



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Strasbourg, 2023. október 18.
(OR. en)**

**2021/0205 (COD)
LEX 2265**

**PE-CONS 29/1/23
REV 1**

**TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE A FENNTARTHATÓ
LÉGI KÖZLEKEDÉS EGYENLŐ VERSENYFELTÉTELEINEK BIZTOSÍTÁSÁRÓL
(ReFuelEU AVIATION)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2023/... RENDELETE

(2023. október 18.)

a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról
(ReFuelEU Aviation)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 105., 2022.3.4., 134. o.

² Az Európai Parlament 2023. szeptember 13-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2023. október 9-i határozata.

mivel:

- (1) Az elmúlt évtizedekben a légi közlekedés mint az uniós gazdaság egyik legjobban teljesítő és legdinamikusabb ágazata, döntő szerepet játszott az Unió gazdaságában és az uniós polgárok mindennapi életében. Az egyik fő hajtóereje volt a gazdasági növekedésnek, a munkahelyteremtésnek, a kereskedelemnek és a turizmusnak, valamint a vállalkozások és a polgárok mobilitásának és a közöttük lévő összeköttetéseknek, egyben pedig a legkülső régiók és a kontinens egyik fő összeköttetési módja, különösen az uniós légi közlekedési piacon. A légi közlekedési szolgáltatások terén megvalósult növekedés jelentős mértékben hozzájárult az Unión belüli összeköttetések javításához, a kohézió erősítéséhez és a regionális egyenlőtlenségek csökkentéséhez, különösen a peremterületek, a legkülső régiók, a ritkán lakott régiók és a szigeti régiók esetében, valamint a harmadik országok viszonylatában, és jelentősen hozzájárult az uniós gazdaság egészének működéséhez.

- (2) 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. Várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) a becsléseiben abból indul ki, hogy a Covid19-világjárványt követő időszakra vonatkozó optimista forgatókönyve szerint Európában az utasforgalom 2050-ig évente legfeljebb 3,1 %-kal, a teherforgalom pedig évente legfeljebb 2,4 %-kal fog nőni. Ugyanakkor a légi közlekedésből származó kibocsátás 1990 óta növekszik, és a világjárvány leküzdésével visszatérhet a növekvő kibocsátás tendenciája. Ezért döntő fontosságú felkészülni a jövőre és elvégezni a szükséges kiigazításokat, biztosítva a légiközlekedési ágazat megfelelő működését, amely teljes mértékben hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, magas szintű összekapcsoltság, megfizethetőség, biztonság és védelem mellett. Az Unió az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ jogi kötelezettségeket állapított meg arra vonatkozóan, hogy legkésőbb 2050-ig el kell érni a klímasemlegességet, 2030-ig pedig el kell érni, hogy az üvegházhatású gázok nettó kibocsátása az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen. Ennek elérése érdekében valamennyi gazdasági ágazatnak, beleértve a közlekedési ágazatot is, gyors lépéseket kell tennie a dekarbonizáció érdekében. A légiközlekedési ágazat esetében ez szükségessé teszi a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításának, elterjedésének és az azokkal való ellátásnak az erőteljes fokozását.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

- (3) Az uniós légi közlekedési ágazat működését az Unión belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedési piac a belső piac egyik legjobban integrált ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. Az Unió külső légiközlekedési politikáját az ICAO által globális szinten megállapított szabályok, valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó többoldalú vagy kétoldalú megállapodások szabályozzák. Ezért fontos, hogy az Unió fenntartsa a nemzetközi, többoldalú és kétoldalú szinten tett erőfeszítéseket annak érdekében, hogy elősegítse a magas ambíciószintet és konvergenciát a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedése tekintetében, egyenlő nemzetközi versenyfeltételek biztosítása mellett.
- (4) A légi közlekedési piacon globálisan és Unió-szerte erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, így e piacon elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A légiközlekedési piacnak és gazdasági szereplőinek stabilitása és prosperitása olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a légijármű-üzembentartók és a repülőterek, valamint a légi közlekedés egyéb szereplői egyaránt egyenlő szabályok és lehetőségek mentén működhetnek, ami virágzó ágazatot eredményez, és munkalehetőségeket teremt. Az EU-n belüli járatok jelentős részben a globális légiközlekedési piac által meghatározott globális útvonalak részét képezik. Ugyanez igaz az Unión kívülről induló és az Unión kívüli célállomásra érkező, európai repülőtereket érintő útvonalak esetében is. Piaci torzulások megjelenése esetén fennáll a veszélye annak, hogy a légijármű-üzembentartók vagy a repülőterek hátrányos helyzetbe kerülnek a belső vagy külső versenytársakhoz képest. Ez pedig a légiközlekedési ágazat versenyképességének csökkenéséhez, a légiközlekedési vállalkozások és munkahelyek veszélyeztetéséhez, valamint ahhoz vezethet, hogy kevesebb légi összeköttetés áll a polgárok és a vállalkozások rendelkezésére, akik így korlátozottan választhatnak a közlekedési módok közül.

