



2026/2040(INI)

8.9.2026

RAPORTI PROJEKT

õigusraamistiku kohta kestlike lennukikütuste kasutuselevõtu edendamiseks
(2026/2040(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Jan-Christoph Oetjen

SISUKORD

	lk
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI	7

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

õigusraamistiku kohta kestlike lennukikütuste kasutuselevõtu edendamiseks

(2026/2040(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. oktoobri 2023. aasta määrust (EL) 2023/2405, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist kestliku lennutranspordi jaoks (algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitlev määrus)¹,
 - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiivi (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (taastuvenergia direktiiv)²,
 - võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ³ (muudetud),
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A10-0000/2026),
- A. arvestades, et kestlikud lennukikütused on liidu kliimaeesmärkide saavutamiseks ja lennunduse süsinikuheite vähendamiseks hädavajalikud;
- B. arvestades, et reserveerimis- ja deklareerimismehhanism (B/C) võimaldab tarnida kestlikke lennukikütuseid füüsiliselt ühele õhusõidukile, samas kui teine õhusõiduki käitaja, sealhulgas ärilennunduse valdkonnas, võib deklareerida nende keskkonnanalased omadused;
- C. arvestades, et osalemine Euroopa kestlike lennukikütuste reserveerimis- ja deklareerimismehhanismis peaks olema õhusõiduki käitajatele vabatahtlik ega tohiks luua täiendavaid kohustusi lisaks liidu õiguses juba kehtestatud kohustustele;
- D. arvestades, et Euroopa kestlike lennukikütuste reserveerimis- ja deklareerimismehhanism peaks täiendama, mitte asendama ega piirama algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse alusel loodud paindlikkusemehhanismi, kusjuures mõlemad mehhanismid peaksid toimima paralleelselt, et hõlbustada kestlike lennukikütuste tõhusat kasutuselevõttu ja jaotamist kogu liidus;
- E. arvestades, et kestlikud lennukikütused on praegu tunduvalt kallimad kui tavapärased lennukikütused, ning tuntakse muret, et piiratud konkurents kestlike lennukikütuste tarnimisel võib soosida ülemäära kõrgeid hindu;

¹ ELT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

² ELT L 328, 21.12.2018, lk 82, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>.

³ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

- F. arvestades, et Euroopa reserveerimis- ja deklareerimismehhanism võiks parandada turu likviidsust ja hindade läbipaistvust ning hõlbustada juurdepääsu kestlikele lennukikütustele;
- G. arvestades, et etapiviisiline lähenemisviis Euroopa kestlike lennukikütuste reserveerimis- ja deklareerimismehhanismile võimaldaks kiiresti kasutusele võtta olemasolevatel aruandekohustustel põhineva süsteemi, pannes samal ajal pikemas perspektiivis aluse terviklikumale raamistikule;
- H. arvestades, et reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi kasutuselevõtmine peaks tuginema võimalikult suures ulatuses olemasolevatele aruandekohustustele, et minimeerida halduskoormus ja vältida tarbetuid muudatusi kehtivas õigusraamistikus;
- I. arvestades, et Euroopa kestlike lennukikütuste reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi jaoks peaks kestlike lennukikütuste kviitung olema ülekantav tõend teatava koguse ELi lennujaamas füüsiliselt tarnitud kestlike lennukikütuste ostmise kohta;
- J. arvestades, et algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse artikliga 8 on juba kehtestatud õhusõiduki käitajate aruandekohustus, mis koos vastavate kestlikkustõenditega võiks olla aluseks kestlike lennukikütuste kviitungite väljastamisele Euroopa kestlike lennukikütuste reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi esimeses etapis, tagades seeläbi õiguskindluse ning vähendades topeltarvestuse ja pettuse ohtu;
- K. arvestades, et Euroopa Liidu andmebaasi (UDB) laiendamine õhusõiduki käitajatele on täielikult toimiva kestlike lennukikütuste reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi vajalik eeltingimus;
- L. arvestades, et UDB spetsiaalne kauplemisplatvorm parandaks läbipaistvust ja hõlbustaks juurdepääsu kestlikele lennukikütustele;
- M. arvestades, et kestlike lennukikütuste kviitungitega kauplemine võib suurendada spekulatsioonide ohtu kestlike lennukikütuste turul;
- N. arvestades, et kestlike lennukikütuste kviitungeid peaks saama väljastada ainult ELi lennujaamades füüsiliselt tarnitavate kestlike lennukikütuste kohta, et kaitsta Euroopa energiapuudust, tööstusinvesteeringuid ja kliimaalast kasu ELis;
- O. arvestades, et algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse laiendamine Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) ja Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) riikidele võib veelgi tugevdada Euroopa kestlike lennukikütuste turu toimimist ja seetõttu tuleks seda jätkata;
- P. arvestades, et algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse paindlikkusmehhanismi tähtajatut pikendamine hõlbustaks kestlike lennukikütuste tõhusamat jaotamist kogu liidus;
- Q. arvestades, et kestlike lennukikütuste kasutamise kohustuste praegune järkjärguline suurendamine võib pärssida koheseid investeeringuid tootmisvõimsusesse, samas kui lineaarne trajektoor võiks anda tugevamaid ja prognoositavamaid investeerimissignaale;

