

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks“

(COM(2021) 561 final – 2021/0205 (COD))

(2022/C 105/20)

Raportöör: **Thomas KROPP**

Konsulterimistaotlus	Euroopa Parlament, 13.9.2021
	Euroopa Liidu Nõukogu, 14.9.2021
Õiguslik alus	Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 100(2) ja 304
Vastutav seksioon	transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna seksioon
Vastuvõtmine seksioonis	7.10.2021
Vastuvõtmine täiskogus	20.10.2021
Täiskogu istungjärk nr	564
Hääletuse tulemus	
(poolt/vastu/erapooletuid)	231/0/9

1. Järeldused ja soovitused

1.1. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kordab, et ELi lennundusturg on oluline nii kaubanduse ja turismi jaoks Euroopa Liidus kui ka Euroopa majanduse rahvusvahelise konkurentsivõime jaoks ⁽¹⁾.

Kuna aga lennundus on CO₂ heite poolest üks kiiremini kasvavaid sektoreid, toetab komitee ELi institutsioonide regulatiivseid algatusi lennunduse keskkonnamõju leevendamiseks ⁽²⁾.

1.2. Komisjoni paketiga „Eesmärk 55“ soovitakse seada EL õigele teele, et saavutada lennukas eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heidet 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega, viies ELi poliitika kooskõlla rohelise kokkuleppe ja ELi kliimaseaduse kaugeleulatuvate poliitiliste eesmärkidega. Komitee toetab seda väga ambitsioonikat poliitikat, mis hõlmab mitut lennundust puudutavat seadusandlikku ettepanekut, mille oluline osa on säästvate lennukikütuste edendamine. Kuigi komisjon on hinnanud kõnealuse ettepaneku ja muude asjakohaste ettepanekute vastastikust täiendavust, leiab komitee, et komisjon peaks arvesse võtma ka kõigi asjaomaste reguleerivate meetmete kumulatiivset finantsmõju.

1.3. Netonullheitele ülemineku kiirendamisele suunatud regulatiivsete algatuste kontekstis on lennundussektori jaoks keskne tähtsus ettepanekul „RefuelEU Aviation“. Erinevalt teistest sektoritest sõltub lennundus fossiilkütustest kui energiaallikast. Selleks et võimaldada lennundussektoril kasvada ja samal ajal vähendada CO₂ heidet, püütakse RefuelEU Aviationi määruse ettepanekuga kiirendada säästvate lennukikütuste tootmist, jaotamist ja kasutuselevõttu, kehtestades reaktiivkütuse tarnijatele kohustuse tarnida kõikides ELi lennujaamades lennukikütust, milles säästvate lennukikütuste osa on üha suurem, ning nõudes, et lennuettevõtjad kasutaksid üha enam säästvaid lennukikütuseid, eelnevalt kindlaks määratud sammude rütmis.

Kooskõlas oma lähenemisviisiga säästva lennunduse edendamisele toetab komitee komisjoni ettepanekut, kuid soovib muudatusi tagamaks, et seda saab tõhusalt rakendada ilma moonutusi tekitamata.

⁽¹⁾ ELT C 429, 11.12.2020, lk 99; ELT C 389, 21.10.2016, lk 86.

⁽²⁾ Teatis „Euroopa roheline kokkulepe“ (COM(2019) 640 final); säästva ja aruka liikuvuse strateegia, https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en; ELi heitkogustega kauplemise direktiiv, mis hõlmab lennundust (COM(2021) 552 final); taastuvenergia direktiiv (COM(2021) 557 final); alternatiivkütuste taristu direktiiv (COM(2021) 560 final).

1.4. Komitee tunneb heameelt komisjoni algatuse üle kiirendada säästvate lennukikütuste turu kasvu. On tõsi, et säästvad lennukikütused – kui neid toodetakse piisavas koguses ja need on kättesaadavad kõikidele lennuettevõtjatele – vähendaksid märkimisväärselt sektori CO₂ heidet. Siiski ei ole selge, kas komisjoni lähenemisviis väldiks konkurentsimoonutusi.

