel juhtudel on see ohutusega seotud põhjustel õigustatud. Peale selle võidakse odavamat kütust kaasa vedada seetõttu, et teatavates lennujaamades on teatavatel õhusõidukite käitajatel tehnilisi probleeme, muu hulgas see, et õhusõiduki pööringuaeg on ebaproportsionaalselt pikk või lennujaama läbilaskevõime on**

*tipptundidel väiksem. Seepärast peaks komisjon odavama kütuse kaasaveo juhtumeid ja nende põhjuseid tähelepanelikult jälgima, hindama ja analüüsima ning vajaduse korral esitama käesoleva määruse muutmiseks seadusandlikud ettepanekud.*

## Muudatusettepanek 6

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 6

#### *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 CO<sub>2</sub> 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, **töö- ja sotsiaalõigussnormide järgmine** kui ka keskkonnakaitse. Lennutranspordi säästvaks arenguks tuleb kehtestada meetmed, **sealhulgas majandusinstrumendid**, mille eesmärk on liidu lennujaamadest väljuvate õhusõidukite CO<sub>2</sub> heidet **vähendada ja arendada säästvate lennukikütuste tootmiseks ja tarnimiseks vajalikku turgu**. Sellised meetmed peaksid aitama saavutada liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärke.

## Muudatusettepanek 7

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7

#### *Komisjoni ettepanek*

(7) Teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“,<sup>10</sup> mille komisjon võttis vastu 2020. aasta detsembris, on esitatud ELi transpordisüsteemi tegevuskava, et viia ellu rohe- ja digiüleminek ning muuta süsteem vastupidavamaks. Lennutranspordisektori CO<sub>2</sub> heite vähendamine on vajalik ja keeruline protsess, eriti lühikeses

#### *Muudatusettepanek*

(7) Teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia“,<sup>10</sup> mille komisjon võttis vastu 2020. aasta detsembris, on esitatud ELi transpordisüsteemi tegevuskava, et viia ellu rohe- ja digiüleminek ning muuta süsteem vastupidavamaks. Lennutranspordisektori CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> heidet.*** See võimalus on *aga* praegu suures osas kasutamata.

perspektiivis. Euroopa ja liikmesriikide lennundusalastes teadus- ja innovatsiooniprogrammides tehtud tehnoloogilised edusammud ***ja tööstuse võetud selge kohustus*** on viimastel kümnenditel aidanud heitkoguseid oluliselt vähendada. Samas on ülemaailmne lennuliiklus kasvanud kiiremini, kui sektori heitkoguste vähendamise tase. ***Kui lühilendude sõltuvust fossiilkütusest peaks lähikümnenditel aitama vähendada uued tehnoloogialahendused, sealhulgas heiteta elektri- või vesinikkütusel töötavate õhusõidukite arendamine, millel võib keskmise pikkusega ja pikas perspektiivis olla suur tähtsus ka kommertslennunduses, siis säästvad lennukikütused on paljulubav lahendus kõikide lendude CO<sub>2</sub> heite järsuks vähendamiseks nii lühikeses, keskmise pikkusega kui ka pikas perspektiivis. Kuid see võimalus on praegu suures osas kasutamata ja selleks on aja jooksul vaja toetust säästvate lennukikütuste edasiseks väljatöötamiseks ja kasutuselevõtuks ning uute õhusõidukite mootorite ja tehnoloogiate alasteks teadusuuringuteks.***

---

<sup>10</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020)0789 final), 9.12.2020.

---

<sup>10</sup> Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele: „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020)0789 final), 9.12.2020.

## **Muudatusettepanek 8**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 7 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(7a) Energiatõhususe üldpõhimõtet tuleks rakendada kõigis sektorites, see tähendab mitte ainult energiasüsteemis, vaid ka transpordisektoris, sealhulgas lennunduses. Eelkõige tuleks seda põhimõtet järgida selliste poliitiliste,***

*planeerimis- ja investeerimisotsuste tegemisel, mis on seotud energiatõhusamate mootorite ja säästvate alternatiivkütuste ja tehnoloogiate kasutuselevõtuga, sealhulgas taastuvelektri või saastevaba vesiniku jõul töötavate lennukite kiire väljatöötamisega.*

## Muudatusettepanek 9

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 8

#### *Komisjoni ettepanek*

(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 lennukikütusesegu koostisest. Lisaks peaksid säästvad lennukikütused võimaldama asjakohaste rahvusvaheliste kütusestandardite toel piirata käitaja **kasutava** lõppkütuse aromaatsete ühendite sisaldust, mis aitab vähendada muid kui CO<sub>2</sub> heitkoguseid. Lennutranspordi CO<sub>2</sub> heidet **peaksid aitama järk-järgult vähendada muud õhusõidukitele sobivad alternatiivsed kütteviisid, nagu elekter või vedel vesinik, mis tuleks esmalt kasutusele võtta lähilendude käitamisel.**

#### *Muudatusettepanek*

(8) Säästvad lennukikütused on **lennukikütused, mis hõlmavad vedelaid asenduskütuseid**, mis on täiesti võrdväärsed tavapärase lennukikütusega ja sobivad kasutamiseks olemasolevates õhusõidukimootorites, **ning vesiniku ja elektrienergiat**. 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 lennukikütusesegu koostisest. Lisaks peaksid säästvad lennukikütused võimaldama asjakohaste rahvusvaheliste kütusestandardite toel **ja EASA toetusel nende standardite väljatöötamiseks** piirata käitaja **kasutatava** lõppkütuse aromaatsete ühendite sisaldust, mis aitab vähendada muid kui CO<sub>2</sub> heitkoguseid. **Muud säästvad lennukikütused, nagu elekter või vesinik, on väga paljutöötavad tehnoloogiad ja peaksid aitama lennutranspordi CO<sub>2</sub> heidet järk-järgult vähendada, alustades lähilendudest. Käesoleva määrusega kiirendatakse nende tehnoloogiate teaduslikku arengut ja kasutuselevõttu ning nendega seotud kaubanduslikku innovatsiooni veel**



*rohkem, et ettevõtjatel oleks võimalik neid tehnoloogiaid seoses käesolevas määruses sätestatud säästvaid lennukikütuseid käsitleva kohustusega kaaluda, kui need tehnoloogiad muutuvad kasutuskõlblikuks ja kaubanduslikult kättesaadavaks. See suurendab ka turukindlust ja prognoositavust ning soodustab nendesse uutesse tehnoloogiatesse vajalike investeeringute tegemist.*

## **Muudatusettepanek 10**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 9**

#### *Komisjoni ettepanek*

(9) Säästvate lennukikütuste järkjärguline kasutuselevõtt lennutransporditurul tähendab ***lennuettevõtjale*** täiendavaid kulusid, kuna säästva kütuse tootmistehnoloogia on tavapärase kütuse omast kallim. See võib võimendada lennutransporditurul lennukikütusega seotud võrdsete võimaluste puhul juba tekkinud probleeme ning veelgi moonutada õhusõidukite käitajate ja lennujaamade vahelist konkurentsi. Käesoleva määrusega tuleks võtta meetmeid, et vältida säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu negatiivset mõju lennundussektori konkurentsivõimele, ning kehtestada kogu liidus ühtlustatud nõuded.

## **Muudatusettepanek 11**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 10**

#### *Muudatusettepanek*

(9) Säästvate lennukikütuste järkjärguline kasutuselevõtt lennutransporditurul tähendab ***lennuettevõtjatele*** täiendavaid kulusid, kuna säästva kütuse tootmistehnoloogia on tavapärase kütuse omast ***praegu*** kallim. See võib võimendada lennutransporditurul lennukikütusega seotud võrdsete võimaluste puhul juba tekkinud probleeme ning veelgi moonutada õhusõidukite käitajate ja lennujaamade vahelist konkurentsi, ***seda ka heitkoguste süsteemide CORSIA ja HKS rakendamise kontekstis***. Käesoleva määrusega tuleks võtta meetmeid, et vältida säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu negatiivset mõju lennundussektori konkurentsivõimele, ning kehtestada kogu liidus ühtlustatud nõuded, ***sealhulgas ühtsed määratlused ja ühtse ELi tasandil eesmärkide seadmise***.

### *Komisjoni ettepanek*

(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 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 12**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Põhjendus 10 a (uus)**

### *Komisjoni ettepanek*

### *Muudatusettepanek*

(10) Ülemaailmsel tasandil reguleerib ***ja määratleb*** säästvate lennukikütuste kasutamist ICAO, ***milles riigid lepivad*** rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite kompenseerimise ja vähendamise süsteemiga (CORSIA) hõlmatud lendudel kasutatavate ***sertifitseeritud*** säästvate lennukikütuste säästvuse, jälgitavuse ja arvestuse kohta ***kokku üksikasjalikud nõuded***. 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 liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel sisaldavad üldjuhul keskkonnakaitsealaseid sätteid. ***Praegu*** ei ole nende sätetega lepinguosalistele siduvaid nõudeid säästvate lennukikütuste kasutamise kohta ***kehtestatud***.

### *Muudatusettepanek*

***(10a) Et vältida rahvusvahelisel lennundusturul konkurentsimoonutusi, mis võivad viia ELi lennujaamade kaudu toimuva liiklusvoo kadumiseni ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumiseni, ning et luua üleilmne säästvate lennukikütuste turg, peaks liit hakkama lennundusvaldkonna välispoliitikas tegutsema maailmas säästvatele kütustele üleminekul esirinnas, alustama rahvusvahelisi läbirääkimisi, et säästva lennukikütuse mõisted ja standardid***

*ühtlustada, ning edendama säästvate lennukikütuste tootmist, kasutuselevõttu ja tankimist käsitlevate reeglite rahvusvahelist ühtlustamist. Seepärast peab liit jätkama jõupingutusi ICAOs ja püüdlema kaugemaleulatuva üleilmse süsteemi poole, millega edendatakse üleilmset säästvate lennukikütuste turgu ja tagatakse rahvusvahelisel tasandil võrdsed võimalused. Seetõttu peaksid komisjon ja liikmesriigid toetama seda, et ICAO peaassambleel alustataks viivitamata läbirääkimisi ICAO tasandil ammendava üleilmse poliitikaraamistiku loomiseks, mille alusel võtta säästvad lennukikütused kasutusele. Kui selline üldine poliitikaraamistik on vastu võetud, peaks komisjon tagama, et käesoleva määruse sätted oleksid ülemaailmse raamistiku ja rahvusvaheliste standarditega kooskõlas ning täiendaksid neid, tagades sellega rahvusvahelisel tasandil ühtse rakendamise ja võrdsed võimalused. Ühtlasi peaksid komisjon ja liikmesriigid püüdma tagada, et ulatuslikud lennutransporti ja -teenuseid käsitlevad mitme- ja kahepoolsed lepingud sisaldaksid samaväärseid siduvaid sätteid säästvate lennukikütuste kasutuselevõtul biokütuste segamise kohustuse kohta. Peale selle peaks komisjon korrapäraselt hindama, kas käesoleva määruse sätted avaldavad negatiivset mõju lennunduse siseturu toimimisele, sektori konkurentsivõimele, lennuettevõtjate ja sõlmlennujaamade võrdsetele võimalustele rahvusvahelisel tasandil ning võimalikule lüünide muutmisele, mis põhjustab kasvuhooonegaaside heite ülekandumist, ning esitama vajaduse korral selle kahjuliku mõju kõrvaldamiseks parandusmeetmed.*

### **Muudatusettepanek 13**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 12**

### *Komisjoni ettepanek*

(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 eesmärgi. Eelkõige püütakse käesoleva määrusega vältida lennundusturu killustumist, võimalikke konkurentsimoonutusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tavasid, mida lennuettevõtjad kasutavad tankimiskulude vähendamiseks.