- R. arvestades, et ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) läbivaatamine annab võimaluse tegeleda Euroopa lennuettevõtjaid mõjutavate konkurentsimoonutustega, eelkõige lahutades kestlike lennukikütuste füüsilise tankimise nende keskkonnaomaduste deklareerimisest;
- S. arvestades, et õhusõiduki käitajatel peaks olema võimalik deklareerida ELi HKSi raames heitkoguste vähendamist sertifitseeritud kestlike lennukikütuste kviitungite alusel;
- T. arvestades, et teatavad erandid, mis on seotud kestlike lennukikütuste tarnimisega ELi saartele, võivad tekitada siseturul tarbetuid moonutusi;
- U. arvestades, et taastuenergia direktiivi massibilansisüsteem peaks jätkuvalt reguleerima kestlike lennukikütuste jälgitavust kogu tarneahelas kuni füüsilise üleandmiseni algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse kohaldamisalasse kuuluvates lennujaamades, mis peaks olema „tagasipöördumispunkt“, mille ületamisel võib kohaldada reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi elemente;

I. Reguleerimisese

- 1. on seisukohal, et Euroopa reserveerimis- ja deklareerimismehhanism võimaldaks õhusõiduki käitajatel osta kestlikke lennukikütuseid, olenemata lennujaamast, kuhu neid füüsiliselt tarnitakse ja kus neid tangitakse; märgib, et iga ostu puhul peaksid kütusetarnijad väljastama ostvale õhusõiduki käitajale tõendi ostmise kohta kestlike lennukikütuste kviitungi kujul; märgib lisaks, et õhusõiduki käitaja võib seejärel kasutada seda kviitungit, et deklareerida sellega seotud heitkoguste vähendamist;

II. Reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi rakendamise esimene etapp

- 2. kutsub komisjoni üles looma Euroopa kestlike lennukikütuste reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi esimese etapina mehhanismi, mis põhineb algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse ja taastuenergia direktiivi alusel juba kehtestatud aruandekohustustel, sealhulgas kestlikkuse tõendite kasutamisel kestlike lennukikütuste kviitungite väljastamise alusena;
- 3. on seisukohal, et andmed, mille õhusõiduki käitajad esitavad algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse ja taastuenergia direktiivi alusel, peaksid olema kestlike lennukikütuste kviitungite väljastamise aluseks;
- 4. märgib, et kestlike lennukikütuste kviitungid peaksid olema lennuettevõtjate jaoks aluseks, et deklareerida HKSi direktiivi alusel kestlike lennukikütuste HKSi lubatud heitkoguse ühikuid, mitte tõend kestlike lennukikütuste füüsilise tankimise kohta;
- 5. on seisukohal, et hästi toimiv reserveerimis- ja deklareerimismehhanism võib kiirendada kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu, ning nõuab seetõttu tungivalt, et komisjon suurendaks märkimisväärselt kestlike lennukikütuste HKSi lubatud heitkoguse ühikute arvu ja pikendaks nende kättesaadavust 2030. aasta järgseks perioodiks;

III. Reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi rakendamise teine etapp

6. kutsub komisjoni üles lisama õhusõiduki käitajad kontoomanikena liidu andmebaasi (mis on loodud taastuvenergia direktiivi alusel), mille eesmärk on tagada, et keskkonnaomadused jäävad täielikult jälgitavaks alates tootmisest kuni lõpliku jaotamiseni;
7. kutsub komisjoni üles looma liidu andmebaasi raames spetsiaalse platvormi, mis võimaldab õhusõiduki käitajatel kaubelda ELi lennujaamades tarnitud kestlike lennukikütustega seotud kestlike lennukikütuste kviitungitega, jätkates samal ajal mehhanismi laiendamist EMP-EFTA riikidele;
8. rõhutab, et ainult õhusõiduki käitajatel peaks olema õigus osaleda kestlike lennukikütuste kviitungite järelturul;
9. kordab, et mehhanismi hakatakse kohaldama ainult ELi lennujaamades füüsiliselt tangitud säästvate lennukikütuste suhtes;
10. on seisukohal, et kestlike lennukikütuste kviitungeid ei tohiks üle kanda rohkem kui kaks korda ja ainult 12 kuu jooksul alates väljastamise kuupäevast;

IV. Seos algatusega „ReFuelEU Aviation“

11. nõuab algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse alusel loodud paindlikkusemehhanismi tähtajatut pikendamist;
12. kutsub komisjoni üles asendama kestlike lennukikütuste kasutamise kohustuse praeguse järkjärgulise trajektoori lineaarse trajektooriga, et anda tugevamaid ja prognoositavamaid investeerimissignaale;

V. Seos ELi HKSi

13. kutsub komisjoni üles hindama ELi HKSi käsitleva uue ettepaneku kontekstis süsteemi laiendamist EMP-välistele liinidele, et tegeleda Euroopa lennuettevõtjaid mõjutavate konkurentsimoonutustega;
14. kutsub komisjoni üles kaotama praeguse sooduskohtlemise, mis on seotud kestlike lennukikütuste tarnimisega saartele, mis võib tekitada tarbetuid turumoonutusi;

VI. Seos taastuvenergia direktiiviga

15. kutsub komisjoni üles hindama taastuvenergia direktiivi eelseisva läbivaatamise raames, kas kestlike lennukikütuste tootmise praegune nõuetele vastavate lähteainete baas on tulevase nõudluse rahuldamiseks ja tulevaste kohustuste täitmiseks piisav;
16. kutsub komisjoni üles tegema asjakohasel juhul ettepaneku nõuetele vastavate lähteainete baasi laiendamiseks, säilitades samal ajal tugevad kestlikkuse kaitsemeetmed;
17. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Kontekst

Kestlikud lennukikütused on praegu peamine süsinikuheite vähendamise viis, mis on lennundussektorile lühikeses ja keskpikas perspektiivis kättesaadav. Erinevalt vesiniku- või elektriõhusõidukitest saab kestlikke lennukikütuseid praegu kasutada olemasolevates õhusõidukites ja kütusetaristus. Probleemiks jäävad siiski ulatus ja kulud.

Käesolevas raportis pakutakse välja meetmed, et muuta Euroopa lennundus konkurentsivõimelisemaks ja keskkonnahoidlikumaks. Lisaks muudele meetmetele keskendutakse selles eelkõige Euroopa reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi (B/C) kasutuselevõtule. Sellise mehhanismi kohaselt jätkatakse kestlike lennukikütuste füüsilist tarnimist liidu lennujaamadesse ja tankimist seal. Erinevus praeguse süsteemiga seisneks selles, et õhusõiduki käitajad saaksid osta kestlikke lennukikütuseid isegi siis, kui nad ei tegutse lennujaamas, kuhu kütust füüsiliselt tarnitakse ja kus seda tangitakse. Praktikaks teeks selle mehhanismi võimalikuks kestlike lennukikütuste kviitungite väljastamine. Kui õhusõiduki käitaja ostab kestlikke lennukikütuseid, peaks kütusetarnija väljastama ostvale õhusõiduki käitajale vastava kestlike lennukikütuste kviitungi, olenemata lennujaamast, kuhu kestlikke lennukikütuseid füüsiliselt tarnitakse ja kus neid tangitakse. See kviitung peaks tõendama säästvate lennukikütuste ostu ja võimaldama õhusõiduki käitajal deklareerida sellega seotud heitkoguste vähendamist.

