

SELETUSKIRI

Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks

1. Sissejuhatus

Euroopa Ülemkogu kinnitas 2020. a detsembris Euroopa Liidu uue siduva eesmärgi vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet võrreldes 1990. aastaga vähemalt 55% võrra. 2050. aastaks on eesmärk saavutada kliimaneutraalsus ehk olukord, kus pole kasvuhoonegaaside netoheidet. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu vastu võetud nn Euroopa kliimamääruses¹.

14. juulil 2021 esitas Euroopa Komisjon kliima- ja energiaalaste õigusaktide paketi „Eesmärk 55“, mille raames esitati ka määruse ettepanek kestlike lennukikütuste edendamiseks ELis². Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevaid heitmeid vähendada 2050. aastaks 90%. Euroopa Komisjon on seisukohal, et kõik transpordiliigid, sealhulgas ka lennutransport, peavad aitama kaasa heitmete vähendamisele.

Lennundusel on oluline roll Euroopa Liidu (EL) majanduskasvu tagamisel ja inimeste liikumisvõimaluste pakkumisel. 2018. aastal kasutas üle 1,2 miljardi lennureisija enam kui 500 Euroopas asuvat lennujaama. Samas on lennundusvaldkond ka kasvuhoonegaaside põhjustaja. Lennutranspordi tekitatud heitmete kogus moodustas 2019. aastal 3,3% kogu EL-i kasvuhoonegaaside (KHG) heitmest ja 15,9% EL-i transpordisektori heitmest. Õhusõidukite tekitatav KHG maht kasvab. Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) hinnangul võib aastaks 2050 lennunduse KHG heitmed globaalselt kolmekordistuda võrreldes 2015. a näitajatega.

Probleem peitub selles, et lennundussektori energiaallikateks on pea täielikult fossiilkütused. Selleks, et märkimisväärselt vähendada heitmekoguseid, tuleb sektoril kiirendada üleminekut täiustatud kestlikele bio- ja sünteetilistele kütustele. Sõltuvalt 2030. a kliimaeesmärgi kava raames hinnatud poliitikastsenaariumidest ning säästva ja aruka liikuvuse strateegia toetusest, peaksid kestlikud lennukikütused 2030. aastaks moodustama vähemalt 5% ja 2050. aastaks 63% kasutatavast lennukikütusest.

Mitmed kestlikud lennukikütused on sertifitseeritud ja sobivad kasutamiseks lennukimootorites. Kuna mainitud kütuste tootmiskulud on kõrged, siis ei ole need leidnud kütuseturul kasutust (eeldatavalt moodustavad kestlikud lennukikütused vaid 1% tarbitavast lennukikütusest). Euroopa Komisjoni hinnangul on sünteetiliste lennukikütuste tootmiskulud hetkel hinnanguliselt kolm kuni kuus korda suuremad kui fossiilse kütuse oma. Lisaks bio- ja sünteetilistele kütustele katsetakse lennunduses ka teisi energiaallikaid. Pilootprojekte on tehtud vesiniku ja elektri jõul töötavate lennukite ehitamiseks, kuid need õhusõidukid ei ole veel kasutusse jõudnud. Elektritoite kasutamine on lennujaamades levinud praktika, ka Eestis on hetkel tagatud rahvusvahelisi lende teenindavates lennujaamades seisvate lennukite elektritoide.

1 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

2 Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse võrdsete võimaluste tagamist säästva lennutranspordi jaoks, COM(2021) 561 final, 14.07.2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0561&from=EN>

Euroopa Komisjon leiab, et seadusloome (kohustuse tekitamise) kaudu on võimalik ergutada tehnoloogia arengut ja keskkonnasõbralike lennukikütuste tootmist ning tarnimist EL-i lennujaamadesse. Samuti loodetakse, et EL-is kehtiv seadusloome avaldab rahvusvahelisel tasandil lennundussektorile survet kasutada keskkonnasõbralikumaid kütuseid ning survestab Rahvusvahelist Tsiviillennundusorganisatsiooni (ICAO) liikuma kiiremini kliimaneutraalsuse saavutamise seonduvate eesmärkide suunas.