### *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 tegeledes täita selle üldisi eesmärgi **ning edendaksid lennunduses säästvaid kütuseid**. Eelkõige püütakse käesoleva määrusega vältida **liidu** lennundusturu killustumist, võimalikke konkurentsimoonutusi ettevõtjate vahel ja ebaausaid tavasid, mida lennuettevõtjad kasutavad tankimiskulude vähendamiseks, **ning edendada liidus innovatsiooni ja tootmist. Et säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu kiirendada, on liidu ja riiklikul tasandil vaja sihipärast toetust ja rahastamist ning avaliku ja erasektori partnerluste soodustamist.**

## **Muudatusettepanek 14**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 15**

### *Komisjoni ettepanek*

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

### *Muudatusettepanek*

(15) Käesolevat määrust ei **tohiks** kohaldada humanitaar-, otsingu-, pääste-, katastroofiabi- **ega** meditsiinilisel otstarbel **kasutatavate** õhusõidukite suhtes, **sest selliseid lende tehakse** erakorralistel asjaoludel **ning neid** ei saa alati planeerida nii nagu regulaarlende. **Oma tegevuse laadi tõttu ei tarvitse selliste õhusõidukite käitajad olla suutelised käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi täitma, sest see võib tekitada tarbetu koormuse. Käesolevat määrust tuleks kohaldada selliste õhusõidukite suhtes, millega tehakse tsiviillennundussektoris äärmise lennutranspordi lende. Määrust ei tohiks kohaldada sõjaväe õhusõidukite ega tolli-, politsei- ja tuletõrjeoperatsioonides kasutatavate õhusõidukite suhtes. Et tagada kogu ELi ühtsel lennundusturul**

*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 kasutavad ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest vaid üksikuid lende.*

## **Muudatusettepanek 15**

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

*Komisjoni ettepanek*

*võrdsed tingimused ja toetada kogu ELis säästvate lennukikütuste turu ning vajaliku taristu arengut, peaks määrus hõlmama kogu ärilist lennutransporti, millega seotud lende tehakse ELi territooriumil asuvatest lennujaamadest. Samas tuleks ELi kodanike, ettevõtjate ja piirkondade huvides lennuühenduse tagamiseks, vajaliku paindlikkuse tagamiseks, et võimaldada kütusetarnijatel pakkuda ja lennuettevõtjatel tankida säästvaid lennukikütuseid kõige kulutõhusamal viisil, ning väikeste lennujaamade lennutransporditoimingutele põhjendamatu koormuse tekitamise vältimiseks luua üleminekuetapina paindlikkusmehhanism, sealhulgas book-and-claim-süsteemi elemendid. Et siseturul ei tekiks põhjendamatu konkurentsimoonutusi, tuleks pärast kõnealust üleminekuperioodi kohaldada käesolevas määruses sätestatud nõudeid pikas perspektiivis võrdselt kõigi liidu lennujaamade ja kõigi selliste õhusõidukite käitajate suhtes, mis stardivad või maanduvad liidu lennujaamas.*

*Muudatusettepanek*

*(15a) Käesolevast määrusest tulenevate kohustustega ei tohiks avaldada vähem ühendatud Euroopa piirkondadele, näiteks lennutranspordist kui ainsast transpordivõimalusest sõltuvatele saartele ja äärepoolseimatele piirkondadele, ebaproportsionaalselt suurt mõju ning nendele piirkondadele tuleb tagada võimalus saada olulisi kaupu ja teenuseid. Et aidata kaitsta selliste piirkondade lennuühendust, kus alternatiivseid transpordivõimalusi on vähem, tuleks tähelepanu pöörata sellele, kuidas võivad*

*käesoleva määruse sätteid mõjutada äärepoolseimaid piirkondi ja muid liidu piirkondi ühendavate lennuliinide taskukohasust, konkurentsivõimet ja võimaliku hinnatõusu.*

## Muudatusettepanek 16

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 16 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(16a) Kõlblike kestlike lähteainete varu peab olema võimalikult kaasav, et kasutada ära kõik võimalused suurendada taskukohase hinnaga lennukikutuste tootmist. Käesoleva määruse kohaselt kõlblike lähteainete loetelu olla ei tohiks muutumatu, vaid aja jooksul peaks uusi kestlikke lähteaineid lisanduma. Kooskõlas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 28 lõikega 6 peaks komisjon IX lisa A ja B osas esitatud lähteainete loetelu vähemalt iga kahe aasta järel läbi vaatama, et lisada sinna uusi lähteaineid. IX lissasse lisatud uued lähteained peaksid käesoleva määruse kohaselt olema säästvate lennukikutuste tootmiseks otseselt kõlblikud.*

## Muudatusettepanek 17

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 17**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

(17) Säästvuse *eesmärke silmas pidades* ei tohiks *toetusõiguslikud* olla sööda- ja toidukultuuridel põhinevad kütused. Maakasutuse kaudne muutus leiab eelkõige aset siis, kui põllukultuuride kasvatamine biokütuste tootmiseks tõrjub kõrvale traditsioonilise toidu- ja söödakultuuride tootmise. Selline lisanõudlus suurendab survet maale ja võib kaasa tuua põllumajandusmaa laienemise suure

(17) Säästvuse *huvides* ei tohiks *kõlblikud* olla sööda- ja toidukultuuridel põhinevad kütused, *sealhulgas biokütused, mille puhul on suur risk, et nende tootmisega kaasneb maakasutuse kaudne muutus, näiteks palmiõlist saadud biokütused.* Maakasutuse kaudne muutus leiab eelkõige aset siis, kui põllukultuuride kasvatamine biokütuste tootmiseks tõrjub kõrvale traditsioonilise toidu- ja

süsinikuvaruga maale, nagu metsad, märgalad ning turbamaad, tekitades täiendavaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja vähendades elurikkust. Uuringud on näidanud, et selle mõju ulatus sõltub mitmest tegurist, sealhulgas kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine liigist, biokütuste kasutamisest tingitud lisanõudlusest lähteaine järele ning sellest, mil määral on suure süsinikuvaruga maa kogu maailmas kaitstud. Suurimad maakasutuse kaudse muutuse riskid on kindlaks tehtud sellistest lähteainetest toodetud biokütuste puhul, mille tootmisala on olulisel määral laienenud suure süsinikuvaruga maale. Seepärast ei tohiks sööda- ja toidukultuuridel põhinevate kütuste tootmist edendada. Kõnealune lähenemisviis on kooskõlas liidu poliitikaga ja eelkõige direktiiviga (EL) 2018/2001, millega piiratakse selliste biokütuste kasutamist maantee- ja raudteetranspordis ning kehtestatakse asjakohane ülempiir, võttes arvesse nende väiksemat keskkonnakasu, halvemaid tulemusi kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaali seisukohast ja kestlikkusega seotud üldisemaid probleeme. Lisaks maakasutuse kaudsest muutusest põhjustatud kasvuhoonegaaside heitele, mis võib osaliselt või täielikult nullida kasvuhoonegaaside heite vähenemise üksikute biokütuste puhul, ohustab maakasutuse kaudne muutus ka bioloogilist mitmekesisust. See oht on eriti suur, kuna tootmine võib nõudluse märkimisväärse kasvu tõttu oluliselt laieneda. Lennundussektori nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele on praegu väga väike, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest lennukikütustest on fossiilkütused. Seepärast on asjakohane vältida olukorda, kus võib tekkida suur nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele, kuna käesoleva määrusega edendatakse nende kasutamist. Asjaolu, et põllumajanduskultuuridel põhinevad biokütused ei vasta käesoleva määruse kohastele toetusõiguslikkuse nõuetele,

söödakultuuride tootmise. Selline lisanõudlus suurendab survet maale ja võib kaasa tuua põllumajandusmaa laienemise suure süsinikuvaruga maale, nagu metsad, märgalad ning turbamaad, tekitades täiendavaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja vähendades elurikkust. Uuringud on näidanud, et selle mõju ulatus sõltub mitmest tegurist, sealhulgas kütuse tootmiseks kasutatava lähteaine liigist, biokütuste kasutamisest tingitud lisanõudlusest lähteaine järele ning sellest, mil määral on suure süsinikuvaruga maa kogu maailmas kaitstud. Suurimad maakasutuse kaudse muutuse riskid on kindlaks tehtud sellistest lähteainetest toodetud biokütuste puhul, mille tootmisala on olulisel määral laienenud suure süsinikuvaruga maale. Seepärast ei tohiks sööda- ja toidukultuuridel põhinevate kütuste tootmist edendada. Kõnealune lähenemisviis on kooskõlas liidu poliitikaga ja eelkõige direktiiviga (EL) 2018/2001, millega piiratakse selliste biokütuste kasutamist maantee- ja raudteetranspordis ning kehtestatakse asjakohane ülempiir, võttes arvesse nende väiksemat keskkonnakasu, halvemaid tulemusi kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaali seisukohast ja kestlikkusega seotud üldisemaid probleeme. Lisaks maakasutuse kaudsest muutusest põhjustatud kasvuhoonegaaside heitele, mis võib osaliselt või täielikult nullida kasvuhoonegaaside heite vähenemise üksikute biokütuste puhul, ohustab maakasutuse kaudne muutus ka bioloogilist mitmekesisust. See oht on eriti suur, kuna tootmine võib nõudluse märkimisväärse kasvu tõttu oluliselt laieneda. Lennundussektori nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele on praegu väga väike, kuna üle 99 % praegu kasutatavatest lennukikütustest on fossiilkütused. Seepärast on asjakohane vältida olukorda, kus võib tekkida suur nõudlus toidu- ja söödakultuuridel põhinevate biokütuste järele, kuna käesoleva määrusega edendatakse nende kasutamist. Asjaolu, et

kahandab ka ohtu, et maanteetranspordi CO<sub>2</sub> heite vähenemine võiks aeglustuda, kuna põllumajanduskultuuridel põhinevaid biokütuseid hakatakse maanteetranspordi asemel kasutama lennundussektoris. Oluline on sellise ülemineku oht miinimumini viia, kuna maanteetransport on praegu ülekaalukalt kõige saastavam transpordisektor.

põllumajanduskultuuridel põhinevad biokütused ei vasta käesoleva määruse kohastele toetusõiguslikkuse nõuetele, kahandab ka ohtu, et maanteetranspordi CO<sub>2</sub> heite vähenemine võiks aeglustuda, kuna põllumajanduskultuuridel põhinevaid biokütuseid hakatakse maanteetranspordi asemel kasutama lennundussektoris. Oluline on sellise ülemineku oht miinimumini viia, kuna maanteetransport on praegu ülekaalukalt kõige saastavam transpordisektor.