Õigusraamistik

Algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitlev määrus (määrus (EL) 2023/2405) tulenes ELi õigusaktide paketist „Eesmärk 55“ (mille eesmärk on vähendada kasvuhuonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks 55 %), millega püütakse viia transport kooskõlla 2050. aastaks kliimaneutraalsuse saavutamise eesmärgiga ja luuakse kestlike lennukikütuste ühtlustatud ühtne turg kogu Euroopas. Lennundus on heitkoguste vähendamisel teistest sektoritest maha jäänud, mistõttu on vaja sektoripõhist kestlike lennukikütuste kasutamise kohustust. Algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitlev määrus võeti vastu 2023. aastal (jõustus 1. jaanuaril 2024). Selle peamine eesmärk on suurendada kestlike lennukikütuste kasutamist ELi lennunduses ning seda kohaldatakse kõigi ELi lennujaamadest väljuvate lendude suhtes.

Määrusega kohustatakse kütusetarnijaid segama järjest suuremal määral kestlikke lennukikütuseid tavapärase lennukikütusega ning nad peavad tagama, et ELi lennujaamadesse tarnitav lennukikütus sisaldab järjest suuremal määral kestlikke lennukikütuseid: 2 % alates 2025. aastast; 6 % alates 2030. aastast; 20 % alates 2035. aastast; 70 % 2050. aastaks.

Need eesmärgid hõlmavad ka konkreetset allkohustust sünteetiliste kütuste (sünteetilised kestlikud lennukikütused) jaoks, alustades 1,2 %-st 2030. aastal ja suurendades seda 35 %-ni 2050. aastaks, ning määrusega luuakse ka seire- ja aruandesüsteemid nõuete täitmise tagamiseks.

ELi lennujaamades tegutsevad lennuettevõtjad peavad tankima miinimumkoguse segatud kütust, tagades heitkoguste vähendamise nii ELi-sisestel kui ka EList väljuvatel rahvusvahelistel lendudel. Määrus peaks soodustama investeringuid kestlike lennukikütuste tootmisvõimsusesse ja tarnetaristusse Euroopas.

Kas turg on siiski laienenud? Vastus on: jah, kuid sellest ei piisa kõigi jaoks.

Tootmisvõimsus suureneb, tehakse investeerimisotsuseid ja kütusetarnijad saavad kasu paindlikkuse mehhanismist, mis võimaldab neil kuni 2035. aastani saavutada ELi lennujaamade keskmise nõuetele vastavuse.

- Algatuse „ReFuelEU“ paindlikkuse mehhanism

Praegune paindlikkuse mehhanism sisaldub artiklis 15 ja seda kohaldatakse üleminekuperioodil 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2034. Selle ajavahemiku jooksul ei nõua ReFuelEU, et iga lennujaam või kütusetarnija asukoht täidaks kestlike lennukikütuste segamise kohustust individuaalselt.

Selle asemel võib kütusetarnija täita kestlike lennukikütuste kasutamise kohustust kõigi nende ELi lennujaamade kaalutud keskmise¹ põhjal, kus ta tegutseb. See tähendab, et tarnija võib:

- ° tarnida mõnesse ELi lennujaama kestlikke lennukikütuseid rohkem, kui on nõutud,
- ° tarnida teistesse lennujaamadesse kestlikke lennukikütuseid vähem (või üldse mitte),

seni kuni tema kogu ELi kütuse müügis saavutatakse kestlike lennukikütuste nõutav keskmine osakaal.

Oletagem näiteks, et tarnija müüb:

- ° ELi lennujaamades 2025. aastal kokku 1 miljon tonni lennukikütust,
- ° kohustus on kasutada 2 % kestlikke lennukikütuseid.

Tarnija peab tooma ELi lennukikütuste turule 20 000 tonni kestlikke lennukikütuseid.

Paindlikkusperioodil võiks ta:

- ° tarnida suurtesse sõlmjaamadesse, nagu Pariisi lennujaam või Frankfurdi lennujaam, 5 % kestlikke lennukikütuseid,
- ° tarnida väiksematesse lennujaamadesse 0 %,

ning vastata ikkagi nõuetele, kui kogu ELi keskmine on 2 %.

Miks see kasutusele võeti? Komisjon põhjendas seda sellega, et kestlike lennukikütuste tootmine ja logistika on alles arenemas. Seega väldib paindlikkuse mehhanism kestlike lennukikütuste viivitamatu kättesaadavuse sundimist igas lennujaamas; võimaldab tarnijatel koondada kestlikud lennukikütused sinna, kus tarneahelad on juba olemas; vähendab nõuete täitmise seotud kulusid; annab tööstusharule aega tootmise suurendamiseks, enne kui 2035. aastal algab täielik nõuetele vastavus lennujaamade kaupa.

Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega

¹ Algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse artikli 15 lõige 1.

- Algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse ja ELi HKSi õigusaktide koostoime ja kooskõla

Kestlike lennukikütuste kasutamise kohustus ei toimi isoleeritult, vaid on osa laiemast õigusraamistikust, mis hõlmab ELi HKSi, mille läbivaatamise ettepaneku esitas komisjon 2026. aasta juulis. Seetõttu tuleks hoolikalt kaaluda nende vahendite vastastikust mõju.

Kuna lennunduse HKSi lubatud heitkoguse ühikute (LHÜd) tasuta eraldamine lõpetatakse järk-järgult, seisavad lennuettevõtjad üha enam silmitsi fossiilpetrooleumi süsinikukuludega. Samal ajal pakub läbivaadatud HKS sihtotstarbelist toetust kestlike lennukikütuste kasutuselevõtuks, eraldades LHÜsid, et aidata lennuettevõtjatel kompenseerida kestlike kütustega seotud suuremaid kulusid. Selleks on 2030. aastaks eraldatud ligikaudu 20 miljonit LHÜd, samas kui uues ettepanekus nähakse kuni 2040. aastani ette veel kuni 110 miljonit LHÜd, et toetada kestlikke lennukikütuseid ja muid toetusõiguslikke lennunduse süsinikuheite vähendamise meetmeid.

ReFuelEU paindlikkusemehhanismi ei kohaldata ELi HKSi arvestuse suhtes.

Selleks et lennuettevõtja saaks taotleda kestlike lennukikütuste HKSi soodustust (heite nullmäära kohaldamine ja sellega seotud toetusmehhanismid), peavad kestlikud lennukikütused olema füüsiliselt tarnitud lennujaama, kus lennuettevõtja kütust tankis. Tarnija ei saa tugineda üksnes ReFuelEU kohasele keskmistamisele, et saada HKSi soodustusi mujal. Need kaks süsteemi on õiguslikult eraldiseisvad. See on oluline punkt, sest algatus „ReFuelEU Aviation“ ja ELi HKS mõõdavad erinevaid asju ja neil on erinev nõuete täitmise loogika.

Segadust tekitab asjaolu, et algatuse „ReFuelEU“ raames saab kütusetarnija kasutada paindlikkusemehhanismi ja täita nõudeid kogu ELi keskmise alusel. Näiteks:

Lennujaam	Tarnitud lennukikütus	Kestlike lennukikütuste osakaal
Pariis	100 tonni	4 %
Brüssel	100 tonni	0 %
Kokku	200 tonni	2 %

Tarnija täidab algatuse „ReFuelEU“ kohast 2025. aasta kohustust, sest kestlike lennukikütuste keskmine sisaldus tema kogu ELi tarnetes on 2 %. ReFuelEU seisukohast on kõik nõuded täidetud.

Teiselt poolt oletagem, et lennuettevõtja tangib:

- ° 100 tonni Brüsselis (0 % kestlikke lennukikütuseid, mis on füüsiliselt segatud),
- ° 100 tonni Pariisis (4 % kestlikke lennukikütuseid, mis on füüsiliselt segatud).

ELi HKSi kohaldamisel saab lennuettevõtja deklareerida ainult need kestlikud lennukikütused, mis tegelikult segati tema ostetud kütusesse.

Sellest tulenevalt:

- ° Pariisi kütus: lennuettevõtja võib deklareerida kestlike lennukikütuste komponendi ja saada vastava HKSi soodustuse.

° Brüsseli kütus: lennuettevõtja ei saa taotleda kestlike lennukikütuste soodustust, sest seal tangitud kütuses ei olnud füüsiliselt üldse kestlikku lennukikütust.

Lennuettevõtja ei saa tugineda tarnija ELi keskmisele näitajale ja eeldada, et Brüsselis tangitud kütus sisaldas 2 % ulatuses kestlikke lennukikütuseid. HKS seda ei võimalda. ELi HKS põhineb tõendatud heitkogustel ja iga õhusõiduki käitaja tõendatud kütusekasutusel. HKS-i kohustuste vähendamiseks peab lennuettevõtja tõendama, et teatav kogus nõuetele vastavaid kestlikke lennukikütuseid tarniti ja tarbiti. Järelevalveahelat ja kestlikkust käsitlevad dokumendid peavad olema seotud tegelike kütusetarnetega.