Kavandatava määruse eesmärk on tagada lennunduse ühtse turu osalistele võrdsed võimalused ning kehtestada sektorile kindlad reeglid, mis tagavad selle konkurentsivõime, suurendades samal ajal sektori kestlikkust. Tegemist on uue algatusega, mis on ette nähtud jõustuma 1. jaanuarist 2023 (osa artiklite puhul, mis käsitlevad kütuse miinimumosakaale ning aruandlust, on kohaldamine ette nähtud 1. jaanuarist 2025 ning 1. aprillist 2024).

Seletuskirja koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Euroopa Liidu ja rahvusvahelise koostöö osakonna nõunik Tarmo Ots (tarmo.ots@mkm.ee, tel 7153420) ning lennundusosakonna juhataja Taivo Linnamägi (taivo.linnamagi@mkm.ee). Seletuskirja kooskõlastas Euroopa Liidu ja rahvusvahelise koostöö osakonna juhataja Silver Tammik. Transpordi valdkonna eest vastutab asekancler Ahti Kuningas (ahti.kuningas@mkm.ee, tel 6256468).

2. Sisu ja võrdlev analüüs

Õigusaktide paketti „Eesmärk 55“ kuuluv algatus ingliskeelse lühendiga „FuelEU Aviation“ on üks meede, mille eesmärk on tegeleda lennutranspordist pärit heitme vähendamise. Mainitud algatuse eesmärk on suurendada taastuv- ja vähese CO₂ heitmega kütuste kasutamist EL-i lennutranspordis, et aidata kaasa EL-i ning rahvusvaheliste kliima- ja keskkonnanäesmärkide saavutamisele.

Määrusega soovib Euroopa Komisjon suunata lennutranspordi kiiret üleminekut fossiilkütustelt kestlikele kütustele ja selle kaudu muuta lennureisid keskkonnasäästlikumaks. Euroopa Komisjoni hinnangul peaks õigusakti rakendamine viima senisest kiiremini kestlike lennukikütuste tootmise ja kasutuselevõtni ning julgustama ettevõtjaid tegema pikaajalisi investeeringuid kütuste tootmisse.

Määruse eelnõu järgi peavad kestlike lennukikütuste kasutamisele üle minema kõik EL-i lennujaamades tegutsevad lennuettevõtjad, olenemata nende riikkondsusest. Lennukikütuste tarnijad peavad hakkama varustama kestlike kütustega EL-i lennujaamasid ning lennuettevõtjaid kohustatakse enne EL-i lennujaamadest väljumist tankima lennukikütust, mis on segatud kestliku lennukikütusega. Eelnõuga sätestatakse kestlike lennukikütuste minimaalne osakaal ajavahemikus 2030–2050 ning õhusõidukite käitajatele ja kütusetarnijatele kehtestatakse seda tegevust kinnitav aruandluskohustus.

Eelnõu kohaselt peab kütusetarnija segama EL-i lennujaamades pardale võetava reaktiivkütuse hulka üha rohkem kestlikke lennukikütuseid, sealhulgas sünteetilisi vähese CO₂ heitmega kütuseid. Ühtlasi on lennuettevõtjad kohustatud täitma enne iga väljalendu EL-is asuvast lennujaamast lennuki paagid kütusega, millesse on segatud kestlikke lennukikütuseid. Kohustuse täitmise peavad tagama EL lennujaamad, lennukikütuste tarnijad ja kõik lennuettevõtjad (sh kolmandate riikide lendajad, kui nende EL-i lennujaamadest väljuvate lendude maht ületab aastas 729 lendu).

Lennuettevõtjad on kohustatud enne EL-i lennujaamadest väljumist tankima lennukikütust, mis on segatud kestliku kütusega. Kütusetarnijatele seatakse kohustus lisada ajavahemikus

2030–2050 reaktiivkütusele järjest suurem kogus kestlikke lennukikütuseid (eelnoõu lisa 1): 2% aastaks 2025; 5% aastaks 2030; 20% aastaks 2035; 32% aastaks 2040; 38% aastaks 2045 ja 63% aastaks 2050. Sünteetilistele kütustele kehtivad eraldi alameesmärgid (arvestatud osakaaluna lennunduse kogu kütusetarbimisest): 0,7% aastaks 2030; 5% aastaks 2035; 8% aastaks 2040; 11% aastaks 2045 ning 28% aastaks 2050.