## **Muudatusettepanek 18**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(17a) Käesoleva määruse nõuetekohaseks toimimiseks on säästvate lennukikütuste omaduste kohta tingimata vaja täpset ja õiget teavet. Tarbijate usalduse suurendamiseks ning läbipaistvuse ja jälgitavuse tagamiseks on kütusetarnijad kohustatud esitama tarnitava kütuse omaduste, säästlikkusnäitajate ja kütuse tootmisel kasutatud lähteainete päritolu kohta õige teabe. See teave esitatakse direktiivi (EL) 2018/2001 (taastuvenergia direktiiv) artikli 28 alusel loodud liidu andmebaasis. Kütusetarnijaid, kes on enda tarnitud kütuste omaduste või päritolu kohta esitanud tõendatult eksitavat või ebatäpset teavet, tuleks karistada. Liikmesriigid peavad tagama, et kütusetarnijad sisestavad liidu andmebaasi täpse teabe õigeaks ajaks ning et see teave on tõendatud ja auditeeritud. Et vältida võimalike pettuste vastu ja kuna suur osa säästvate lennukikütuste tootmiseks vajalikest lähteainetest tuleb väljastpoolt liitu, on vaja, et liikmesriigid tugedaksid koostöös asjaomaste Euroopa asutustega tarnete kontrollimehhanismi, sealhulgas tehes kohapealseid kontrolle. Sellega seoses avaldab komisjon***



*kooskõlas direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 30 lõikega 8 säästlikkuse sertifitseerimise kohta rakendusmääruse, millega veel rohkem ühtlustada ja tugevdada usaldusväärust, läbipaistvust ja sõltumatut auditeerimist ning liikmesriikide pädevate asutuste koostööd käsitlevaid reegleid auditi järelevalve valdkonnas.*

## **Muudatusettepanek 19**

### **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 poliitikavaldkondadega, tuleks säästvate lennukikütuste toetusõiguslikkus kindlaks määrata vastavalt direktiivi (EU) 2018/2001<sup>12</sup> artiklis 29 sätestatud säästlikkuse kriteeriumidele.

---

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

## **Muudatusettepanek 20**

### **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 lennukikütustele. Selleks et

#### *Muudatusettepanek*

(18) Vaja on ühtset, selget ja kindlat kestlikkuse raamistikku, mis **tagab** lennundus- ja kütusesektoris osalejatele **õiguskindluse ja järjepidevuse**, et säästvate lennukikütuste kasutamine käesoleva määruse alusel on toetusõiguslik. Selleks et tagada kooskõla muude asjaomaste ELi poliitikavaldkondadega, tuleks säästvate lennukikütuste toetusõiguslikkus kindlaks määrata vastavalt direktiivi (EU) 2018/2001<sup>12</sup> artiklis 29 sätestatud säästlikkuse kriteeriumidele.

---

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

(19) Käesoleva määruse eesmärk peaks olema tagada, et kõigil õhusõiduki käitajatel oleksid üksteisega konkureerides võrdsed võimalused juurdepääsuks säästvatele lennukikütustele. Selleks et

vältida moonutusi lennundusteenuste turul, tuleks **kõigi** käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamadesse tarnida ühtsed miinimumkogused säästvaid lennukikütuseid. Kuigi turul saab tarnida ja kasutada suuremaid koguseid säästvat kütust, tuleks käesoleva määrusega tagada, et säästvate lennukikütuste kohustuslik miinimumosakaal oleks kõigis määrusega hõlmatud lennujaamades ühesugune. **Sellega** asendatakse riiklikul või piirkondlikul tasandil otseselt või kaudselt kehtestatud nõuded, mille kohaselt õhusõiduki käitajad või lennukikütuse tarnijad peavad kasutama või tarnima säästvaid lennukikütuseid 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 rahuldamiseks ka tulevikus, tuleks käesolevas määruses sätestada sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal, mida aja jooksul järkjärgult suurendatakse. Arvestades sünteetiliste lennukikütuste märkimisväärset CO<sub>2</sub> 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 eelseid ka tootmisprotsessi ressursitõhususe (eelkõige veevajaduse) seisukohast. Samas on sünteetiliste lennukikütuste tootmiskulud praegu hinnanguliselt kolm kuni kuus korda kõrgemad tavapärase lennukikütuse turuhinnast. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada selle tehnoloogia jaoks eraldi kohustus. Tulevaste läbivaatamiste käigus võiks

vältida moonutusi lennundusteenuste turul, tuleks **kõikidesse** käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamadesse tarnida ühtsed miinimumkogused säästvaid lennukikütuseid. Kuigi turul saab tarnida ja kasutada suuremaid koguseid säästvat kütust, tuleks käesoleva määrusega tagada, et säästvate lennukikütuste kohustuslik miinimumosakaal oleks kõigis määrusega hõlmatud lennujaamades ühesugune. **Lähteainete kättesaadavus ega säästva lennukikütuse tootmisvõimsus ei ole piiramatud. Kui mõned liikmesriigid kehtestaksid riiklikul tasandil säästva lennukikütusega varustamiseks rangemad üldised kohustused, suureneks konkurents lähteainete pärast teiste transpordi- ja energiasektoritega ning see võiks põhjustada teistes piirkondades tarnenappust. See kahjustaks nende piirkondade õhusõidukite käitajate võimet CO<sub>2</sub> heidet vähendada ja suurendaks ebaõiglaselt nende õhusõiduki käitajate kulusid, mis tulenevad eelkõige ELi HKSi järgimisest, põhjustades turumoonutusi ja üldist ebasoodsat konkurentsiolukorda. Seepärast tuleks kogu säästvate lennukikütuste tootmisele ja kasutuselevõtule kehtestada ühtsed ELi tasandi eesmärgid. Käesoleva määrusega** asendatakse riiklikul või piirkondlikul tasandil otseselt või kaudselt kehtestatud nõuded, mille kohaselt õhusõiduki käitajad või lennukikütuse tarnijad peavad kasutama või tarnima säästvaid lennukikütuseid 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 rahuldamiseks ka tulevikus, tuleks käesolevas määruses sätestada sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaal, mida aja jooksul järkjärgult suurendatakse. Arvestades sünteetiliste lennukikütuste märkimisväärset CO<sub>2</sub> heite vähendamise potentsiaali ja nende praeguseid

kaaluda ka muud liiki sünteetiliste kütuste, näiteks vähese süsihappegaasiheite ja suure kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaaliga sünteetiliste kütuste lisamist käesoleva määruse kohaldamisalasse, juhul kui asjaomased kütused määratletakse taastuenergia direktiivis.

hinnangulisi tootmiskulusid, tuleks selliste kütuste jaoks kehtestada konkreetne kohustus. Sünteetilised lennukikütused, mida toodetakse taastuvatest energiaallikatest pärit elektrist ja otse õhust kogutud süsinikust, võimaldavad vähendada heitkoguseid tavapärase lennukikütusega võrreldes kuni 100 %. Muude säästvate lennukikütuste liikidega võrreldes on neil märkimisväärseid eeliseid ka tootmisprotsessi ressursitõhususe (eelkõige veevajaduse) seisukohast. Samas on sünteetiliste lennukikütuste tootmiskulud praegu hinnanguliselt kolm kuni kuus korda kõrgemad tavapärase lennukikütuse turuhinnast. Seepärast tuleks käesoleva määrusega kehtestada selle tehnoloogia jaoks eraldi kohustus. Tulevaste läbivaatamiste käigus võiks kaaluda ka muud liiki sünteetiliste kütuste, näiteks vähese süsihappegaasiheite ja suure kasvuhoonegaaside vähendamise potentsiaaliga sünteetiliste kütuste lisamist käesoleva määruse kohaldamisalasse, juhul kui asjaomased kütused määratletakse taastuenergia direktiivis. ***Peale selle võib otse õhust kogutud CO<sub>2</sub> sisaldavatel sünteetilistel lennukikütustel olla oluline roll, sest nende abil on võimalik CO<sub>2</sub> heitega energiaallikaid säästvalt kasutada, ja neid tuleks soodustada.***

## Muudatusettepanek 21

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 19 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(19a) Läheteainete kättesaadavus ega säästva lennukikütuse tootmisvõimsus ei ole piiramatud. Teravnenud konkurents piiratud läheteainete pärast võib põhjustada tarnepuudujäki ja turumoonutusi ning avaldada seega kogu lennundussektori konkurentsivõimele negatiivset mõju. Et tagada võrdsed võimalused ja vältida siseturu killustumist, tuleks kogu liidus kohaldada***

*säästvate kütuste kasutuselevõtu miinimumosakaalu suhtes ühtseid nõudeid. Et saavutada kooskõlas I lisaga see ELi ühtlustatud osakaal kogusest, võivad liikmesriigid aga võtta riigisiseseid meetmeid ja toetavaid poliitikameetmeid ning teha algatusi, mille eesmärk on suurendada oma territooriumil säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste tootmist ja kasutuselevõttu, näiteks rahalise toetuse andmisega. Riigisiseseid meetmeid peaksid olema läbipaistvad, mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja kõigile ettevõtjatele kättesaadavad. Kuna käesolevas määruses ei ole kindlaks määratud säästvate lennukikütuste maksimaalset osakaalu, võivad lennuettevõtjad ja kütusetarnijad järgida kaugeleulatuvat keskkonnapoliitikat ning võtta säästvaid lennukikütuseid kasutusele ja pakkuda kogu oma käitamisvõrgus suuremas osakaalus, kuid vältida tuleb odavama kütuse kaasavedu. Selleks võiksid lennuettevõtjad ja kütusetarnijad leppida lepinguliste kokkulepete kaudu kokku, et nad on vastastikku kohustatud kindlas koguses tootma, tarnima ja ostma säästvaid lennukikütuseid, sealhulgas neid, mis I lisas sätestatud miinimumosakaalu ületavad. Sellised lepingulised kokkulepped võivad hõlmata ka vastutust ja neis võib kehtestada tingimused rahalise hüvituse maksmiseks, kui tarnet ei toimu.*

## **Muudatusettepanek 22**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 19 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(19b) Lennunduse säästvamaks muutumine sõltub palju tarbijate nõudlusest. Kuid selleks, et tarbijad saaksid teha teadliku valiku, on lendude keskkonnamõju kohta vaja kindlamat, usaldusväärset, sõltumatut ja ühtlustatud*

*teavet, mis on kooskõlas säästva ja aruka liikuvuse strateegia tegevuskavaga. Selleks tuleks lennunduse keskkonnatoime jaoks luua terviklik liidu märgistamissüsteem, millest lennundusteenuste kasutajad saaksid lennunduse keskkonnatoime kohta selget, läbipaistvat, põhjalikku, kasutusmugavat ja kergesti mõistetavat teavet. Sellega suunatakse tarbijate valikuid ja soodustatakse õhusõiduki käitajate poolt säästvate lennukikütuste ja muude kestlikkusmeetmete kasutamist. Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA) vastutab juba praegu õhusõidukite keskkonnaohutuse sertifitseerimise eest ning on teinud koostööd sidusrühmadega, et töötada välja lennunduse keskkonnamärgistuse süsteem, mis hõlmab õhusõidukeid, õhusõiduki käitajaid ja kommertslende. EASA-le tuleks teha ülesandeks sellise süsteemi edasiarendamine, rakendamine ja toimimine, et tagada sõltumatus, tehniline stabiilsus ja koostoime muude ELi meetmetega.*

## **Muudatusettepanek 23**

### **Ettepanek võtta vastu määrus 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 üleminekuaj, et võimaldada taastuvkütuste sektoril tootmisvõimsust vastavalt arendada. Säästvate lennukikütuste tarnimine peaks **muutuma kohustuslikuks alates 2025. aastast**. Samuti peaksid käesoleva määruse tingimused jääma pika aja jooksul muutumatuks, et tagada turul õiguskindlus ja prognoositavus ning edendada pidevat investeerimist säästvate lennukikütuste

#### *Muudatusettepanek*

(20) Oluline on tagada, et säästvate lennukikütuste kindlaksmääratud miinimumosakaalu oleks võimalik edukalt ja katkematult lennundusturule tarnida. Selleks tuleks ette näha piisav üleminekuaj **ja kehtestada paindlikkusmehhanism**, et võimaldada taastuvkütuste sektoril tootmisvõimsust vastavalt arendada **ning võimaldada lennukikütuse tarnijatel ja õhusõiduki käitajatel täita oma kohustusi kõige kulutõhusamal viisil, vähendamata seejuures käesoleva määruse üldisi keskkonnaeesmärke**. Säästvate lennukikütuste tarnimine peaks **algama**

tootmisvõimsuse suurendamisse.