1.5. Lennundus on rahvusvaheline teenindussektor, mis hõlmab kaht eri turgu, millel on erinev turudünaamika: ühelt poolt Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) ühtne Euroopa turg ja teiselt poolt rahvusvaheliselt reguleeritud turg. Komitee on seisukohal, et ettepaneku eelnõu peaks seda erinevust selgelt kajastama, ning kutsub komisjoni üles säilitama EMP siseselt võrdsed võimalused ja edendama ennetavalt ülemaailmselt kohaldatavaid kestlikkusstandardeid.

1.6. Kavandatav määrus hõlmab kõigi ELi lennuettevõtjate kogu tegevust, olenemata sellest, kas nad tegutsevad EMPs või rahvusvaheliselt; kolmandate riikide lennuettevõtjate võrgustike suhtes kohaldatakse seda siiski üksnes ELi lennujaamast lähtuvate teenuste ulatuses. Ühtki muud kolmandate riikide lennuettevõtjate ülemaailmselt teenust säästvate lennukikütustega segatud lennukikütuse nõutav minimaalne kasutus ei mõjutaks. Lennukikütuse ja säästvate lennukikütuste eeldatav hinnaerinevus võib seega anda kolmandate riikide lennuettevõtjatele konkurentsieelise. Ajal, mil kogu ülemaailmsel lennundussektoril on keeruline sõjajärgse ajaloo kõige raskemast kriisist taastuda, ei peaks ELi lennuettevõtjad ühepoolset kandma lisakulusid. Ning kui hinnaerinevused kanduksid edasi reisijatele, muutuksid vähem keskkonnahoidlikud lennud, mida käitavad kolmandate riikide lennuettevõtjad, ELi reisijatele atraktiivsemaks.

1.7. Komitee soovib, et selle määruse tegelikule rakendamisele eelneks katseetapp, mille jooksul saaks ühtlustada lennunduse keskkonnamõju leevendamist käsitlevaid EMP sisesid sätteid, ning komisjon keskendaks oma jõupingutused sellele, et tihedalt koordineerida ELis säästvate lennukikütuste edendamist sarnaste rahvusvaheliste algatustega. Kui on toodetud piisav kogus säästvaid lennukikütuseid ja see on kättesaadav nii ELi kui ka kolmandate riikide lennuettevõtjatele, kohaldatakse määrust täielikult, nii et see hõlmaks ka ELi lennujaamadest väljuvate kolmandate riikide lennuettevõtjate kohustusi. Selline järkjärguline lähenemisviis minimeeriks esimesena tegutseja ebasoodsasse olukorda sattumise ja kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu, võimaldaks kulutõhusat rakendamisprotsessi ja kindlustaks kõigile sidusrühmadele, sealhulgas säästvate lennukikütuste tootjatele, planeerimisstabiilsuse. Lisaks hõlbustaks see ühtset lähenemisviisi biokütustele.

1.8. Arvestades, et rahvusvahelistel pikamaaliinidel eraldub märkimisväärselt rohkem CO₂ kui EMP keskmise pikkusega ja lühilendudel,⁽³⁾ leiab komitee, et komisjon peaks panema suuremat rõhku rahvusvaheliste reguleerivate meetmete kooskõlastamise vahenditele. Need kolmandate poolte meetmed koos juba kokkulepitud kompenseerimismehhanismidega, nagu CORSIA,⁽⁴⁾ annavad täiendava tõuke säästvate lennukikütuste rahvusvaheliseks tootmiseks, jaotamiseks ja kasutuselevõtuks, kiirendades seega nõudluse suurenemist säästvate lennukikütuste järele ja vähendades kasvuhoonegaaside heite ülekandumise ohtu⁽⁵⁾.

Komitee nõustub komisjoni analüüsiga, et säästvate lennukikütuste turu loomine võtab aega. Komitee kutsub komisjoni üles töötama välja realistliku ja tervikliku tegevuskava säästvate lennukikütuste kasutamise järkjärguliseks suurendamiseks, et kindlustada kõigile sidusrühmadele, sealhulgas säästvate lennukikütuste tootjatele, planeerimisstabiilsus ning anda suuniseid poliitiliseks järelevalveprotsessiks.