Kestlike kütuste all peab Euroopa Komisjon silmas eelkõige uue põlvkonna biokütuseid (algatus ei hõlma põllukultuuridel põhinevaid biokütuseid) ja rohelisest elektrist toodetud sünteetilisi kütuseid kooskõlas uuendatava taastuvenergia direktiivis sätestatud säästlikkuse nõuetega. Elektrit ja vesinikku määrus ei hõlma: Euroopa Komisjon tunnustab nende kütuste tugevat potentsiaali, kuid ühtlasi prognoosib, et neid on võimalik kasutada ainult lühilendude puhul ja pärast 2035. aastat.

Määruse eelnõu koosneb 15 artiklist ja kahest lisast.

Artiklis 1 kirjeldatakse kavandatava määruse sisu ehk kehtestatakse ühtlustatud eeskirjad suurendamiseks kestlike lennukikütuste kasutamist.

Artiklis 2 sätestatakse määruse kohaldamisala, milleks on õhusõidukite käitajad, EL-i lennujaamad (kus on üle 1 miljoni reisija aastas või kus käideldakse üle 100 000 tonni kaupa) ja lennukikütuste tarnijad.

Artiklis 3 tuuakse välja määruses kasutatavad mõisted.

Artiklis 4 kehtestatakse lennukikütuse tarnijate kohustus tagada, et EL-i lennujaamades õhusõiduki käitajatele kättesaadavaks tehtud lennukikütus sisaldaks kestliku lennukikütuse miinimumosakaalu vastavalt määruse lisale 1.

Artiklis 5 kehtestatakse õhusõiduki käitajatele kohustus, et konkreetsetes EL-i lennujaamas pardale võetava lennukikütuse kogus oleks vähemalt 90% nõutavast aastasest tarbitavast lennukütusest.

Selgitus: Aastane lennukikütuse kogus määruse tähenduses on vajalik määratleda selleks, et siduda õhusõiduki käitaja aasta vältel käitatavad konkreetsest lennujaamast väljuvad kõik ärilised lennud seal tarbitava lennukikütusega. Eelnõule lisatud seletuskirja põhjal mõistame seda kui kohustust, mille järgi enne lennujaamast väljumist tangitud kütuse kogus peaks vastama lennuks vajalikule kütusekogusele. See tähendab, et õhusõiduki käitajad peavad enne lennujaamast väljumist täitma paagid ainult selle reisi jaoks vajaliku kütusega. Selle nõudega üritatakse tekitada kestliku lennukikütuse turgu kõikides lennujaamades ning vältida konkurentsieelise andmist lennuettevõtjatele, kellel on ligipääs odavamale kütusele.

Artiklis 6 kohustatakse lennujaamasid tagama kestlike lennukikütuste jaoks sobiv taristu ja kestliku lennukikütuse olemasolu (osakaal tavapärasest kütuses) vastavalt määruse lisale 1.

Artiklites 7 ja 8 täpsustatakse õhusõiduki käitajate aruandluskohustus ja sätestatakse eeskirjad koos aruande vormiga, et vältida võimalikke topeltarvestusi.

Artiklis 9 täpsustatakse lennukikütuse tarnijate aruandluskohustus.

Artiklites 10 ja 11 kohustatakse liikmesriike määrama pädev asutus, mis kontrollib määruse tingimuste rakendamist, samuti sätestatakse määruse tingimuste ülevõtmisest teavitamise tähtaeg (s.o 31. detsember 2023) ning karistusnormid.

Artikliga 12 kohustatakse Euroopa Lennundusohutusametit avaldama iga-aastast tehnilist aruannet, mis põhineb õhusõiduki käitajate ja kütusetarnijate esitatud aastaaruannetel ning turuanalüüsil.

Artikliga 13 kehtestatakse viieaastane üleminekuperiood kuni 31. detsembrini 2029 lennukikütuse tarnijatele kestliku lennukikütuse tagamiseks vastvalt määruse tingimustele ja määruse lisale 1 (kaalutud keskmisena).