- (5) Különösen fontos az egyenlő versenyfeltételek biztosítása az uniós légi közlekedési piacon a légijármű-üzemanyagok tekintetében, hiszen azok a légijármű-üzembentartók költségeinek jelentős részét teszik ki, ugyanakkor a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatának előmozdításával elő kell segíteni a légi közlekedés dekarbonizációját. A légijárműüzemanyag-árak változásai befolyásolhatják a légijármű-üzembentartók gazdasági teljesítményét, és negatívan befolyásolhatják a piaci versenyt. A végső fogyasztók számára közvetlenül magasabb viteldíjakat eredményező magasabb légijárműüzemanyag-árak rontanák a régiók összeköttetését, a polgárok mobilitását, a légi közlekedési ágazat versenyképességét és a mobilitást is. Amennyiben a légijármű-üzemanyagok ára tekintetében különbségek vannak az uniós repülőterek vagy az uniós és nem uniós repülőterek között, ez arra készítheti a légijármű-üzembentartókat, hogy gazdasági okokból módosítsák üzemanyag-feltöltési stratégiáikat. Az üzemanyag-tartályozás növeli a légi járművek üzemanyag-fogyasztását, és szükségtelen üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz. Ennek megfelelően a légijármű-üzembentartók üzemanyag-tartályozása aláássa az Unió környezetvédelmi erőfeszítéseit. Egyes légijármű-üzembentartók a saját bázisaikon meglévő kedvező légijárműüzemanyag-árakat versenyelőnyként tudják használni más, hasonló útvonalakat üzemeltető légijármű-üzembentartókkal szemben. Ez káros hatással lehet a légi közlekedési ágazat versenyképességére, piaci torzulásokhoz vezethet, és a légi összeköttetésekre nézve is káros lehet. E rendeletben intézkedéseket kell megállapítani az ilyen gyakorlatok megelőzésére a szükségtelen környezeti károk elkerülése, valamint az uniós légi közlekedési piacon a tisztességes verseny feltételeinek a helyreállítása és megőrzése érdekében.

- (6) A fenntartható fejlődés a közös közlekedéspolitika egyik kulcsfontosságú célja. Ez olyan integrált megközelítést tesz szükségessé, amely arra irányul, hogy a szociális normák és a környezetvédelmi célkitűzések figyelembevételével biztosítsa az uniós közlekedési rendszerek hatékony működését. A légi közlekedés fenntartható fejlődéséhez olyan intézkedések, köztük gazdasági eszközök bevezetésére van szükség, amelyek célja az uniós repülőterekről induló légi járművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállítási és ellátási piacának kialakítása. Ezeknek az intézkedéseknek hozzá kell járulniuk az Unió 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai céljainak eléréséhez.
- (7) A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közlemény meghatározza az uniós közlekedési rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és reziliensebbé tételéhez szükséges lépéseket. A légi közlekedési ágazat dekarbonizációja szükséges és kihívást jelentő folyamat, különösen rövid távon. Az európai és nemzeti kutatási és innovációs programok keretében elért technológiai fejlődés, valamint a légi közlekedési ágazat egyértelmű elkötelezettsége az elmúlt évtizedekben hozzájárult a kibocsátások jelentős csökkentéséhez. A légi forgalom globális növekedése azonban meghaladta az ágazat kibocsátás-csökkentését. Mivel az elkövetkező évtizedekben az új technológiák – többek között a kibocsátásmentes elektromos vagy a hidrogénüzemű légi jármű kifejlesztése – várhatóan hozzájárulnak majd a rövid távú légi közlekedés fosszilis energiától való függőségének csökkentéséhez, továbbá közép- és hosszú távon fontos szerepet tölthetnek be a kereskedelmi légi közlekedésben, a fenntartható légijármű-üzemanyagok ígéretes megoldást kínálnak az összes repülési tartomány jelentős mértékű dekarbonizációjára, rövid, valamint közép- és hosszú távon egyaránt. Ez a potenciál azonban jelenleg nagyrészt kiaknázatlan, és támogatást igényel.