2. Üldised märkused

2.1. Säästva lennunduse kasvu edendamiseks on vaja terviklikku ja tõhusat regulatiivset lähenemisviisi.

2.1.1. RefuelEU Aviationi ettepaneku eelnõu on seotud mitmete muude paketi „Eesmärk 55“ õigusakti ettepanekutega, mille kõigi eesmärk on leevendada lennunduse mõju keskkonnale⁽⁶⁾. Seepärast tuleb RefuelEU Aviationi ettepaneku mõju ja teostatavuse hindamisel võtta nõuetekohaselt arvesse nende ettepanekute vastastikust sõltuvust ja nende kumulatiivset mõju lennundusturule.

⁽³⁾ Poole CO₂ heitest tekitab vaid 6 % lendudest, nimelt pikamaalennud. Data Snapshot on CO₂ emissions and flight distance | EUROCONTROL.

⁽⁴⁾ Rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidheite kompenseerimise ja vähendamise süsteem CORSIA on üleilmne turupõhine meetmete süsteem, et kompenseerida rahvusvaheliste lendude CO₂ heite osa, mis ületab 2020. aasta taset. Seda kohaldatakse vabatahtlikkuse alusel alates 1. jaanuarist 2021 kuni 2026. aastani ja selles osaleb vabatahtlikult 81 riiki (sh kõik ELi liikmesriigid), mis moodustab 77 % rahvusvahelisest lennundusest.

⁽⁵⁾ Mitmed riigid, näiteks Ühendkuningriik ja USA, kavandavad samuti meetmeid säästvate lennukikütuste edendamiseks ja CO₂ heite vähendamiseks: vt SWD(2021) 633 final.

⁽⁶⁾ SWD(2021) 633 final, punkt 7.2.

2.1.2. Läbivaadatud energia maksustamise direktiiviga kehtestatakse ELi-siseste lendude suhtes kohaldatavat minimaalne maksumäär; säästvad lennukikütused saaksid kasu minimaalsest nullprotsendisest maksumäärast, samas kui minimaalsed maksumäärad tõuseksid kümne aasta jooksul järk-järgult tasemele 10,75 eurot gigadžauli kohta. Kõnealuse ettepaneku eesmärk on stimuleerida säästvate lennukikütuste ulatuslikumat kasutamist ning julgustada lennuettevõtjaid kasutama tõhusamaid ja vähem saastavaid õhusõidukeid ning vältida võimalust, et 32 % tulu jääb saamata. Kui liikmesriigid eraldi ületavad minimaalset maksumäära, suurendaksid need täiendavad riiklikud CO₂ maksud märkimisväärselt lennuettevõtjate kulusid, välja arvatud juhul, kui säästvaid lennukikütuseid toodetakse piisavas koguses. Näib oluline luua selline seos säästvate lennukikütuste kättesaadavusega, sest vastasel juhul võivad eeskirjad avaldada karistavat mõju, selle asemel et pakkuda rohkem stiimuleid säästvate lennukikütuste tootmiseks ja kasutuselevõtuks.

2.1.3. Tegelikult on küsitav, kas täiendavad maksud võivad stimuleerida üleminekut fossiilkütustelt säästvatele lennukikütustele, kui säästvad lennukikütused ei ole piisavas koguses kättesaadavad.

2.1.4. Mõttekate dumpinguvastaste sätete puudumisel võimaldavad turutingimused praegu lennuettevõtja konkurentidel pakkuda piletihindu, mis on madalamad kui nende piirtegevuskulud või isegi lennuliikluse korraldamise ja lennujaamatasude kogukulud. Täiendav maks ei mõjutaks selliseid piirhinna tasemeid ega pakuks seega stiimuleid saada säästvatest lennukikütustest kasu konkurentsimeetmena. Selline kogu ELi hõlmav miinimummaks vähendaks lihtsalt lennuettevõtjate rahalisi vahendeid, mis on vajalikud investeeringuteks tõhusamatesse õhusõidukitesse. Lisaks ei saa nendest täiendavatest maksudest saadavat tulu juba määratluse kohaselt kasutada eelnevalt kindlaksmääratud (keskkonna seisukohast oluliste) eesmärkide saavutamiseks, vaid see suunatakse liikmesriikide riigikassasse. Seega ei võimaldaks need pakkumise kasvu, et rahuldada kasvavat nõudlust lennureiside järele.