Artiklis 14 määratletakse Euroopa Komisjonile kohustus esitada aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule vähemalt iga viie aasta järel käesoleva määruse rakendamise kohta.

Artikli 15 kohaselt on määruse jõustumise kuupäevaks 1. jaanuar 2023, v.a artiklid 4 ja 5 jõustumise tähtajaga 1. jaanuarist 2025 ning artiklid 7 ja 9, mida kohaldatakse 1. aprillist 2024.

Eelnõul on kaks lisa. I lisas määratletakse kestliku lennukikütuse, sealhulgas sünteetilise lennukikütuse minimaalne osakaal tarnitavas lennukikütuses ning II lisas esitatakse õhusõiduki käitajate aruandluskohustuse vorm.

3. Euroopa Liidu asja vastavus subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele

Algatus on vastavuses Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikega 2, mille alusel võivad Euroopa Parlament ja nõukogu seadusandliku tavamenetluse kohaselt kehtestada kohased sätted lennu- ja meretranspordi kohta. Nad teevad otsuse pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomiteega ning regioonide komiteega.

Euroopa Komisjoni hinnangul on soovitatavate eesmärkide saavutamiseks vaja siduvaid regulatiivseid meetmeid. Määrus on kõige sobivam vahend, et tagada kavandatud meetmete ühtne rakendamine EL-i liikmesriikides. Muidu võib tekkida olukord, kus riigiti kehtestatakse erinevaid nõudeid, mis moonutavad turgu. EL-i tasandi sekkumine on vajalik eelkõige selleks, et vältida riiklike meetmete ebaühtlust, millel võivad olla soovimatud tagajärjed. Näiteks, hinnaerinevuse korral EL-i sees ja väliselt võivad õhusõidukite käitajad otsustada majanduslikel põhjustel oma tankimisstrateegiaid kohandada ning soetada kütuse seal, kus see on soodsam. See suurendab õhusõidukite kütusekulu ja põhjustab tarbetut kasvuhoonegaaside heitme teket. Samuti võivad õhusõiduki käitajad või lennujaamad sattuda sise- või väliskonkurentidega võrreldes ebasoodsasse olukorda.

Õigusakti vastuvõtmiseks on nõukogus vaja kvalifitseeritud häälteenamust. Subsidiaarsustähtaeg on 5. november 2021. a. Määruse eelnõu menetlemine toimub EL nõukogu lennunduse töörühmas. Eesistuja Sloveenia on seadnud eesmärgiks saavutada nõukogu üldine lähenemisviis eelnõu kohta novembri keskpaigaks.

4. Esialgse mõjude analüüsi kokkuvõte

Mõju riigieelarvele (riigiasutuste ja KOV-ide korraldusele, tuludele ja kuludele)

Määruse vastuvõtmine mõjutab riigieelarve tulusid kaudselt, kuivõrd kestlikud lennukikütused on määruse rakendamise algusperioodil maksustatud sarnaselt tavapärase lennukikütustega. Lennukikütuste täiendav maksustamine plaanitakse energiamaksustamise direktiivi muudatuste tulemusel (hetkel menetluses), mille raames hinnatakse ka mõju maksutuludele. Ettevõtluskeskkonna ja konkurentsivõime huvides on kasulik, kui kestlike lennukikütuste laiemal kasutuselevõtmisel ja maksustamisel arvestatakse liikmesriikide majanduse eripäradega ja vajaduse korral nähakse ette üleminekumeetmed ja -toetused. Kestlike lennukikütuste maksustamine kasvava proportsiooniga peab arvestama turusituatsiooni ning pigem soodustama laialdasemat kasutuselevõttu. Kestliku lennukikütuse madalam maksustamine võrreldes tavapärase lennukikütusega aitaks kaasa selle laiemale

kasutusele ja võiks ka soodustada tootmisvõimekuse teket siinses regioonis. Kui kestlikke lennukikütuseid hakatakse maksustama kõrgemalt, siis hakkavad lennuettevõtjad otsima tankimisvõimalusi teistes riikides ja sellest jääb saamata Eesti riigi maksutulu.