- (8) A légiközlekedési ágazat elsőként kezdte el alkalmazni az energiahatékonyság elsődlegességének elvét. Az energiahatékonyabb hajtóművek bevezetése hozzájárul a repülések környezeti lábnyomának csökkentéséhez, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok erőforrás-hatékonyabb felhasználásához.
- (9) A fenntartható légijármű-üzemanyagok közé olyan folyékony, helyettesítő üzemanyagok tartoznak, amelyek teljes mértékben helyettesíthetik a hagyományos légijármű-üzemanyagokat, és kompatibilisek a meglévő légijármű- hajtóművekkel. A polgári és katonai légi közlekedésben való felhasználás céljából globális szinten a fenntartható légijármű-üzemanyagoknak már számos előállítási módja kapott tanúsítványt. A fenntartható légijármű-üzemanyagok technológiailag készen állnak arra, hogy már nagyon rövid távon fontos szerepet töltsenek be a légi közlekedésből származó kibocsátás csökkentésében. Közép- és hosszú távon várhatóan a légijárműüzemanyag-szerkezet nagyobb részét fogják kitenni. Továbbá a fenntartható légijármű-üzemanyagok – a megfelelő nemzetközi üzemanyagszabványok általi támogatással és az ilyen szabványok kidolgozásához nyújtott támogatással – hozzájárulhatnak a légijármű-üzembentartó által felhasznált végső légijármű-üzemanyag aromás tartalmának csökkentéséhez, ezáltal segítve a szén-dioxidtól eltérő egyéb kibocsátások csökkentését. Az egyéb légijármű-üzemanyagok, például a villamos energia vagy a hidrogén ígéretes technológiák, és várhatóan fokozatosan hozzájárulnak majd a légi közlekedés dekarbonizációjához, kezdve a rövidtávú légi járatokkal. Ez a rendelet magában hordozza annak a lehetőségét, hogy tovább gyorsítsa az említett technológiák tudományos fejlesztését és bevezetését, valamint fellendítse a velük kapcsolatos kereskedelmi innovációt azáltal, hogy lehetővé teszi a gazdasági szereplők számára, hogy fontolóra vegyék e technológiák alkalmazását, amikor azok kiforrottá és kereskedelmi forgalomban elérhetővé válnak. Ez növeli majd a piaci biztonságot és kiszámíthatóságot is, és ösztönzőként szolgál az ezen új technológiákba való, szükséges beruházásokhoz.