Teiste sõnadega: algatus „ReFuelEU“ reguleerib kütusetarnijaid; ELi HKS reguleerib õhusõiduki käitajaid; nõuetele vastavus ühes süsteemis ei anna automaatselt nõuetele vastavuse õigusi teises süsteemis.

Ja see tekitab praktilise probleemi. Kütusetarnija võib täita oma algatuse „ReFuelEU“ kohase kohustuse, koondades kestlikud lennukikütused vähestesse suurtesse sõlmpunktidesse. Paljudes lennujaamades tegutseval lennuettevõtjal ei pruugi aga olla kõikjal juurdepääsu kestlikele lennukikütustele. Selle tulemusena: tarnija täidab ReFuelEU nõudeid, lennuettevõtja saab vähem HKS-i soodustusi kui siis, kui kestlikud lennukikütused oleksid tema võrgus füüsiliselt kättesaadavad.

See on üks põhjus, miks mõned lennuettevõtjad toetavad reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi laiemat kasutamist või täiendavaid paindlikkuse mehhanisme, mis võimaldavad ühes asukohas ostetud kestlike lennukikütustega luua nõuetele vastavuse väärtust mujal.

Lühidalt öeldes võib kütusetarnija täita algatuse „ReFuelEU“ nõudeid kogu ELi hõlmava keskmise kestlike lennukikütuste segu kaudu, kuid lennuettevõtja võib saada HKS-i soodustusi ainult selliste kestlike lennukikütuste eest, mis tegelikult tarnitakse kütusesse, mida ta tangib. Teisisõnu saab nõuetele vastavust ReFuelEU raames keskmistada, kuid HKS-i soodustused on endiselt seotud kestlike lennukikütuste füüsiliselt kontrollitud kasutamisega. See eristamine on lennuettevõtjate ja kütusetarnijate vahelise praeguse arutelu keskmis.

Algatusega „ReFuelEU“ mõõdetakse seda, mida kütusetarnijad ELi turule lasevad, samas kui ELi HKS-i mõõdetakse seda, mida individuaalsed lennuettevõtjad suudavad tõendada, et nad tegelikult kasutasid.

See selgitab, miks samal kestlike lennukikütuste liitriil võivad nende kahe korra puhul olla erinevad tagajärjed.

Eeltoodu põhjal tekivad kaks erinevat küsimust:

° *Algatus „ReFuelEU Aviation“*: „Kas kütusetarnija saavutas kestlike lennukikütuste kohustusliku osakaalu oma kogu ELi kütusetarnetes?“

° *ELi HKS*: „Kas lennuettevõtja suudab tõendada, et tema lendude puhul tangiti füüsiliselt ja kasutati nõuetele vastavaid kestlikke lennukikütuseid?“

Kuna need küsimused on erinevad, võib tarnija täita täielikult algatuse „ReFuelEU“ nõudeid, samal ajal kui lennuettevõtjal võib teatavates lennujaamades olla endiselt piiratud juurdepääs HKS-i soodustustele.

Seepärast käib aruteli rohkem selle ümber, kus on kestlikud lennukikütused füüsiliselt kättesaadavad ja kas lennuettevõtjad saavad neile juurde pääseda viisil, mis loob HKSi väärtust. See selgitab praegust erimeelsust lennuettevõtjate, kütusetarnijate ja reguleerivate asutuste vahel selle üle, kas on vaja täiendavat paindlikkust.

- Koostoime taastuenergia direktiiviga

Nagu eespool märgitud, tuleks alati tagada ELi õigusaktide sidusus ning taastuenergia direktiiv on kolmas õigusakt, millega raamistik tuleks vastavusse viia.

Taastuenergia direktiiviga edendatakse taastuenergia kasutamist eri sektorites ja kehtestatakse nõuetele vastavate kütuste raamistik, mille suhtes kohaldatakse konkreetseid kestlikkuse ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise kriteeriume, sealhulgas lähteainete, maakasutuse ja tootmisviisidega seotud nõudeid.

Seda arvesse võttes on väga oluline, et kõiki taastuenergia direktiivi kohaselt nõuetele vastavaid kütuseid tunnustataks ka reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi raames. See tagaks kogu süsteemi sidususe ja tulemusliku toimimise, võimaldades samal ajal täielikult integreerida kõik olemasolevad elemendid, sealhulgas kestlike lennukikütuste LHÜd.