Määruse rakendamisega kaasnevad ka riigile uued kohustused. Nõuete ülevõtmiseks tuleb läbida riigisisene menetlus, sh ette näha rakendamise tingimused turuosalistele (lennuettevõtjad, kütuse tootjad, tarnijad ja käitajad, lennujaamad) tingimuste täitmiseks. Samuti tuleb ette näha järelevalve ja raporteerimise tingimused Transpordiametile määruse tingimuste täitmise kohta. Viidatud kulusid menetletakse tulevikus vastavalt riigi majanduslikele võimalustele vastavate aastate riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve protsessis.

Mõju majandusele

Positiivse mõju majandusele annaks kestlike lennukikütuste tootmise alustamine Eestis. Selle eelduseks oleks piisava biomassi mahu olemasolu. Määruse väljatöötamise ajal ei ole selliseid tasuvusuuringuid ega äriplaanide tehtud. Ohuteguriks võib pidada kestliku lennukikütuse kõrgema hinnaga kaasneda võivat transpordiühenduse kallinemist. Lennuühendused on Eesti kui EL-i geograafilise ääreala riigi jaoks võtmetähtsusega ja suure mõjuga majanduskasvu soodustamiseks. Seega võib hinnatõusul olla negatiivne mõju piirkonna ettevõtluskeskkonna konkurentsivõimele. Määruse väljatöötamise ajal ei ole selliseid tasuvusuuringuid Eestis tehtud. Euroopa Komisjon on määruse mõjuhinnangus leidnud, et kütusekulude kasv kajastub lennupilethindades, mis 2050. aastaks suurenevad hinnanguliselt ligikaudu 8,1–8,2 %. Kõrgemad pilethinnad tooksid kaasa reisijateveo koguaktiivsuse mõningase vähenemise võrreldes lähtetasemega, kuigi 2050. aastaks on see EL-is võrreldes 2015. aastaga siiski kasvanud 77 %.

Mõju keskkonnale

Määrusest tulenev mõju keskkonnale on positiivne. Kestlike lennukikütuste ja vähese CO₂ heitmega sünteetiliste kütuste suurem kasutatavus toob kaasa väiksema kasvuhoonegaaside ja ka teiste õhusaasteainete heitmete vähenemise. Määruse mõjuanalüüsi kohaselt vähenevad lennundussektori CO₂ heitmed alates kütuse tootmisest kuni tarbimiseni 2050. aastaks ligikaudu 60-61%. Õhusaasteainete heitmekogused vähenevad 2050. aastaks ligikaudu 9% võrreldes 2015.a lähtetasemega.

Mõju sotsiaalvaldkonnale

Mõju sotsiaalvaldkonnale puudub.

Mõju regionaalarengule

Lennukikütuse kulud moodustavad suurusjärgus 25% õhusõiduki käitajate kuludest, mistõttu tuleb eeldada, et kestlikele lennukikütustele üleminek toob kaasa tegevuskulude kasvu, mis kantakse üle lennukipileti hinda ja võib kaasa tuua lennutranspordi kallinemise. Eestis ei ole vastavat analüüsi tehtud, kuid Euroopa Komisjon on määruse mõjuhinnangus leidnud, et kütusekulude kasv kajastub lennupilethindades, mis 2050. aastaks suurenevad hinnanguliselt ligikaudu 8,1–8,2 %.

Positiivse mõju regionaalarengule tänu võimalikele uutele töökohtade tekkele annaks kestlike lennukikütuste tootmise alustamine Eestis.

Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju riigi julgeolekule on positiivne. Lennukikütuste tootmine Eestis kindlustaks väiksema sõltumatuse imporditavast kestlikust lennukikütusest.

5. Vabariigi Valitsuse seisukohad ja nende selgitused

5.1. Toetame kestlike lennukikütuste kasutuselevõttu ja nende osakaalu järkjärgulist suurendamist vastavalt kestlike lennukikütuste määruse eelnõule. Kestlike lennukikütuste kasutuselevõtu kohustuse määramisel tuleb arvestada kütuste tootmisvõimekuse ja kättesaadavusega kogu Euroopa Liidu alal. Eesti seisukohast on oluline saavutada kestlike lennukikütuste ühtlane kättesaadavus ning mõistlik turuhind üle Euroopa Liidu, et säilitada õiglane konkurents kõigi liikmesriikide lennuettevõtjate ja lennujaamade vahel ning pakkuda reisijatele mõistliku hinnaga lennuühendusi erinevate piirkondadega.