2.1.5. Seepärast leiab komitee, et turudünaamikat tuleb hinnata diferentseeritumalt, pöörates erilist tähelepanu võimalikule vajadusele käsitleda täiendava regulatiivse meetmena sihtotstarbeliste dumpinguvastaste õigusaktide koostamist, mis nõuaksid minimaalset hinnataset väliste kulude katmiseks (?).

Samuti teeb komisjon ettepaneku vaadata paketi „Eesmärk 55“ ühe meetmena läbi ka heitkogustega kauplemise süsteemi lennunduseeskirjad. Varem hõlmas heitkogustega kauplemise süsteem umbes 40 % ELi koguheitest. Muudetud versioon suurendas seda osakaalu, lisades täiendavaid sektoreid, nagu merendus. Süsteemi kuuluvate sektorite heitkoguste vähendamise kohustust on samuti suurendatud 40 %-lt 61 %-le 2030. aastaks, võttes aluseks 2005. aasta tasemed, samal ajal kui lennunduses kaotatakse tasuta saastekvoodid järk-järgult 2023. ja 2025. aasta vahel.

2.1.6. Heitkogustega kauplemine on turupõhine mehhanism heitkoguste vähendamiseks ning selle vahendi parameetrite täiendav täpsustamine võib mehhanismi tugevdada. Hinnates selliste meetmete mõju turudünaamikale, nagu eespool välja pakutud, tuleb meeles pidada, et tasuta eraldatavate saastekvootide järkjärguline vähendamine suurendab kogu ELi hõlmava miinimummaksuga juba ette nähtud lisakulusid. Lisaks nõutakse nii energia maksustamise direktiivis, heitkogustega kauplemise direktiivis kui ka RefuelEU Aviationi määruses andmeid lennunduses reaktiivkütuse kasutamise ja tarbimise ning säästvate lennukikütuste kasutamise kohta. Täiendavalt tuleks kaaluda andmete kogumist, aruandlust ja kontrollimist käsitlevate sätete ühtlustamist, et vältida tarbetut keerukust ja tagada protsesside rakendatavus.

Kavandatud alternatiivkütuste taristu määrase eesmärk on tagada, et lennujaamades on olemas asjakohane taristu, mis võimaldab kõigis ELi lennujaamades juurdepääsu säästvatele lennukikütustele. Kuigi ilmselgelt on hädavajalik tagada tõhus logistika säästvate lennukikütuste jaotamiseks, vajab määrus ise täiendavat selgitamist. Praeguse sõnastuse kohaselt ei saa keskkonnahoidliku kütuse lennundusele tarnimiseks mõeldud sõidukeid käsitada keskkonnahoidlikuna (*). Selliste selgituste puudumisel on raske hinnata, millises ulatuses võiks lennujaamadele tekkida täiendavaid kulusid, mis võidakse üle kanda lennuettevõtjatele.

2.2. Kavandatud RefuelEU Aviationi määrus on peamine ettepanek lennunduse tuleviku jätkusuutlikkuse tagamiseks, kuid sellega tuleb vältida moonutatavat mõju lennundusturule.

(?) Igasugune regulatiivne sekkumine turumehhanismidesse on vastuolus lennundusturu liberaliseerimise eesmärkidega. Ent liberaliseerimine ei ole dogma ja sellel on piirid, kui see takistab rohelises kokkuleppes sätestatud kliimaeesmärkide saavutamist. Sellest tuleneb nõue, et liberaliseeritud reguleerivas raamistikus tuleb üksikasjalikult ja diferentseeritult analüüsida sellise sekkumise mõju turule. See on veelgi olulisem, kui mitmed üksteist täiendavad regulatiivsed algatused üksteisest sõltuvad ja neil võib olla kumulatiivne finantsmõju sidusrühmadele.