**2025. aastal ning selleks tuleks kasutada säästvate lennukikütuste painedlikkusmehhanismiga ette nähtud painedlikkust.** Samuti peaksid käesoleva määruse tingimused jääma pika aja jooksul muutumatuks, et tagada turul õiguskindlus ja prognoositavus ning edendada pidevat investeerimist säästvate lennukikütuste tootmisvõimsuse suurendamisse.

## Muudatusettepanek 24

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21

#### *Komisjoni ettepanek*

(21) Seoses säästvatele lennukikütustele 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 CO<sub>2</sub> 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 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

#### *Muudatusettepanek*

(21) Seoses säästvatele lennukikütustele ülemineku ja kasutuselevõtu edendamisega liidu lennujaamades võib **majanduslikel põhjustel** odavama kütuse kaasaveo juhtumite arv hakata kütusehindade tõusuga seoses suurenema. **Majanduslikel põhjustel** odavama kütuse kaasavedu ei ole kestlik ja seda tuleks vältida, kuna see kahjustab liidu jõupingutusi transpordist tuleneva keskkonnamõju vähendamisel. See on vastuolus lennunduse CO<sub>2</sub> 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 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

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.

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. ***Et tagada ELi-sisesteks ja EL-i välisteks lendudeks võrdsed võimalused, peaks komisjon odavama kütuse kaasaveo juhtumeid korrapäraselt jälgima ja hindama ning neist teavitama.***

## Muudatusettepanek 25

### Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 21 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(21a) Üldjuhul vähem aromaatseid ühendeid ja väävlit sisaldavate säästvate lennukikütuste edasine kasutuselevõtt aitab vähendada muust kui CO<sub>2</sub> heitest tingitud kliimamõju. Kui aromaatsete ühendite ja väävli sisaldust lennukikütustes veel rohke vähendada, võib väheneda kiudpilvede teke, paraneda lennujaamades ja nende ümbruses õhukvaliteet ning lennuettevõtjate huvides paraneda kütuse kvaliteet, sest energiatihedus on suurem ja väiksema tahmisisalduse tõttu on hoolduskulud väiksemad. Aromaatsete ühendite sisalduse vähendamisel lennukikütustes tuleb aga järgida rahvusvahelisi kütusega seotud ohutuseeskirju ja säilitada rahvusvahelisel tasandil võrdsed võimalused. Seepärast peaks EASA jälgima, milline on aromaatsete ühendite ja väävli sisaldus tavapäraistes lennukikütustes. Komisjon peaks hiljemalt 1. jaanuariks 2025 esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles hinnatakse võimalikke meetmeid, sealhulgas vajaduse korral seadusandlikke ettepanekuid ja kütuse***

*kvaliteedistandardeid, et lennukikütuse  
aromaatsete ühendite sisaldust  
optimeerida.*

## **Muudatusettepanek 26**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 21 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(21b) Lisaks kliimasoojenemise  
soodustamisele mõjutab lennundus  
negatiivselt ka õhukvaliteeti. Peamised  
saasteained on tahked osakesed (PM),  
sealhulgas ülipeened osakesed,  
lämmastikoksiidid (NOX) ja lenduvad  
orgaanilised ühendid (LOÜ), kusjuures  
mõned neist esmastest saasteainetest  
tekitavad muid saasteaineid<sup>1a</sup>. Ülipeenete  
osakeste kohta tuleb teha rohkem  
uuringuid, kuid mitu uuringut on  
näidanud ülipeente osakestega  
kokkupuute lühi- ja pikaajalist mõju,  
sealhulgas suremus, südame-  
veresoonkonna haigus, südame  
isheemiatõbi ja kopsuhaigus<sup>1b</sup>. Õhusaaste  
soodustab ökosüsteemide kahjustamise  
kaudu ka bioloogilise mitmekesisuse  
vähenemist.*

---

<sup>1a</sup> EASA, „Lennundus ja õhusaaste“:  
<https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality>

<sup>1b</sup> WHO 2021. aasta üleilmsed  
õhukvaliteedi suunised:  
<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

## **Muudatusettepanek 27**

**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, 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*

(22) **Säästva** lennukikütuse tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks **peab** olemas **olema** kogu vajalik taristu **ning kütusetarnijatel peab transpordikütuse taristule olema pidev juurdepääs, et säästva lennukikütuse kasutuselevõtul ei tekiks takistusi. Käesolevas määruses tuleks arvesse võtta, et liidus kasutatakse lennujaamade juhtimiseks eri mudeleid. Käesoleva määrusega hõlmatud lennujaamad või, kui see on kohaldatav, organ, kellele asjaomane liikmesriik on jätnud taristu juhtimise, nagu on osutatud nõukogu direktiivi 96/67/EÜ (maapealse käitluse direktiiv) artiklis 8, peaksid seetõttu võtma kõik vajalikud meetmed, et tagada selliste säästvate lennukikütuste tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks vajalik taristu ning õhusõiduki käitajate juurdepääs sellele. Kui lepingulise kokkuleppe kohaselt lasub liidu lennujaamas kütusetaristu tagamise eest lõplik vastutus üksusel, kes ei ole liidu lennujaam, või lennujaama käitajal, kui see on kohaldatav, peaks see üksus vastutama lepingupõhise kokkuleppe alusel käesoleva määruse artiklist 6 tulenevate kohustuste täitmise eest.** Vajaduse korral peaks ametil 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. **Kui elektri- või vesinikkütusega õhusõidukid muutuvad kasutuskõlblikuks ja kaubanduslikult kättesaadavaks, peavad käesoleva määrusega hõlmatud lennujaamad võtma kõik vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõidukite vesiniku- ja elektrilaadimise jaoks vajaliku taristu loomist kooskõlas riikliku poliitikaraamistiku vastava kasutuselevõtukavaga, nagu on sätestatud**

*kavandatavas määruses, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu. Peale selle tuleks kooskõlas määruse XXX [alternatiivkütuste taristu määrus] artikliga 12 tagada lennujaamades seisvate lennukite elektrivarustus.*

## **Muudatusettepanek 28**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 22 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(22a) Paljusid liidu lennujaamu varustatakse lennukikütusega peamiselt torujuhtme kaudu, mis tuleb rafineerimistehastest või segamisjaamadest, kus peab toimuma säästvate lennukikütuste segamine ohutus- ja kestlikkusnõuete täitmiseks. Liikmesriigid peaksid võtma kõik vajalikud meetmed, et lennukikütuse tarnijatel oleks tsiviiltranspordilennukite kütuste taristule pidev juurdepääs, et tarnida nii tavapärasest lennukikütust kui ka säästvate lennukikütust sisaldavat lennukikütust. I lisas kehtestatud sätete täitmiseks piisavas koguses säästva lennukikütuse tarnimine liidu lennujaamadesse alternatiivsete vahenditega, näiteks vedades kütust rafineerimistehastest ja segamisjaamadest veoautoga mööda maanteid, ei ole logistiliselt, praktiliselt ning kulusid ja CO<sub>2</sub> trahve arvestades teostatav. Käesoleva määruse alusel nõutava minimaalse koguse säästva lennukikütuse tarnimiseks tuleb lisaks kütusetarnijatele kuuluvatele torujuhtmetele (kui need on olemas) kasutada ka nimetatud torujuhtmeid ja olemasolevaid raudteid.*

## **Muudatusettepanek 29**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 24**

*Komisjoni ettepanek*

(24) Lisaks tuleks õhusõiduki käitajatelt nõuda, et nad esitaksid igal aastal aruande lennukikütuse tegeliku tankimise kohta liidu lennujaamade kaupa, tõendamaks, et odavamad kütust ei ole kaasa veetud. Aruanded peaks kinnitama sõltumatu tõendaja ja need tuleks esitada ametile, kes jälgib ja hindab nõuete täitmist. Tõendajad peaksid komisjoni heakskiidetud vahendi abil kindlaks määrama, kas käitaja on esitanud vajaliku aastase lennukikütusekoguse kohta täpsed andmed.

**Muudatusettepanek 30**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

(24) Lisaks tuleks õhusõiduki käitajatelt nõuda, et nad esitaksid igal aastal aruande lennukikütuse tegeliku tankimise kohta liidu lennujaamade kaupa, tõendamaks, et odavamad kütust ei ole **majanduslikel põhjustel** kaasa veetud. Aruanded peaks kinnitama sõltumatu tõendaja ja need tuleks esitada ametile, kes jälgib ja hindab nõuete täitmist. Tõendajad peaksid komisjoni heakskiidetud vahendi abil kindlaks määrama, kas käitaja on esitanud vajaliku aastase lennukikütusekoguse kohta täpsed andmed.

*Muudatusettepanek*

**(26a) Säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu kohustuse kehtestamine liidus võib tekitada liidu lennujaamast pikamaa-otselende tegevatele ELi lennuettevõtjatele põhjendamatu ebasoodsa konkurentsiolukorra võrreldes nende konkurentidega, kes pakuvad ühendust väljaspool liitu asuva sõlmlennujaama kaudu. Et veel rohkem soodustada liidus selliste säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu, mille hinnaerinevus tavakütustega võrreldes püsib lähitulevikus suur, peaks lennuettevõtjatel olema õigus taotleda heitkogustega kauplemise süsteemi raames säästvate lennukikütuste tankimise eest tasuta saastekvoote.**

**Muudatusettepanek 31**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 27**

### *Komisjoni ettepanek*

(27) **On** oluline, et õhusõiduki käitajad saaksid taotleda säästvate lennukikütuste kasutamist selliste kasvuhoonegaaside heitekavade raames nagu ELi heitkogustega kauplemise süsteem või CORSIA, sõltuvalt tema lendude marsruudist. Siiski on oluline, et käesoleva määruse kohaldamisel ei tekiks heitkoguste vähendamise topeltarvestust. Õhusõiduki käitajatel peaks olema võimalik taotleda soodustusi iga säästva lennukikütuse partii kasutamise eest ainult üks kord. Kütusetarnijatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid õhusõidukikäitajale müüdüd säästva lennukikütuse omaduste kohta tasuta kogu teabe, mida asjaomane õhusõidukäitaja vajab käesoleva määruse või kasvuhoonegaaside heitekavadega ette nähtud aruannete koostamiseks.

### *Muudatusettepanek*

(27) **Et edendada selliste säästvate lennukikütuste kasutuselevõttu, mille hinnaerinevus on võrreldes tavakütustega suur, on** oluline, et õhusõiduki käitajad saaksid taotleda säästvate lennukikütuste kasutamist selliste kasvuhoonegaaside heitekavade raames nagu ELi heitkogustega kauplemise süsteem või CORSIA, sõltuvalt tema lendude marsruudist. Siiski on oluline, et käesoleva määruse kohaldamisel ei tekiks heitkoguste vähendamise topeltarvestust. Õhusõiduki käitajatel peaks olema võimalik taotleda soodustusi iga säästva lennukikütuse partii kasutamise eest ainult üks kord. Kütusetarnijatelt tuleks nõuda, et nad esitaksid õhusõidukikäitajale müüdüd säästva lennukikütuse omaduste kohta tasuta kogu teabe, mida asjaomane õhusõidukäitaja vajab käesoleva määruse või kasvuhoonegaaside heitekavadega ette nähtud aruannete koostamiseks.