Selgitus: Kestlike lennukikütuste kasutuselevõtmine õhusõidukites ei too kaasa mootorite ümberehitamist või uue täiendava tehnoloogia rakendamist. Praegu kasutusel olev tehnoloogia on selleks sobiv ning õhusõidukite tootjad arendavad tehnoloogiat aina puhtamate ja vähese süsinikdioksiidi heitmega sünteetiliste kütuste kasutamiseks. Kestlike kütuste kasutuselevõtmine ei too kaasa olulisi investeeringuvajadusi ka lennujaamadele.

Väljakutseks võib osutada kütuse kättesaadavus ja selle hind. Eesti kui geograafiliselt EL-i äärieriigi seisukohast on lennundus oluline ühenduvuse tagaja teiste EL-i keskustega ning lennukikütuse kättesaadavus ja selle hind mõjutab kindlasti Eesti reisijate ühendusvõimalusi. Hetkeseisuga puudub Eestis kestlike lennukikütuste tootmine, mis tingib mainitud kütuste sisseostmise vajaduse teiste riikide tootjatelt. Käesoleva määruse elluviimisel peab jälgima, et kestlikke kütuseid importivad riigid ei kannataks konkurentsipositsioonis kõrgemate kütusehindade tõttu, mis võib tervikuna avaldada olulist negatiivset mõju Eesti lennundussektori (lennuettevõtjad, AS Tallinna Lennujaam, aeronavigatsiooniteenuse osutajad, Tallinna lennujaamas kütuste tarnijad ja käitlejad, hooldusorganisatsioonid) konkurentsivõimele. Seetõttu on turumoonutuste vältimiseks oluline, et EL-i üleselt lähenetakse kestlike kütuste kasutuselevõtuks süsteemselt ja ühtselt, ilma regionaalsete erinevustega. Väga oluline on riigil ning AS-il Tallinna Lennujaam teha koostööd lennukikütuste tootjatega, et tagada piisav võimekus kestlike kütuste tootmiseks või alternatiivselt kestlike kütuste tarnimiseks Eestisse. Üheks lahenduseks oleks EL-i toetusmehhanismide (näit Õiglase ülemineku fond, Invest EU, Next Generation EU) võimalikult otstarbekas kasutamine ja vajadusel muude rahaliste lahenduste otsimine, mis peaksid toetama biokütuste ning vähese süsinikdioksiidi heitmega sünteetiliste kütuste tootmist. Täiendavalt oleks riigil võimalik kaaluda võimalikult soodsa maksustamise lahenduse kasutamist seoses kestlike lennukikütustega, arvestades seejuures käimasoleva energia maksustamise direktiivi eelnõu muutmisprotsessi tulemusi.

5.2. Peame oluliseks, et määrusest tulenevate uute nõuete rakendamine ei põhjustaks ebamõistlikult suuri kohustusi ja üleliigseid kulusid ning olulist halduskoormust lennuettevõtjatele ja lennujaamadele. Me toetame tankimiskohustuse kehtestamist enne väljalendu vaid juhul, kui see ei sea ohtu lennuohutust ning ei takista igakordset tankimist mittevajavate regionaalsete regulaarlendude toimimist.