(*) EMSK arvamus „Kestliku rahanduse taksonoomia – kliimamuutused“, mis võeti vastu 22. septembril 2021, ECO/549 (ELT C 517, 22.12.2021, lk 72).

2.2.1. Komisjon tunnistab, et säästvate lennukikütuste tootmise ja jaotamise mõistlikuks laiendamiseks tööstuslikul tasandil on vaja märkimisväärseid investeringuid ja aega. Kuna komisjoni pädevus piirdub õiguslikult ELi-sisese ja praktikas EMP-sisese lennuliiklusega, teeb komisjon ettepaneku minimeerida rahvusvahelise konkurentsi moonutamist järgmise kahe meetme abil: tagada, et säästvate lennukikütustega segatud reaktiivkütust kasutatakse kõikidel ELi lennujaamadest väljuvatel lendudel, olenemata nende sihtkohast, ning kehtestada ELi lennujaamades minimaalne lennuki reaktiivkütuse tankimise nõue. Esimene meede on suunatud tarnijale ega ole lennuettevõtjate suhtes diskrimineeriv. Siiski on küsitav, kas teine meede on turumoonutuste ärahoidmisel teostatav ja tõhus.

2.2.2. Artikliga 7 kohustatakse kõiki lennuettevõtjaid esitama muu hulgas andmeid reaktiivkütuse tankimise kohta konkreetsetes ELi lennujaamades ning teatama tarnijatelt ostetud säästva lennukikütusega segatud lennukikütuse üldkoguse. Lennuettevõtjad teatavad juba praegu ELi heitkogustega kauplemise süsteemi aruandluskohustuse raames, kui palju reaktiivkütust lennu kohta tangitakse ja tarbitakse; seda skeemi kohaldatakse ainult ELi-siseste lendude suhtes⁽⁹⁾. Kavandatava määrusega laiendatakse aruandluskohustust ELi lennujaamadest väljuvatele rahvusvahelistele lendudele. Neid käitavad ka kolmandate riikide lennuettevõtjad, kes seetõttu on hõlmatud aruandluskohustusega. Rahvusvaheliselt on aktsepteeritud hõlmata andmete esitamise kohustusega ka muude riikide lennuettevõtjad, et riiklikud ametiasutused saaksid jälgida nõuete täitmist. Seega ei peaks see aruandluskohustus tekitama rahvusvahelist vastuseisu.

2.2.3. Artikliga 5 kehtestatakse siiski (kõikidele) lennuettevõtjatele kohustus tagada, et reaktiivkütuse kogus, mille nad aasta jooksul konkreetsetes ELi lennujaamades tangivad, moodustab vähemalt 90 % vajalikust aastases lennuki reaktiivkütuse kogusest. Selle sätte eesmärk on vältida odavama kütuse kaasavedu (nn tankering). Komisjon viitab kütuse kaasaveole kui lennuettevõtja vahendile, mis seisneb vajalikust suurema koguse kütuse pardalevõtmises, et vältida tankimist sihtlennujaamas, kus reaktiivkütus võib olla kallim⁽¹⁰⁾. Mõne ELi-välise võrgustiku lennuettevõtja sõmlennujaamad asuvad aga EMP läheduses (näiteks London, Doha, Dubai, Istanbul), vajades üksnes lühilendu vastavast EMP lennujaamast sellesse sõmlennujaama. Kauglennu sihtkohtadesse jõudmiseks tangitaks siis kütust väljaspool ELi asuvas sõmlennujaamas ilma kütust kaasa vedamata. Säästvate kütustega seotud lisakulude summa, mis kantakse piletihinnas edasi reisijale, võib motiveerida reisijaid jõudma oma kauglennu lõppsihtkohta, lennates ümberistumisega (vähem kuluka) väljaspool ELi asuva sõmlennujaama kaudu⁽¹¹⁾. Siiski ei käsitleta artiklis 5 *süsteemseid* moonutusi, mis on põhjustatud ELi sõmlennujaamade ja seega ELi võrgustikku kuuluvate lennuettevõtjate jaoks ebasoodsa konkurentsiolekorra loomisest.