## **Muudatusettepanek 32**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 28**

#### *Komisjoni ettepanek*

(28) Selleks et tagada võrdsed tingimused lennutranspordi siseturul ja täita liidu kliimaeesmärke, tuleks käesoleva määrusega kehtestada lennukikütuse tarnijatele ning õhusõiduki käitajatele nõuete mittetäitmise korral tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Karistuste suurus peab olema proportsionaalne rikkumisest tuleneva keskkonnakahjuga ning siseturu võrdsete tingimuste kahjustamise määraga. Haldustrahvide määramisel peaksid ametiasutused arvesse võtma lennukikütuse ja säästva lennukikütuse hinna muutumist aruandeaastal.

#### *Muudatusettepanek*

(28) Selleks et tagada võrdsed tingimused lennutranspordi siseturul ja täita liidu kliimaeesmärke, tuleks käesoleva määrusega kehtestada lennukikütuse tarnijatele ning õhusõiduki käitajatele nõuete mittetäitmise korral tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad karistused. Karistuste suurus peab olema proportsionaalne rikkumisest tuleneva keskkonnakahjuga ning siseturu võrdsete tingimuste kahjustamise määraga. Haldustrahvide **ja muude karistuste** määramisel peaksid ametiasutused arvesse võtma lennukikütuse ja säästva lennukikütuse hinna muutumist aruandeaastal **ning võivad arvesse võtta ka**

*reeglite mittetäitmise ulatust, näiteks korduvate rikkumiste korral.*

### **Muudatusettepanek 33**

#### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 29**

*Komisjoni ettepanek*

(29) Selliste tarnijate jaoks, kes ei täida käesolevas määruses sätestatud eesmärgi, tuleks kehtestada täiendav kohustus tarnida järgmisel aastal turule sama suur kogus säästvat lennukikütust, kui eelmise aasta kvoodist puudu jäi.

*Muudatusettepanek*

(29) Selliste tarnijate jaoks, kes ei täida käesolevas määruses sätestatud eesmärgi, tuleks kehtestada täiendav kohustus tarnida järgmisel aastal turule sama suur kogus säästvat lennukikütust, kui eelmise aasta kvoodist puudu jäi. ***Et juhtudel, mis käsitletakse põhjendamatu topeltkaristust, ei tohiks kohaldada kohustust tarnida turule sama suur kogus kütust, kui puudu jäi, kui komisjon hindab, et see puudujääk on tingitud ebapiisavatest ressurssidest.***

### **Muudatusettepanek 34**

#### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 29 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***(29a) Et säästvale lennundusele edukalt üle minna, on vaja integreeritud tegutsemisviisi ja innovatsiooni soodustavat keskkonda, mis hõlmab teadus- ja arendustegevusse avaliku ja erasektori investeeringute tegemist, toetust töötajate ümberpaigutamiseks, ümberõppeks ja oskuste täiendamiseks, samuti tehnoloogilisi ja operatiivmeetmeid ning säästvate lennukikütuste ja heitevabade tehnoloogiate kasutuselevõttu, sealhulgas lennujaamades vajaliku tankimis- ja laadimistaristu olemasolu, võttes arvesse energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtet. Selleks tuleks käesoleva määruse alusel kogutud trahvidest saadav***

*tulu eraldada uuele säästva lennunduse fondile. Peale selle võiks ühe aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist luua vabatahtlikkusel põhineva ja komisjoni koordineerimisel tegutseva Euroopa säästvate lennukikütuste liidu, kes aitaks Euroopas säästvate lennukikütuste tootmist arendada ja laiendada ning ühendaks selleks muu hulgas kogu tööstuse väärtusahela, soodustaks kõige uuenduslikumate tehnoloogialahenduste kasutuselevõttu ning määraks kindlaks poliitika ja turusuundumused, võttes arvesse tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet.*

### **Muudatusettepanek 35**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 29 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(29b) Säästvate ja sünteetiliste lennukikütuste väljatöötamisel ning tootmisvõimsuse suurendamisel on suur osa teadusuuringutel ja innovatsioonil. Komisjoni poolt kindlaks määratud asjakohastes liidu rahastamisprogrammides tuleks selgelt kindlaks määrata asjaomane investeerimisprioriteet.*

### **Muudatusettepanek 36**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Põhjendus 29 c (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(29c) Säästvate lennukikütuste väljatöötamist ja tootmist tuleb lähiaastatel hüppeliselt suurendada. Liit ja liikmesriigid peaksid investeerima säästva lennukikütuse projektide uurimisse ja selliste kütuste tootmisse, sest nendega luuakse nii keskkonna- kui ka tööstusalaseid võimalusi. Säästvate lennukikütuste tootmine peaks liidus*

*olema koondatud, luues kõigis liikmesriikides tööstuslikke, tööhõive- ja teadusuuringute alaseid võimalusi.*

## **Muudatusettepanek 37**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Põhjendus 30**

#### *Komisjoni ettepanek*

(30) Käesolev määrus peaks sisaldama sätteid Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavate korrapärase aruannete kohta, milles käsitletakse lennundus- ja kütuseturgude arengut, määruse põhitegurite, näiteks säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu tõhusust, haldustrahvide suurust või rahvusvahelise poliitika arengut lennukikütuste säästva kasutuselevõtu vallas. Need elemendid on olulised, et anda selge ülevaade säästvate lennukikütuste turu olukorrast, ning neid tuleks määruse läbivaatamist kaaludes arvesse võtta.

## **Muudatusettepanek 38**

### **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

#### *Muudatusettepanek*

(30) Käesolev määrus peaks sisaldama sätteid Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatavate korrapärase aruannete kohta, milles käsitletakse lennundus- ja kütuseturgude arengut, määruse põhitegurite, näiteks säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu tõhusust, haldustrahvide suurust või rahvusvahelise poliitika arengut lennukikütuste säästva kasutuselevõtu vallas, ***võttes nõuetekohaselt arvesse põhimõtet „üks sisse, üks välja“ ja õigusnormide lihtsustamise eesmärki.*** Need elemendid on olulised, et anda selge ülevaade säästvate lennukikütuste turu olukorrast, ning neid tuleks määruse läbivaatamist kaaludes arvesse võtta.

#### *Muudatusettepanek*

(31) ***Kütusetarnijatele ja õhusõiduki käitajatele tuleks luua paindlikkuse mehhanism kümneaastase üleminekuperioodiga alates käesoleva määruse kohaldamise kuupäevast, et anda neile*** piisavalt aega vajalike tehnoloogiliste ja logistiliste investeeringute tegemiseks. Üleminekuperioodil on lubatud ***kasutada book-and-claim-süsteemi elemente, mis võimaldavad lennukikütuste tarnijatel*** kasutada suurema säästva lennukikütuse

kättesaadavust *teistes* lennujaamades.

sisaldusega kütust, et kompenseerida säästvate lennukikütuste väiksemat osakaalu või tavapärase lennukikütuse halvemat kättesaadavust *väikestes või logistiliste piirangutega* lennujaamades, ning õhusõiduki käitajatel osta soetatud säästvate lennukikütuste kogusega seotud sertifikaat, tagades samal ajal keskkonnavalase terviklikkuse kõrge taseme. Kõnealune paindlikkusmehhanism aitaks tagada ka lennuühenduse, hoides ära ebaproportsionaalse mõju vähemate alternatiivsete transpordiliikidega vähem ühendatud Euroopa piirkondadele. Selleks et turuosalised ei saaks kasutada ära võimalikku valitsevat seisundit turul, peaks komisjon kasutama üleminekuperioodil täielikult ära talle ELi toimimise lepingu artikli 102 kohaselt antud konkurentsi puudutavaid õigusi. Pärast selle kümneaastase üleminekuperioodi lõppu peaks siseturul põhjendamatute konkurentsimoonutuste vältimiseks kõikidesse käesoleva määrusega hõlmatud liidu lennujaamadesse tarnitava säästva lennukikütuste miinimumosakaal olema ühesugune.

### **Muudatusettepanek 39**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*(31a) Selleks et saavutada liidu 2030. ja 2050. aasta kliimaeesmärgid ning Pariisi kokkuleppe 1,5 C eesmärk, peaks komisjon töötama välja tegevuskava selle kohta, kuidas ja millal saavutatakse fossiilkütusevaba lennundus.*

### **Muudatusettepanek 40**

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



*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

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

### **Muudatusettepanek 41**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

Reguleerimisese

Reguleerimisese **ja eesmärk**

### **Muudatusettepanek 42**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

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

Käesolevat määrust kohaldatakse õhusõiduki käitajate, liidu lennujaamade **või vajaduse korral lennujaama käitaja** ja lennukikutuse tarnijate suhtes.

### **Muudatusettepanek 43**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

– „liidu lennujaam“ –  
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ<sup>13</sup> 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**

– „liidu lennujaam“ –  
Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/12/EÜ<sup>13</sup> artikli 2 lõikes **1** määratletud lennujaam, mis ei asu mõnes äärepoolseimas piirkonnas, mis on loetletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349, **või lennujaam, mis asub**

**000 tonni ning** mis ei asu mõnes äärepoolseimas piirkonnas, mis on loetletud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 349;

---

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

## **Muudatusettepanek 44**

### **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 45**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 3 – lõik 1 – taane 2 a (uus)**

#### *Komisjoni ettepanek*

## **Muudatusettepanek 46**

**äärepoolseimas piirkonnas ning mida komisjon, amet ja pädevad asutused käsitletavat liidu lennujaamana;**

---

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

#### *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 **või isik, kes käitab liidu lennujaamast väljuvaid lennutranspordi lende ning kes on palunud komisjonilt, et teda koheldaks käesoleva määruse tähenduses õhusõiduki käitajana, ning kes on sellest teavitanud komisjoni, ametit ja pädevaid asutusi;**

#### *Muudatusettepanek*

– „lennujaama käitaja“ – **direktiivi 96/67/EÜ artiklis 3 osutatud käitaja või teine organ, kellele asjaomane liikmesriik on jätnud kütuse jaotussüsteemide tsentraliseeritud infrastruktuuri haldamise direktiivi 96/67/EÜ artikli 8 kohaselt;**

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

*Komisjoni ettepanek*

– „säästvad lennukikütused“ – ***lennukites kasutatavad asenduskütused***, mis on sünteetilised lennukikütuse 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 käesoleva direktiivi artiklile 30;

*Muudatusettepanek*

– „säästvad lennukikütused“ – ***lennukikütused***, mis on ***kas: direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 35 osutatud*** sünteetilised lennukikütused, ***vedel- ja gaaskütused, mis on toodetud taastumatut päritolu jäätmetootluse gaasist ja heitgaasist, mis tööstuskäitiste tootmisprotsessis vältimatult ja tahtmatult tekib, mis vastavad kõnealuse direktiivi artikli 25 lõike 2 teises lõigus osutatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise lävendile***, 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 käesoleva direktiivi artiklile 30. ***Kuni 31. detsembrini 2034 võivad säästvad lennukikütused hõlmata ka biokütuseid, mis vastavad direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 29 sätestatud säästlikkuse ja kasvuhoonegaaside heite kriteeriumidele ning on sertifitseeritud vastavalt kõnealuse direktiivi artiklile 30, välja arvatud kõnealuse direktiivi artikli 2 teise lõigu punktis 40 määratletud toidu- ja söödakultuuridest toodetud biokütused***;

**Muudatusettepanek 47**

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

*Komisjoni ettepanek*

– „sünteetilised lennukikütused“ – muust kui bioloogilise päritoluga

*Muudatusettepanek*

– „sünteetilised lennukikütused“ – ***saastevaba vesinik või taastuvelekter või***

taastuvtoorainest toodetud kütused, mis on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 ja mida kasutatakse lennunduses;

muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud kütused, mis on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36 ja mida kasutatakse lennunduses.