Selgitus: Eelnõu näeb ette kestlike kütuste kasutamise teemalise aruandluskohustuse kütuse käitajatele ja tarnijatele ning õhusõidukite käitajatele, mis võib kaasa tuua täiendava

halduskoormuse. Aruandlus on põhjendatud, ent selle kogumiseks ja esitamiseks ette nähtud mehhanism peaks olema kõiki pooli minimaalselt koormav ja maksimaalselt automatiseeritud. Eelnõu selgituspunkt 21 alusel peavad õhusõiduki käitajad enne lennujaamast väljumist paagid kütust täis võtma. Enne konkreetsest liidu lennujaamast väljumist tangitud kütuse kogus peaks vastama sellest lennujaamast väljuvate lendude käitamiseks vajalikule kütusekogusele. Mõistame seda kui tankimise kohustust. Lennuohutustingimusi arvestades on põhjendatud jätta igakordse tankimise otsustus lennuettevõtjale (õhusõiduki piloodile), kes võtab tankimise vajadust arvesse iga kord vastavalt lennuplaanile jt tingimustele (sh distant, reisijate arv ja kauba kogus, ilmaolud jm tegurid). Tegemist on lisakohustuse tekitamisega, mis regionaallennunduses lähiriikide vahel ei ole vajalik, kuivõrd kohustusliku tankimise nõude kehtestamine suurendab ka lennujaamades vajadust suurendada tankimisvõimekust. Selle tulemusena muutuvad pikemaks lennukite seisuajad, millel on otsene mõju lennujaamade lennukite käitlemise efektiivsusele. Kui kestlik kütus on kättesaadav kõikidel või valdavas osas EL-i lennuväljadel, siis kaob ära ka vajadus kohustusliku tankimise järele EL-i siselendudel. Samas tuleb vältida tuleb piiriülest süsinikuleket ning leida lahendusi selle tagamiseks.

5.3. Eesti toetab määruse eelnõu ettepanekut kasutada kestlike lennukütustena täiustatud biokütuseid ja sünteetilisi kütuseid kooskõlas uuendatava taastuvenergia direktiivi sätetega. Eesti ei toeta toidu- või söödakultuuridest valmistatud biokütuste kasutamist lennunduses.

Selgitus: Kestlike kütuste all peab Euroopa Komisjon silmas eelkõige täiustatud biokütuseid (algatus ei hõlma biokütuseid, mida toodetakse toidu- või söödakultuuridest) ja rohelisest/taastuvenergiaallikatest toodetud elektrit kasutades toodetud sünteetilisi kütuseid kooskõlas uuendatava taastuvenergia direktiivis sätestatud säästlikkuse nõuetega. Eelnõu ei hõlma elektrit ega vesinikku – Euroopa Komisjon küll tunnustab nende kütuste tugevat potentsiaali, kuid ühtlasi prognoosib, et neid on võimalik kasutada pärast 2035. aastat peamiselt lühilendudeks.

Oluline on silmas pidada Euroopa Liidus olemasolevat kütuste tootmise potentsiaali. Selle ära kasutamine aitab vähendada keskkonnamõju ja sõltuvust importkütustest ning edendab õhusõidukite keskkonnamõjude vähendamist. Turule on vaja tuua rohkem transpordiliikide vajadusi arvestavaid alternatiivkütuseid. Eelistada tasuks kütuseid, mida saab toota taastuvenergiast, jäätmetest (sh toidujäätmetest), jääkidest, kõrvalsaadusest. Toiduks kasutatavast toorainest toodetavaid kütused ei kasutata kestlike lennukikütusena.

Eestis on tähtsal kohal madalakvaliteedilisest puidust või selle jääkidest biomassi tootmine. Eestis on bioenergeetikas kasutatav biomass oma olemuselt metsatööstuse jääde, kus energia tootmiseks kasutatakse vaid madalakvaliteedilist puitu, jäätmeid ja jääke. Seega on tähtis, et kestlikke kütuseid käsitletavates ettepanekutes oleks lubatud kasutada kestliku lennukikütusena ka sellisest toorainest toodetud biokütust.

5.4. Peame vajalikuks Euroopa Liidul jätkata jõupingutusi Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) tasemel kestlike lennukikütuste kiireks arendamiseks, ühtsete kriteeriumide kokkuleppimiseks ja kasutuselevõtuks, et vähendada lennundussektori tekitatavat keskkonnajalajälge.