2.2.4. Arvestades, et ELi läheduses asuvatesse sõmlennujaamadesse suunduvad marsruudid hõlmavad lühilende, moodustab kütuse tankimine nendeks EList väljuvateks lendudeks vaid väikese osa kolmandate riikide lennuettevõtjate kogu rahvusvahelisest tegevusest. Aja jooksul suureneb säästva lennukikütusega segatud kütuse osakaal, samuti säästva lennukikütusega segatud kütuse ja traditsioonilise lennukikütuse hinnavahe, suurendades seega väljaspool ELi asuvate sõmlennujaamade kaudu toimuvate lendude konkurentsieelist. Reisijatel on veelgi rohkem stiimuleid, et vältida reisimarsruute, millega kaasneb säästvate lennukikütuse kasutamine. See mõjutaks negatiivselt kõnealuse õigusakti ettepaneku eesmärki edendada säästvate lennukikütuse kasutuselevõttu ja vähendada seega CO₂ heidet, sealhulgas EList väljuvatel marsruutidel.

2.2.5. Eespool toodud arvesse võttes soovib komitee kohaldada kavandatud määrust järk-järgult. Katsetapis peaks tegevus keskenduma andmete esitamist ja CO₂-ga seotud makse käsitlevate kehtivate sätete ühtlustamisele ELi ja liikmesriikide tasandil. Praegu kehtivad paralleelselt mitmed sellised sätted, mille alusel arvutatakse välja nii saastekvootide kui ka kompensatsioonimeetmete ulatus ning makstavad riiklikud CO₂-lennukikütuse maksud. Praegu ei käsitleta neid sätteid aga samas kontekstis, mis põhjustab sidusrühmadele ja haldusasutustele paralleelseid haldusmenetlusi. Kavandatava määruse praegusel kujul kehtestatakse sellega täiendav nõue esitada veelgi rohkem andmeid kõikides lennujaamades tangitava kütuse kohta, sealhulgas säästvad lennukikütused, ja kogu ELis tangitava kütuse kohta. EASA ja Eurocontrol

⁽⁹⁾ Esialgne kavatsus laiendada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi kohaldamist ELi lennujaamadesse suunduvate ja sealt väljuvate lendude suhtes jäeti kõrvale kolmandate riikide vastuseisu tõttu. Nad kinnitasid, et nende lennuettevõtjaid ei saa õiguslikult hõlmata maksulaadsesse ELi reguleerimissüsteemi.

⁽¹⁰⁾ Seletuskiri (1. Ettepaneku põhjused ja eesmärgid), lk 1.

⁽¹¹⁾ Näide: lennu Stuttgart-Viini-Kuala Lumpur piletihinda mõjutaks säästva lennukikütusega segatud kallima lennukikütuse tankimine lühilennuks Stuttgartist Viini ja nõutav säästva lennukikütuse tankimine pikamaalennuks Viinist Kuala Lumpurisse. Seevastu lennu Stuttgart-Istanbul-Kuala Lumpur tuleks lennukikütusega segatud lennukikütust kasutada ainult lühilennul Stuttgartist Istanbuli. Eespool esitatud näites võib Istanbuli-Stuttgardi liini käitava lennuettevõtja jaoks tõepoolest olla rahaliselt kasulik võtta Istanbulis peale piisavalt kütust, et vähendada vajadust täiendava kütuse järele tagasilennul Stuttgartist Istanbuli, vältides nii täielikult säästva lennukikütusega segatud kütuse tankimist. Sellised kaalutlused on artikli 5 kohaselt välistatud.

oleksid samuti kohustatud esitama määruse sätete kohaselt saadud koondandmed, kuid mitte tingimata muid andmeid.