## **Muudatusettepanek 48**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 9 a (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 49**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 9 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

– **„taastuvatest energiaallikatest toodetud vesinik“ ehk „saastevaba vesinik“ – vesinik, mis on toodetud taastuvelektrist või muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud vedelast ja gaasilisest kütusest, nagu on määratletud direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 teise lõigu punktis 36;**

## **Muudatusettepanek 50**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

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

– „vajalik aastane lennukikütusekogus“ – **komisjoni rakendusmääruses (EL) 2021/1296 reisikütusena ja ruleerimiseks vajamineva kütusena määratletud** lennukikütuse

väljuvaid ärilise lennutranspordi lende;

kogus, mis on vajalik selleks, et õhusõiduki käitaja saaks aruandeperioodil käitada kõiki konkreetsest liidu lennujaamast väljuvaid ärilise lennutranspordi lende;

## **Muudatusettepanek 51**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 3 – lõik 1 – taane 16 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

– „*säästvate lennukikütuste paindlikkusmehhanism*“ – süsteem, mis louakse kümneks aastaks alates artiklite 4 ja 5 kohaldamise alguskuupäevast koosõlas artikliga 15, mille kohaselt põhineb säästvate lennukikütuste tarnimine ja kasutuselevõtt turuvabadusel ning õhusõiduki käitajatel ja lennukikütuse tarnijatel on paindlikkus korraldada säästvate lennukikütuste jaotamine ja kasutamine kulutõhusal viisil nende valitud liidu lennujaamades proportsionaalselt nende vajadustega. Selline süsteem, mis sisaldab book-and-claim-süsteemi elemente, võib võimaldada õhusõiduki käitajatel osta säästvat lennukikütust lennukikütuse tarnijatega sõlmitud lepingute alusel ning deklareerida nende kasutamine liidu lennujaamades, kui see on asjakohane, direktiivi (EL) 2021/0207 artikli [...] kohase kasvuhoonegaaside heitekava alusel.

## **Muudatusettepanek 52**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 4 – lõik 1**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

Lennukikütuse tarnijad *tagavad*, et kõikides liidu lennujaamades tehakse kättesaadavaks lennukikütus, mille puhul on arvesse võetud I lisas säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste

*Ilma et see piiraks artikli 13 kohaldamist, tagavad* lennukikütuse tarnijad, et kõikides liidu lennujaamades tehakse *õhusõiduki käitajatele* kättesaadavaks lennukikütus, mille puhul on arvesse võetud I lisas

lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud näitajaid ja asjaomaseid kohaldamiskuupäevi.

säästvate lennukikütuste, sealhulgas sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud näitajaid ja asjaomaseid kohaldamiskuupäevi.

## Muudatusettepanek134

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõik 1a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***I lisas sätestatud säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu arvutamisel jäetakse välja järgmised säästvad lennukikütused: säästvad lennukikütused, mis on valmistatud toidu- ja söödakultuuridest, vahekultuuridest, palmiõli rasyhapete destillaadist ning kõigist palmiõli- ja sojapõhistest ainetest, , seebimassist ja nende derivaatidest.***

## Muudatusettepanek 53

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõik 2

*Komisjoni ettepanek*

*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, ***tarnima*** järgmisel aruandeperioodil lisaks vähemalt sama ***suure kütusekoguse***, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi.

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 puudujäägist ja selle põhjustest Euroopa Liidu Lennundusohutusametile. Kui komisjon leiab, et see puudujääk ei ole tingitud ressursside nappusest, teeb kütusetarnija kõik endast oleneva, et tarnida*** järgmisel aruandeperioodil lisaks vähemalt sama ***suur kütusekogus***, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi.

## Muudatusettepanek 54

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 4 – lõik 2 a (uus)

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***Kütusetarnijad võivad tõendada lõigus 1 sätestatud kohustuse täitmist, kasutades direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 30 osutatud massibilansisüsteemi.***

## Muudatusettepanek 55

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 5 – lõik 1

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

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

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

## Muudatusettepanek 56

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – pealkiri

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

***Liidu lennujaamade*** kohustus tagada taristu

Kohustus tagada taristu ***liidu lennujaamades***

## Muudatusettepanek 57

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 6 – lõik 1

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

Liidu lennujaamad võtavad vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõiduki käitajate juurdepääsu lennukikütustele,

Liidu lennujaamad ***või vajaduse korral lennujaama käitaja*** võtavad ***kõik*** vajalikud meetmed, et hõlbustada õhusõiduki

mille säästvate lennukikütuste osakaal vastab I lisa kehtestatud nõuetele, ning tagavad selliste kütuste tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks vajaliku taristu.

käitajate juurdepääsu lennukikütustele, mille säästvate lennukikütuste osakaal vastab I lisa kehtestatud nõuetele, ning tagavad selliste kütuste tarnimiseks, ladustamiseks ja tankimiseks vajaliku taristu, *sealhulgas õhusõidukite vesinikutankimise ja elektrilaadimise jaoks sobiva taristu, proportsionaalselt selliste õhusõidukite kasutuselevõtuga kooskõlas riikliku poliitikaraamistiku vastava kasutuselevõtukavaga, nagu on sätestatud määruse [...], milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu [alternatiivkütuste taristu määrus] artikli 13 lõikes 1.*

## Muudatusettepanek 58

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

## Muudatusettepanek 59

### 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

#### *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 **vajaduse korral**, et liidu lennujaam **või vajaduse korral lennujaama käitaja** esitaks teabe, millega tõendatakse lõike 1 nõuete täitmist. Asjaomane liidu lennujaam **või vajaduse korral lennujaama käitaja** esitab sellise teabe põhjendamatu viivitusega.

#### *Muudatusettepanek*

Amet hindab saadud teavet ja teavitab komisjoni, kui kõnealuse teabe alusel on võimalik järeldada, et liidu lennujaam **või**



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 60

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõik 1 – sissejuhatav osa

#### *Komisjoni ettepanek*

Õhusõiduki käitajad esitavad ametile iga aruandeaasta 31. märtsiks järgmise teabe:

## Muudatusettepanek 61

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõik 1 – punkt a

#### *Komisjoni ettepanek*

(a) igas liidu lennujaamas tangitud lennukikütuse üldkogus **tonnides**;

## Muudatusettepanek 62

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 7 – lõik 1 – punkt b

#### *Komisjoni ettepanek*

(b) vajalik aastane lennukikütusekogus liidu lennujaamade lõikes, väljendatuna **tonnides**;

## Muudatusettepanek 63

**vajaduse korral lennujaama käitaja** ei täida oma kohustusi. Liidu lennujaamad **või vajaduse korral lennujaama käitaja** võtavad **kõik** vajalikud meetmed, et teha kindlaks ja kõrvaldada piisava lennujaamataristu puudumisega seotud probleemid **hiljemalt kolme** aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist.

#### *Muudatusettepanek*

Õhusõiduki käitajad esitavad ametile iga aruandeaasta 31. märtsiks **asjaomase aruandeperioodi kohta** järgmise teabe:

#### *Muudatusettepanek*

a) igas liidu lennujaamas tangitud lennukikütuse üldkogus **lennukipetrooli ekvivalenttonnides**;

#### *Muudatusettepanek*

b) vajalik aastane lennukikütusekogus liidu lennujaamade lõikes, väljendatuna **lennukipetrooli ekvivalenttonnides**;

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 7 – lõik 1 – punkt d**

*Komisjoni ettepanek*

(d) lennukikütuse tarnijatelt ostetud säästva lennukikütuse üldkogus, mida kasutati liidu lennujaamadest väljuvate lendude teenindamiseks, väljendatuna **tonnides**.

*Muudatusettepanek*

d) lennukikütuse tarnijatelt ostetud säästva lennukikütuse üldkogus, mida kasutati liidu lennujaamadest väljuvate lendude teenindamiseks, väljendatuna **lennukikütuse ekvivalenttonnides**.

**Muudatusettepanek 64**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 7 – lõik 1 – punkt e**

*Komisjoni ettepanek*

(e) Iga säästva lennukikütuse ostu puhul lisada tarnija nimi, ostetud kogus **tonnides** ja teave asjaomase säästva lennukikütuse töötlemistehnoloogia, tootmisel kasutatud lähteaine omaduste ja päritolu ning olelusringi jooksul tekkivate heitkoguste kohta. Kui üks ost hõlmab eri omadustega säästvaid lennukikütuseid, esitatakse eespool nimetatud teave aruandes iga säästva lennukikütuse liigi kohta.

*Muudatusettepanek*

e) Iga säästva lennukikütuse ostu puhul lisada tarnija nimi, **kogu** ostetud kogus **lennukipetrooli ekvivalenttonnides** ja teave asjaomase säästva lennukikütuse töötlemistehnoloogia, tootmisel kasutatud lähteaine omaduste ja päritolu ning olelusringi jooksul tekkivate heitkoguste kohta. Kui üks ost hõlmab eri omadustega säästvaid lennukikütuseid, esitatakse eespool nimetatud teave aruandes iga säästva lennukikütuse liigi kohta.

**Muudatusettepanek 65**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 8 – lõik 1 – sissejuhatav osa**

*Komisjoni ettepanek*

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

*Muudatusettepanek*

**Õhusõiduki käitajatel on kooskõlas direktiivi 2003/87/EÜ [artikli 3c lõikega 5a] võimalik taotleda heitkogustega kauplemise süsteemi raames saastekvootide tasuta eraldamist säästvate lennukikütuste tankimise eest.** Õhusõiduki käitajad võivad taotleda ühe ja sama säästva lennukikütuse partii kasutamise eest soodustusi vaid ühe kasvuhoonegaaside heitekava alusel. Koos artiklis 7 osutatud aruandega esitavad

õhusõiduki käitajad ametile järgmised dokumendid:

## Muudatusettepanek 66

### 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 **hiljemalt iga aruandeaasta 31. jaanuariks** tasuta kättesaadavaks teabe **asjakohase aruandeperioodi kohta**, mis on vajalik selleks, et anda aru säästvate lennukikütuste kasutamisest vastavalt käesoleva määruse artiklile 7 või mõne kasvuhoonegaaside heitekava raames.

## Muudatusettepanek 67

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõik 1 – sissejuhatav osa

#### *Komisjoni ettepanek*

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

#### *Muudatusettepanek*

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

## Muudatusettepanek 68

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 9 – lõik 1 – punkt a

#### *Komisjoni ettepanek*

(a) igasse liidu lennujaama tarnitud lennukikütuse kogus;

#### *Muudatusettepanek*

a) igasse liidu lennujaama tarnitud lennukikütuse kogus, **väljendatuna lennukipetrooli ekvivalenttonnides**;

## Muudatusettepanek 69

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 9 – lõik 1 – punkt b**

*Komisjoni ettepanek*

(b) igasse liidu lennujaama tarnitud säästva lennukikütuse kogus ja iga säästva lennukikütuse liigi kohta punktis c nimetatud teave;

*Muudatusettepanek*

b) igasse liidu lennujaama tarnitud säästva lennukikütuse kogus, **väljendatuna lennukipetrooli ekvivalenttonnides**, ja iga säästva lennukikütuse liigi kohta punktis c nimetatud teave;

**Muudatusettepanek 70**

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

*Komisjoni ettepanek*

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

*Muudatusettepanek*

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

**Muudatusettepanek 71**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**ca) kui see on asjakohane, igasse liidu lennujaama tarnitud vesiniku ja/või elektri kogus, väljendatuna lennukipetrooli ekvivalenttonnides;**

**Muudatusettepanek 72**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

**cb) lennukikütuse keskmine aromaatsete ühendite, naftaleeni ja väävlis sisaldus igasse liidu lennujaama tarnitud iga partii kohta.**

## Muudatusettepanek 73

### 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 **vajaduse korral kooskõlas siseriikliku õigusega** pädevad asutused, kes vastutavad käesoleva määruse kohaldamise tagamise ning õhusõiduki käitajatele, liidu lennujaamadele **või vajaduse korral lennujaama käitajatele** ja kütusetarnijatele trahvide määramise eest. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

## Muudatusettepanek 74

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

#### *Muudatusettepanek*

2) Amet saadab artiklite 7 ja 9 kohaselt saadud andmed liikmesriikide pädevatele asutustele. Lisaks saadab amet pädevale asutusele **või asutustele** koondandmed selliste õhusõidukikäitajate ja lennukikütuse tarnijate kohta, kes kuuluvad vastavalt lõigetele 3, 4 ja 5 asjaomase asutuse pädevusse.