Selgitus: Eesti toetab kestlike kütuste teemapüstitust ICAO tasemel. Praegu puudub ülemaailmne süsteem, mis kohustaks rahvusvahelistel lendudel kasutama kestlikke lennukikütuseid. Samas on ICAO rakendatud üleilmne CO₂ heitme kompenseerimise ja vähendamise süsteem (*carbon offsetting and reduction scheme* - CORSIA), mis toetab kestlike kütuste laialdasemat kasutuselevõttu. Hetkel kehtib pilootfaas 2021-2023, mille jooksul peavad lennuettevõtjad oma CO₂ heidet seirama ja hiljem kompenseerima kasutades rahvusvaheliselt tunnustatud ühikuid. Kestlike kütuste kasutamine teatud perioodi jooksul võimaldab ettevõtetel oma heidet vähendada, mis vähendab ühikute ostmise vajadust. Samas langes pilootfaas perioodile, kus maailm taastub COVID-19 kriisist, mille tõttu ilmselt CORSIA veel olulist mõju ei avalda (kasvuhoonegaaside heitmed jäävad pilootetapil eeldatavasti alla baasaasta 2019 taseme).

Eesmärgiks peaks olema ühtsete ülemaailmsete alternatiivkütuste standardite väljatöötamine ning alternatiivkütuste tootmine ja kasutamine kokkulepitud tingimustel. Samuti aitaks see vähendada piiriülest süsinikuleket EL-i ja kolmandate riikide vahel. Mainitud eesmärgi saavutamiseks peavad Euroopa Liidu liikmeriigid leidma idee vähemalt kokkuleppe saavutamiseks vajalikul arvul samameelseid/toetajaid ICAO liikmesriikide hulgast.

5.5. Toetame kestlike lennukikütuste ja tehnoloogiate arendamiseks vajaliku teadus- ja arendustegevuse finantseerimist Euroopa Liidu toetusmeetmetest (nii teostatavusuuringute läbiviimiseks kui ka kütuste ning tehnoloogia väljaarendamiseks).

Selgitus: Mittefossiilsete vedelkütuste kasutuselevõttuga on võimalus jõuda vähese süsinikdioksiidi heitmega lennunduseni. Selliste lennukikütuste turule toomisel on oluline roll teadus- ja arendustegevusel. Lisaks on vaja välja töötada elujõuline tarneahel nii tootmiseks, tarnimiseks kui ka tarbimiseks.

Uute tehnoloogiate arendamiseks ja kasutuselevõtmise soodustamiseks (sh uute kütuste tootmise kavandamiseks) oleks otstarbekas näha ette Euroopa Liidu toetusega rahastusvõimalused (näit CEF taastuenergia ja kestliku transpordiga seotud alaosad, Horisont 2020) eeskätt teostatavusuuringutele. See on eriti tähtis väikeriikide piiratud arendusressursside puhul, kus spetsialiseerunud tööstus on vähene ja selle võimekuse loomine sõltub lisaks tooraine piisavusele ka muudest määrava tähtsusega elementidest (sh tööjõud, taristu, maksukeskkond jm). Samas oleks tegemist meie ettevõtete jaoks uute võimalustega. Eesti puhul oleks oluline välja selgitada, milline on regiooni ja Eesti biomassi tootmise ning turuosaliste potentsiaal loomaks siia kestlike lennukikütuste tootmise võimekus. Esmaste hinnangute alusel võiks selliste kütuste tootmise eelduseks olla 500 000 tonni biomassi olemasolu aastas, millele lisanduvad muud tegurid, nagu vajaliku toorme läheduse, optimaalsele transpordi ning keemiasektori jaoks sobiva oskustööjõu kättesaadavus.

Arvamuse saamine ning seisukohtade kooskõlastamine

Seisukohad määruse eelnõu kohta koos mõjuhinnanguga saadeti kooskõlastamiseks kõikidele Eesti lennuettevõtjatele, AS-ile Tallinna Lennujaam ning lennundusklastriile. Tagasiside laekus lennundusklastriit, Nordica grupilt, AS-ilt Tallinna Lennujaam ning SKYCORP OÜ. Lisaks on kütustega seotud teemasid arutatud erinevatel kohtumistel, millel on osalenud kütusevaldkonna erinevate erialaliitude esindajad. Seisukohad saadeti kooskõlastamiseks ka Keskkonnaministeeriumile ja Rahandusministeeriumile, kes andsid ka tagasiside oma pädevuse piires.