Konsulteerimine sidusrühmadega

Lennuettevõtjad ja kütusetarnijad on eriarvamusel selles, kas reguleerimist tuleks kohandada.

Lennuettevõtjad, keda esindavad IATA ja mitu Euroopa lennuettevõtjat, väidavad, et kestlike lennukikütuste kättesaadavus on endiselt ebapiisav, hinnad on tavapärasest lennukikütusest mitu korda kõrgemad ja tulevasi eesmärke võib olla raske saavutada. Mõned on soovitanud täiendavaid paindlikkusmeetmeid.

Selle asemel väidavad kütusetarnijad, et märkimisväärne paindlikkusmehhanism on olemas juba 2034. aastani.

Komisjoni 2025. aasta hinnangus jõuti järeldusele, et sektor püsib üldjoontes ajakavas ja olemasolev paindlikkusmehhanism toimib. Seetõttu tuleks keskenduda pigem jälgitavuse ja rakendamise parandamisele kui õigusaktide taasavamisele.

Vahendi valik: reserveerimis- ja deklareerimissüsteem

Reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi elementide kasutuselevõtt võib võimaldada kõigil nõuetele vastavatel kestlike lennukikütuste kogustel aidata kaasa süsinikuheite vähendamisele, olenemata füüsilistest tarnepiirangutest.

Kuigi reserveerimis- ja deklareerimismehhanism ei ole imerohi, on see oluline vahend, mis võib parandada juurdepääsu kestlikele lennukikütustele kogu liidus ja aidata vähendada praegu turul täheldatavaid märkimisväärseid hinnaerinevusi. Eelkõige on kohustuse täitmiseks tarnitavad kestlikud lennukikütused sageli märkimisväärselt kallimad kui vabatahtlikul turul kaubeldavad kestlikud lennukikütused. Hästi toimiv reserveerimis- ja deklareerimisraamistik toetaks seega tõhusamat turgu, parandades kestlike lennukikütuste jaotamist ja tagades nõuete täitmisega seotud kulude kulutõhusama jaotuse.

Komisjon esitab 1. jaanuariks 2027 aruande², milles hinnatakse, kas kestlike lennukikütuste turg areneb piisavalt kiiresti, milline on määruse mõju lennunduse konkurentsivõimele ja süsinikuheite vähendamisele ning kas kestlike lennukikütuste eesmärged, kütuse määratlusi või õigusaktide kohaldamisala on vaja kohendada. Aruandes hinnatakse ka vajadust kestlike lennukikütustega seotud investeeringute, tööhõive ja koolituse ning teadusuuringute ja innovatsiooni järele.

Sellega seoses kutsub raportöör Euroopa Komisjoni üles esitama vajalikud seadusandlikud ettepanekud ja looma tingimused lennundussektori süsinikuheite kiireks vähendamiseks, säilitades samal ajal selle konkurentsivõime. Selleks on vaja mõjusat ja moonutamata kestlike lennukikütuste turgu, mis toetab ELi ühiste kliimaeesmärkide saavutamist. Kestlike lennukikütuste tootmise ja tarnimise suurendamine on oluline lennutranspordi süsinikuheite vähendamiseks ja liidu kliimaeesmärkide saavutamiseks.

Nagu resolutsioonis märgitud, võiks reserveerimis- ja deklareerimismehhanismi elemente rakendada kaheetapilise lähenemisviisi kaudu, mis tagab regulatiivse sekkumise miinimumtaseme, vältides samal ajal lisakulusid ELi ja liikmesriikide jaoks. Selline lähenemisviis hõlbustaks kestlike lennukikütuste tõhusamat jaotamist, parandaks juurdepääsu kogu liidus ja aitaks tagada nende kättesaadavuse konkurentsivõimelisemate hindadega.

Selle küsimusega tuleks kiiremas korras tegeleda. Viivitamata tuleks luua toimiv reserveerimis- ja deklareerimismehhanism, et pakkuda turuosalistele vajalikku selgust ja kindlust. Raamistiku võib ka korrapäraselt läbi vaadata, et tagada turutingimuste ja -tavade muutudes selle eesmärgipärasus.

² Algatust „ReFuelEU Aviation“ käsitleva määruse (EL) 2023/2405 artikli 17 lõige 1.