## Muudatusettepanek 75

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 10 – lõige 3

#### *Komisjoni ettepanek*

(3) Õhusõiduki käitaja pädev asutus määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009<sup>16</sup>.

#### *Muudatusettepanek*

3) Õhusõiduki käitaja pädev asutus **või pädevad asutused** määratakse kindlaks vastavalt komisjoni määrusele (EÜ) nr 748/2009<sup>16</sup>.

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

<sup>16</sup> 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 76

### 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 asutus **või pädevad asutused** määratakse kindlaks vastava territoriaalse jurisdiktsiooni alusel.

## Muudatusettepanek 77

### 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 asutus **või pädevad asutused** määratakse kindlaks vastavalt asjaomase tarnija asukohaliikmesriigile.

## Muudatusettepanek 78

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 1

#### *Komisjoni ettepanek*

(1) **Liikmesriigid kehtestavad** karistusnormid, mida kohaldatakse käesoleva määruse alusel vastu võetud sätete rikkumise korral, ning võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste normide rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. **Liikmesriigid teatavad neist sätetest komisjonile** hiljemalt 31. detsembriks 2023 ja **annavad** viivitamata teada nende

#### *Muudatusettepanek*

1) **Komisjon kehtestab** karistusnormid, mida kohaldatakse käesoleva määruse alusel vastu võetud sätete rikkumise korral, ning **liikmesriigid** võtavad kõik vajalikud meetmed, et tagada kõnealuste normide rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. **Komisjon edastab need sätted liikmesriikidele** hiljemalt 31. detsembriks 2023 ja **annab** viivitamata

edaspidistest muudatustest.

teada nende edaspidistest muudatustest.

## **Muudatusettepanek 79**

### **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 artiklis 5 sätestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. See trahv on kaks korda suurem kui lennukikütuse tonni keskmine aastahind korrutatuna tankimata jäänud kütuse aastase üldkogusega. **Õhusõiduki käitaja võidakse vabastada haldustrahvist, kui ta suudab tõendada, et artiklis 5 sätestatud kohustuste täitmata jätmise põhjustasid temast sõltumatud erandlikud ja ettenägematud asjaolud, mille mõju ei oleks olnud võimalik ära hoida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.**

## **Muudatusettepanek 80**

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

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

**2a) Liikmesriigid tagavad haldustrahvi määramise igale liidu lennujaamale või vajaduse korral lennujaama käitajale, kes ei täida artiklis 6 sätestatud kohustusi.**

## **Muudatusettepanek 81**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 3**

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

(3) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud

3) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 säästvate lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud

kohustusi, määratakse haldustrahv. Trahv on **vähemalt** kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja säästva lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.

kohustusi **või on tõendatult esitanud eksitavaid või ebatäpset teavet tarnitud kütuse omaduste ja päritolu kohta**, määratakse haldustrahv. Trahv on kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja säästva lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.

## **Muudatusettepanek 82**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 4**

#### *Komisjoni ettepanek*

(4) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. Trahv on **vähemalt** kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.

#### *Muudatusettepanek*

4) Liikmesriigid tagavad, et kõikidele lennukikütuse tarnijatele, kes ei täida artiklis 4 sünteetiliste lennukikütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustusi, määratakse haldustrahv. Trahv on kaks korda suurem kui tavapärase lennukikütuse ja sünteetilise lennukikütuse tonni keskmise aastahinna vahe, korrutatuna artiklis 4 ja I lisas osutatud miinimumosakaalu nõuetele mittevastavate lennukikütuste kogusega.

## **Muudatusettepanek 83**

### **Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 11 – lõige 5 a (uus)**

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

**5a) Liikmesriigid kehtestavad riiklikul tasandil vajaliku õigus- ja haldusraamistiku, tagamaks selle, et kütusetarnijate poolt direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 28 osutatud liidu andmebaasi sisestatud teave on täpne, tõendatud ja auditeeritud.**

## **Muudatusettepanek 84**



**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 11 – lõige 6**

*Komisjoni ettepanek*

(6) Liikmesriigid tagavad, et kõik lennukikütuse tarnijad, kellel on konkreetsel aruandeperioodil tekkinud artiklis 4 säästvate lennukikütuste või sünteetiliste kütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, **tarnivad** järgmisel aruandeperioodil turule lisaks asjaomase aruandeperioodi kohustuslikule kütusekogusele ka vähemalt sama suure kütusekoguse, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi. Selle kohustuse täitmine ei vabasta kütusetarnijat kohustusest maksta käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4 sätestatud trahve.

*Muudatusettepanek*

6) Liikmesriigid tagavad, et kõik lennukikütuse tarnijad, kellel on konkreetsel aruandeperioodil tekkinud artiklis 4 säästvate lennukikütuste või sünteetiliste kütuste miinimumosakaalu suhtes kehtestatud kohustuste täitmisel puudujääk, **ja juhul, kui komisjon leiab, et see puudujääk ei ole tingitud ebapiisavatest ressurssidest, teevad kõik endast oleneva, et tarnida** järgmisel aruandeperioodil turule lisaks asjaomase aruandeperioodi kohustuslikule kütusekogusele ka vähemalt sama suure kütusekoguse, kui eelmisel aruandeperioodil puudu jäi. Selle kohustuse täitmine ei vabasta kütusetarnijat kohustusest maksta käesoleva artikli lõigetes 3 ja 4 sätestatud trahve.

**Muudatusettepanek 85**

**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. Liikmesriigid panustavad kõnealuste haldustrahvidena kogutud summa **artikli 11a kohaselt loodud säästva lennunduse fondi.**

**Muudatusettepanek 86**

**Ettepanek võtta vastu määrus**  
**Artikkel 11 a (uus)**

**Artikkel 11a**

**Säästva lennunduse fond**

- 1. Ajavahemikuks 2023–2050 luuakse säästva lennunduse fond (edaspidi „fond“), et kiirendada lennundussektori CO<sub>2</sub> heite vähendamist, ilma et see pärsiks sektori tugevalt lõimitud siseturgu, ning eelkõige selleks, et toetada investeeringute tegemist uuenduslikesse tehnoloogiatesse ja taristusse säästvate lennukikütuste tootmiseks, kasutuselevõtuks ja ladustamiseks, muid uuenduslikke õhusõidukite jõuseadmete tehnoloogiaid, sealhulgas vesinikku ja elektrit kasutavaid tehnoloogiaid, uute mootoritega seotud teadusuuringuid ja CO<sub>2</sub> otse atmosfäärist kogumise tehnoloogiat (see on protsess, mille käigus CO<sub>2</sub> kogutakse otse õhust, mitte punktallikatest) ning pingutusi vähendada lennunduse muust kui CO<sub>2</sub> heitest tingitud mõju. Kõik fondist toetatud investeeringud avalikustatakse ja need peavad olema kooskõlas käesoleva määruse eesmärkidega.**
- 2. Fond on ELi eelarve lahutamatu osa ja see kantakse eelarvesse mitmeaastases finantsraamistikus kehtestatud ülemmäärade piires. Käesoleva määruse alusel kogutud trahvidest saadav tulu tuleks eraldada fondile.**
- 3. Fondi hallatakse keskselt liidu asutuse kaudu, mille juhtimisstruktuur ja otsustusprotsess on läbipaistvad ja kaasavad, eelkõige prioriteetsete valdkondade, kriteeriumide ja toetuste eraldamise menetluste kindlaksmääramisel. Sidusrühmadel on asjakohane nõuandev roll. Kogu teave investeeringute kohta ja kogu muu asjakohane teave fondi toimimise kohta tehakse üldsusele kättesaadavaks.**

## Muudatusettepanek 87

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõik 1 – punkt a

#### *Komisjoni ettepanek*

(a) õhusõiduki käitajate poolt liidu tasandil ostetud ja liidu lennujaamast väljuvatel lendudel kasutamiseks ette nähtud säästva lennukikütuse üldkogus;

#### *Muudatusettepanek*

a) õhusõiduki käitajate poolt liidu tasandil ostetud ja liidu lennujaamast väljuvatel **käesoleva määrusega hõlmatud** lendudel kasutamiseks ette nähtud säästva lennukikütuse üldkogus;

## Muudatusettepanek 88

### 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 ja sünteetilise lennukikütuse üldkogus **lähteaine liigi kaupa** ning asjaomased kogused **liikmesriikide ja** liidu lennujaamade lõikes;

## Muudatusettepanek 89

### Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõik 1 – punkt b a (uus)

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

**ba) võimaluse korral säästva lennukikütuse kogus, mis on tarnitud ja mille õhusõiduki käitajad on ostnud liidu naaberriikides, kellega on sõlmitud Euroopa lennundusleping;**

## Muudatusettepanek 90

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

#### *Komisjoni ettepanek*

#### *Muudatusettepanek*

(c) ülevaade turuolukorrast, sealhulgas

c) ülevaade turuolukorrast, sealhulgas

hinnateave, ning säästva lennukikütuse tootmise ja kasutamise suundumused liidus;

hinnateave, ning säästva lennukikütuse tootmise ja kasutamise suundumused liidus **ja igas liikmesriigis;**

### **Muudatusettepanek 91**

#### **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 lennujaamade **või vajaduse korral lennujaama käitajate** lõikes;

### **Muudatusettepanek 92**

#### **Ettepanek võtta vastu määrus Artikkel 12 – lõik 1 – punkt e**

##### *Komisjoni ettepanek*

(e) nõuete täitmise hetkeseis selliste õhusõiduki käitajate ja lennukikütuse tarnijate puhul, kes peavad asjaomasel aruandeperioodil täitma mõnda käesoleva määrusega ette nähtud kohustust;

##### *Muudatusettepanek*

e) nõuete täitmise hetkeseis selliste õhusõiduki käitajate ja lennukikütuse tarnijate puhul, kes peavad asjaomasel aruandeperioodil täitma mõnda käesoleva määrusega ette nähtud kohustust, **sealhulgas nende puhul, keda käsitletakse õhusõiduki käitajana artikli 3 lõike 1 teise taande alusel;**

### **Muudatusettepanek 93**

#### **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 ja omadused, mida õhusõiduki käitajad ostavad kasutamiseks liidu lennujaamadest väljuvatel **käesoleva määrusega hõlmatud** lendudel.