2.2.6. Tundub vajalik alustada läbipaistvuse tagamisest ja tarbetu keerukuse vähendamisest, ühtlustades ELi lennuettevõtjate suhtes kehtivate eeskirjade aruandlus-, kontrolli- ja järelevalvemehhanisme ning luues seeläbi sidusa, tulemusliku ja tõhusa meetmete kogumi, mis võiks hõlmata ka erinevaid riiklikke algatusi, luues ühtlustatud raamistiku. Selles katsetapis kajastaksid ELi lennuettevõtjate esitatud andmed (üksnes) ELi lennuettevõtjate EMP-siseste lendude jaoks kasutatavaid säästvaid lennukikütuseid. See tundub realistlik, arvestades säästvate lennukikütuste tootmise laiendamiseks kuluvat aega. Sellised lennud Euroopa ühtse lennundusturu raames ei peaks esialgu hõlmama rahvusvahelisi reisirajaid.

2.2.7. See soovitatud katsetapp ei lükkaks tingimata edasi määruse täielikku kohaldamist, kuna selle eesmärk on ühtlustada ELi-siseseid andmete esitamise ja kontrollimise protsesse, tagamaks, et paketi „Eesmärk 55“ lennundust puudutavad meetmed ei tekita tarbetult keerukat bürokraatiat. Lisaks tagaks see, et meetmete kumulatiivne finantsmõju Euroopa lennundussektorile oleks läbipaistev. Katsetapp ei takista komisjoni viimast menetlusi kooskõlla väljaspool EMPd kehtestatud protsessidega.

2.2.8. Määruse kohaldamine ELi lennujaamadest väljuvate rahvusvaheliste lendude suhtes tuleks seada sõltuvusse säästvate lennukikütuste kättesaadavusest, et rahuldada suurenenud nõudlust. Tõhus kogu EMPd hõlmav säästvate lennukikütuste kasutuselevõtu kava võiks siis olla rahvusvaheliselt võrdlusalus, näidisvorm ja standard. Kavandatud süsteemi kohaldamisala järk-järgult laiendades välditakse ka seda, et kordub poleemika, mida komisjon koges ELi väljuvate lendude lisamisel ELi heitkogustega kauplemise süsteemi. Oluline on, et komisjon töötaks välja EMP tasandil teostatavad regulatiivsed vahendid ja peaks läbirääkimisi ühtlustatud lähenemisviisi üle *ülemaailmsel* tasandil.

2.2.9. Täiustatud ja sihipärase *rahvusvahelise* raamistiku suunas astutavate sammude koordineerimise kontekstis võib ja tuleb tegeleda CORSIAGA. Jätkates EMPs võetavate meetmete vahe-eesmärkide ja rahvusvahelise raamistiku vahe-eesmärkide eristamist, saab CORSIAt konsensuslikult viimasega kohandada EMP meetmeid veelgi keerulisemaks muutmata.

2.3. Kõigi kavandatud ettepanekute rakendamiseks on vaja terviklikku, selget ja veenvat tegevuskava ning järelevalve vahe-eesmärke.

2.3.1. Kliimaeesmärgid, mis on EMPs kõigi sektorite, eelkõige lennunduse jaoks poliitiliselt kokku lepitud, on äärmiselt ambitsioonikad ning, nagu kinnitatakse hiljuti avaldatud valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli aruandes, on nende saavutamiseks hiljaks jäänud. Komisjoni kirjeldatud ja eespool lühidalt kokku võetud lennunduse iseärasused nõuavad nõudluse ja pakkumise stimuleerimist praegu vähetähtsal (säästvate lennukikütuste) turul, kahjustamata seejuures Euroopa lennundussektori rahvusvahelist konkurentsivõimet ja ohustamata Euroopa töökohakindlust. Nende valdkondlike probleemide lahendamiseks on oluline rakendada tõhusaid meetmeid selgelt määratletud sammudena, millega sidusrühmad saaksid realselt kohandada oma sisemisi tooteid ja protsesse.

2.3.2. Käimasoleva õigusloomeprotsessiga kaasneb teatav ebakindlus õigusaktipakettide lõpptulemuste suhtes. Komitee kutsub kõiki ELi institutsioone üles püüdma säilitada ja veelgi suurendada kavandatud meetmete kumulatiivset tõhusust ning saavutama konsensuse nende rakendamise tegevuskava suhtes.