## **Muudatusettepanek 94**

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

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*fa) liidu tasandil tarnitud  
lennukikütuse keskmine aromaatsete  
ühendite, naftaleeni ja väevli üldsisaldus  
ning asjakohane sisaldus liidu  
lennujaamade lõikes.*

## **Muudatusettepanek 95**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 12 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

### *Artikkel 12a*

*Liidu lennunduse keskkonnatoime  
märgistamissüsteem*

*1. Selleks et veelgi edendada  
lennundussektori CO<sub>2</sub> heite vähendamist  
ja suurendada õhusõiduki käitajate  
keskkonnatoimet käsitleva teabe  
läbipaistvust tarbijate jaoks, loob  
komisjon põhjaliku liidu lennunduse  
keskkonnatoime märgistamissüsteemi,  
mille töötab välja ja mida rakendab EASA  
ning mida kohaldatakse käesoleva  
määruse kohaldamisalasse kuuluvate  
õhusõiduki käitajate ja kommertslendude  
suhtes.*

*2. Komisjon võtab 1. jaanuariks 2024  
koosõlas artikliga 13a (uus) vastu  
delegeeritud õigusakti, millega  
täiendatakse käesolevat määrust ja  
sätestatakse liidu õhusõidukite,  
õhusõiduki käitajate ja kommertslendude  
keskkonnatoime märgistamissüsteemi  
toimimise üksikasjalikud sätted ja  
tehnilised standardid.*

## **Muudatusettepanek 96**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 13 – pealkiri**

*Komisjoni ettepanek*

**Üleminekuperiood**

*Muudatusettepanek*

**Säästvate lennukikütuste  
paindlikkusmehhanism**

**Muudatusettepanek 97**

**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 ja kümne aasta jooksul  
alates artiklite 4 ja 5 kohaldamise  
alguskuupäevast koosõlas artikliga 15  
võib lennukikütuse tarnija iga  
aruandeperioodi puhul põhjendada I lisas  
kindlaks määratud säästvate  
lennukikütuste tarnimist viitega artikli 3  
taandes 16a (uus) määratletud säästvate  
lennukikütuste paindlikkusmehhanismile.**

**Muudatusettepanek 98**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 13 – lõik 1 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

**Komisjon võtab 1. jaanuariks 2025  
koosõlas artikliga 13a vastu delegeeritud  
õigusaktid käesoleva määruse  
täiendamiseks, millega kehtestatakse  
säästvate lennukikütuste  
paindlikkusmehhanismi üksikasjalik  
kord, tagatakse võrdsed võimalused ja  
keskkonnaalase terviklikkuse kõrge tase  
ning minimeeritakse pettuse, rikkumiste  
ja topeltarvestuse ohtu. See üksikasjalik  
kord, mis sisaldab book-and-claim-  
süsteemi elemente, võib aidata luua  
säästva lennukikütuse kaubeldavuse  
süsteemi, sealhulgas üksikasjalikud  
eeskirjad säästvate lennukikütuste  
tarnimise ja kasutuselevõtu**

*Muudatusettepanek*

**Komisjon võtab 1. jaanuariks 2025  
koosõlas artikliga 13a vastu delegeeritud  
õigusaktid käesoleva määruse  
täiendamiseks, millega kehtestatakse  
säästvate lennukikütuste  
paindlikkusmehhanismi üksikasjalik  
kord, tagatakse võrdsed võimalused ja  
keskkonnaalase terviklikkuse kõrge tase  
ning minimeeritakse pettuse, rikkumiste  
ja topeltarvestuse ohtu. See üksikasjalik  
kord, mis sisaldab book-and-claim-  
süsteemi elemente, võib aidata luua  
säästva lennukikütuse kaubeldavuse  
süsteemi, sealhulgas üksikasjalikud  
eeskirjad säästvate lennukikütuste  
tarnimise ja kasutuselevõtu**

*registreerimise, jaotamise, arvestuse ja aruandluse kohta.*

## **Muudatusettepanek 99**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 13 – lõik 1 b (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

*Esimeses lõigus 1 sätestatud ajavahemiku jooksul jälgib komisjon korrapäraselt säästvate lennukikütuste turu usaldusväarsust ja läbipaistvust, tuginedes vajaduse korral liidu andmebaasis sisalduvale teabele ja muudele pädevatele asutustele esitatud andmetele. Komisjon analüüsib eelkõige turu toimimist, sealhulgas pidades silmas turu volatiilsust, ebaharilikke hinnamuutusi või turuosaliste kauplemisskäitumist, mis võib viidata võimalikule monopoolsele käitumisele, kasutades täielikult ära oma ELi toimimise lepingu artikli 102 kohaseid volitusi, et takistada turuosalistel valitseva turupositsiooni ärakasutamist.*

## **Muudatusettepanek 100**

**Ettepanek võtta vastu määrus  
Artikkel 13 a (uus)**

*Komisjoni ettepanek*

*Muudatusettepanek*

### *Artikkel 13a*

#### *Delegeeritud volituste rakendamine*

- 1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.*
- 2. Artiklites 12a ja 13 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva määruse jõustumise kuupäev].*
- 3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklites 12a ja 13 osutatud õiguse*

*delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud õiguse 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 12a ja 13 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 vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega ühe kuu võrra.*

## **Muudatusettepanek 101**

### **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 lennukikütuste turu arengut ning selle mõju liidu lennutranspordi **siseturule**, sealhulgas **käesoleva määruse kohaldamisala võimalikku laiendamist muudele**

#### *Muudatusettepanek*

Komisjoni talitused esitavad 1. jaanuariks **2026** ning seejärel iga **kolme** aasta tagant Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse **käesoleva määruse kohaldamist**, lennukikütuste turu arengut ning selle mõju liidu lennutranspordi **siseturu konkurentsivõimele ja toimimisele**,



**energiaallikatele ja muud** liiki **sünteesilistele kütustele taastuvenergia 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 lennukikütuste kasutuselevõtuks ICAO tasandil. Lisaks sisaldab aruanne teavet lennundussektoris teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas tehtud edusammude kohta, mis on seotud säästvate lennukikütustega, sealhulgas eesmärgiga vähendada muid kui CO<sub>2</sub> heitkoguseid. **Aruandes võidakse kaaluda, kas käesolevat määrust tuleks muuta ja kas seda tuleks vajaduse korral teha** kooskõlas potentsiaalse poliitikaraamistikuga, mille eesmärk on säästvate lennukikütuste kasutuselevõtt ICAO tasandil.

sealhulgas **vajaduse korral muid energiaallikaid ning taastuvenergia direktiivis määratletud muid liiki sünteesilisi kütuseid käsitlevaid võimalikke poliitikavalikuid, võttes samal ajal nõuetekohaselt arvesse tehnoloogianeutraalsuse põhimõtet, säästvate lennukikütuste mõiste ja artiklis 4 ja I lisas kindlaks määratud miinimumosakaalude võimalikku läbivaatamist, määruse kohaldamisala ning haldustrahvide suurust. Aruanne sisaldab kättesaadaval tabel põhinevat hinnangut käesoleva määruse mõju kohta, samuti selle igakülgse mõju ja koostoime kohta seoses kogu sektori suhtes kohaldatava kohandatud õigusraamistikuga, lennunduse siseturu toimimise, sektori konkurentsivõime, kasvuhooonegaaside heite ülekandumiseni viiva võimaliku marsruudi ümbersuunamise, lennuettevõtjate ja sõlmlennujaamade võrdsete võimalustega rahvusvahelisel tasandil, mõjuga õhustranspordile ja lennuühendusele, kasvuhooonegaaside heite vähendamise kulutõhususe, investeerimisvajaduste ja sotsiaal-majanduslike mõjude ning sellega seotud tööhõive- ja koolitusvajadustega ning võimaluse korral** teavet, mis on seotud potentsiaalse poliitikaraamistiku väljatöötamisega säästvate lennukikütuste kasutuselevõtuks ICAO tasandil. **Aruanne sisaldab üksikasjalikku teavet käesoleva määruse jõustamise kohta** Lisaks sisaldab aruanne teavet lennundussektoris teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas tehtud edusammude kohta, mis on seotud säästvate lennukikütustega, sealhulgas eesmärgiga vähendada muid kui CO<sub>2</sub> heitkoguseid, või CO<sub>2</sub> otse atmosfäärist kogumise tehnoloogiatega. **Vajaduse korral lisatakse aruandele seadusandlikud ettepanekud käesoleva määruse muutmiseks** kooskõlas potentsiaalse poliitikaraamistikuga, mille eesmärk on säästvate lennukikütuste kasutuselevõtt ICAO tasandil. **Aruandes hinnatakse ka konkreetselt käesoleva määruse mõju**

*vähem ühendatud äärepoolseimate piirkondade ja saarte lennuühendusele, sealhulgas mõju lennutranspordi kättesaadavusele ja taskukohasusele nende territooriumidele lendamisel ja sealt ära lendamisel. Komisjon jälgib, hindab ja analüüsib korrapäraselt odavama kütuse kaasaveo juhtumeid. Komisjon esitab igal aastal oma järeldusi sisaldava aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule. Hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumise kuupäev hindab komisjon nende järelduste põhjal odavama kütuse kaasavedu käsitlevaid sätteid ja esitab vajaduse korral nende muutmiseks seadusandliku ettepaneku.*

## Muudatusettepanek 102

### Ettepanek võtta vastu määrus I lisa

#### *Komisjoni ettepanek*

I lisa (osakaal kogusest)

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

#### *Muudatusettepanek*

I lisa (**ELi ühtlustatud** osakaal kogusest)

- a) Alates 1. jaanuarist 2025 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal 2 %, **sh vähemalt 0,04 % sünteetilisi kütuseid;**
- b) alates 1. jaanuarist 2030 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt 6 %, sh **vähemalt 2 %** sünteetilisi lennukikütuseid;
- c) alates 1. jaanuarist 2035 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt 20 %, sh **vähemalt 5 %** sünteetilisi lennukikütuseid;
- d) alates 1. jaanuarist 2040 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt 37 %, sh vähemalt 13 % sünteetilisi lennukikütuseid;
- e) alates 1. jaanuarist 2045 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt 54 %, sh vähemalt 27 % sünteetilisi lennukikütuseid;

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

f) alates 1. jaanuarist 2050 on säästvate lennukikütuste miinimumosakaal vähemalt **85** %, sh vähemalt **50** % sünteetilisi lennukikütuseid.

## Muudatusettepanek 103

### Ettepanek võtta vastu määrus

#### II lisa

<i>Komisjoni ettepanek</i>					
II lisa – Õhusõiduki käitaja aruande vorm					
Liidu lennujaam	Liidu lennujaama ICAO kood	Vajalik aastane lennukikütus ekogus (tonnides)	Tegelikult tangitud lennukikütus ekogus (tonnides)	Tankimata jäänud kütuse aastane kogus (tonnides)	Tankimata jäänud kütuse aastane üldkogus (tonnides)
<i>Muudatusettepanek</i>					
II lisa – Õhusõiduki käitaja aruande vorm					
Liidu lennujaam	Liidu lennujaama ICAO kood	Vajalik aastane lennukikütus ekogus ( <i>lennukipetrootoli ekvivalenttonnides</i> )	Tegelikult tangitud lennukikütus ekogus ( <i>lennukipetrootoli ekvivalenttonnides</i> )	Tankimata jäänud kütuse aastane kogus ( <i>lennukipetrootoli ekvivalenttonnides</i> )	Tankimata jäänud kütuse aastane üldkogus ( <i>lennukipetrootoli ekvivalenttonnides</i> )
<i>Vorm 2</i>					
<i>Kütusetarnija</i>	<i>Ostetud kogus (lennukipetrootoli ekvivalenttonnides)</i>	<i>Töötlemistehnoloogia</i>	<i>Omadused</i>	<i>Lähteaine päritolu</i>	<i>Olelusringi jooksul tekkivad heitkogused</i>