2.3.3. Selline tegevuskava hõlmab juba olemasolevate riiklike meetmete ühtlustamist. Mõni liikmesriik on sellised tegevuskavad pärast sidusrühmadega konsulteerimist juba välja töötanud⁽¹²⁾.

3. Üldised märkused

3.1. Ettepaneku edukaks rakendamiseks on oluline tagada, et säästvate lennukikütuste segamise kohustusest on kõrvaldatud olulised kavandamisvead. Komisjon on välja töötanud kaheksa poliitikastrateegiat, mis erinevad järgmise poolest: määruse kohustatud isik (tarnija ja/või lennuettevõtja), geograafiline kohaldamisala (ainult EMP-siseseid marsruudid või ka EMP ja kolmandate riikide vahelised marsruudid), tulevaste keerukate säästva lennukikütuse toodete (eelkõige muu kui bioloogilise päritoluga taastuvkütused) alamkohustus, eesmärk (säästvate lennukikütuste maht/kasvuhoonegaaside heite

⁽¹²⁾ Näide: Saksamaa sünteetilise kütuse tegevuskava, 2021, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/ptl-roadmap.pdf?__blob=publicationFile.

vähendus) ja logistilised nõuded (st kas variant hõlmab kaubeldavate sertifikaatide süsteemi, mis muudab ebavajalikuks säästva lennukütuse füüsilise tarnimise igasse lennujaama, et vältida vajadust tagada, et iga lennujaama iga kütusepartii seda sisaldaks).

3.2. Komitee toetab komisjoni lähenemisviisi, millega kehtestatakse täiustatud biokütuste ja e-petrooli segamise kohustus. ELi ettepanek asendaks teatavad riiklikud kohustused, mis osaliselt toetuvad põllukultuuridel põhinevatele kütustele. Kuna biokütuste tootmine on esmatähtis paljude sektorite, mitte ainult lennunduse jaoks, on oluline tagada, et nende tootmine oleks alati jätkusuutlik.

3.3. Komisjoni ettepanekus nähakse 2023. aastaks ette, et säästvate lennukütuste osakaal oleks 5 %, millest 4,3 % moodustaksid biokütused ja 0,7 % e-petrool. Komisjon peaks vaatama läbi täiustatud biokütuste ja e-petrooli vahelise tasakaalu. Kuna täiustatud biokütuseid toodetakse jäätmetest ja jääkidest, piiravad ressursid nende ambitsioonikat kasutamist. Kui aga e-petrooli valmistada (rohelisest) taastuvelektrist ja atmosfäärist kogutud CO₂-st, annaks see vähe CO₂ heidet tekitava kütuse. Komitee on seisukohal, et täiendavad teised õigusaktid võiksid kiirendada täiustatud tootmisprotsesside juurutamist ning hõlbustada säästvate lennukütuste osakaalu puhul ambitsioonikamate keskmise tähtajaga ja pikaajaliste eesmärkide saavutamist.

3.4. E-petrooli potentsiaali silmas pidades soovib komitee püüda e-petrooli ulatuslikumalt kaasata. Suurendada miinimumeesmärki 0,7 %-ni 2027. aastal ja 5 %-ni 2030. aastal ei tundu ebarealistlik. Komitee arvates alahindab komisjon e-petrooli turu dünaamikat. Lõuna-Ameerika ja Aafrika arengumaad võivad arendada elektrijaamu, sünteetilisi kütuseid ladustada ja transportida neid riikidesse, kus säästvaid lennukütuseid ja sünteetilist kütust vajatakse. Tehaste laienedes muutub sünteetiliste kütuste tootmine nendele riikidele üha taskukohasemaks. Taastuvenergia direktiivi (RED III) praegune sõnastus ei taga siiski investoritele uutesse tehnoloogiatesse investeerimiseks piisavat planeerimisstabiilsust. See energiaallikas on aga nii oluline, et vaja oleks selget poliitilist tegevuskava, nagu seda on eespool kirjeldatud.

Brüssel, 20. oktoober 2021

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Christa SCHWENG