- (10) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok fokozatos bevezetése az uniós légiközlekedési piacon üzemanyag-többletköltséget jelent majd a légitársaságok számára, mivel ezen üzemanyag-technológiák előállítása jelenleg drágább, mint a hagyományos légi jármű-üzemanyagoké. Ez várhatóan súlyosbíthatja fogja az uniós légiközlekedési piacon a légi jármű-üzemanyagokkal kapcsolatos egyenlő versenyfeltételek tekintetében már korábban is fennálló problémákat, és további torzulásokat okoz majd a légi jármű-üzembentartók és a repülőterek körében, többek között az ICAO nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerének (CORSIA) az Unió és tagállamai általi, az (EU) 2020/954 tanácsi határozattal¹ összhangban történő végrehajtásával összefüggésben, csakúgy mint az (EU) 2023/958 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel² módosított 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³ létrehozott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek (EU ETS) az Unió és tagállamai általi végrehajtásával összefüggésben. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok alapanyagainak rendelkezésre állása és ezen üzemanyagok előállítási kapacitása korlátozott. A korlátozott mennyiségű alapanyagért folyó fokozott verseny ellátási hiányhoz és piaci torzulásokhoz vezethet, és ezáltal negatívan befolyásolhatja a légiközlekedési ágazat egészének versenyképességét. E rendeletben – Unió-szerte harmonizált követelmények meghatározása révén – intézkedéseket kell megállapítani annak megelőzésére, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok bevezetése hátrányosan érintse a légiközlekedési ágazat versenyképességét.

¹ A Tanács (EU) 2020/954 határozata (2020. június 25.) a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszerében (CORSIA) 2021. január 1-jétől való önkéntes részvételről, valamint a légi jármű-üzemeltetők 2021–2023-as időszakra vonatkozó kibocsátáskompenzációs követelményeinek kiszámításához választott lehetőségről szóló értesítéssel kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontokról (HL L 212., 2020.7.3., 14. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/958 irányelve (2023. május 10.) a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedésnek az uniós gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési célhoz való hozzájárulása és egy piaci alapú globális intézkedés megfelelő végrehajtása tekintetében történő módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 115. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

- (11) Globális szinten a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az ICAO szabályozza és határozza meg; ennek során az országok részletes követelményekről állapodnak meg a CORSIA hatálya alá tartozó repülésekhez használt, tanúsított fenntartható légi járműüzemanyag-előállítási módok fenntarthatóságára, nyomonkövethetőségére és elszámolására vonatkozóan. A CORSIA keretében ugyan a felek ösztönzőket határoztak meg, és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok szerves pillérét alkotják annak a munkának, amely az ICAO 41. számú közgyűlése által 2022 októberében elfogadott, hosszú távú, globális, a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozóan a nettó nulla szén-dioxid-kibocsátás 2050-ig történő elérésére irányuló törekvésként megfogalmazott cél megvalósíthatóságára irányul, jelenleg nincs kötelező rendszer a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nemzetközi repülések esetében való használatára vonatkozóan. Az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti, átfogó többoldalú vagy kétoldalú légiközlekedési megállapodások általában tartalmazznak környezetvédelmi rendelkezéseket. Ezek a rendelkezések azonban egyelőre nem írnak elő a szerződő felek számára kötelező érvényű követelményeket a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatára vonatkozóan.

- (12) A globális légi közlekedési piacon a verseny torzulásának megakadályozása érdekében, amely torzulás az uniós repülőtereken keresztül csatlakozó forgalmi áramlások csökkenéséhez és kibocsátásáthelyezéshez vezethet, valamint a fenntartható légi jármű-üzemanyagok globális piacának megteremtése érdekében, az Uniónak globális szinten vezető szerepet kell vállalnia a fenntartható üzemanyagok használatára való áttérésben, nemzetközi tárgyalásokat kell kezdenie a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó fogalommeghatározások és szabványok harmonizálása érdekében, valamint elő kell mozdítania a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítására, elterjedésére és felvételére vonatkozó szabályok nemzetközi konvergenciáját. A Bizottságnak és a tagállamoknak fenn kell tartaniuk az ICAO égisze alatt a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításának és elterjedésének ambiciózus globális kerete érdekében tett erőfeszítéseket. A Bizottságnak továbbá rendszeresen értékelnie kell, hogy e rendelet rendelkezései kedvezőtlen hatást gyakorolnak-e az uniós légi közlekedési piac működésére, az ágazat versenyképességére, a légi fuvarozók és a csomópontként üzemeltetett repülőterek tekintetében az egyenlő nemzetközi versenyfeltételekre, valamint a kibocsátásáthelyezéshez vezető esetleges útvonalmódosításra, és adott esetben e kedvezőtlen hatások kezelésére vonatkozó korrekciós intézkedéseket kell előterjesztenie.

- (13) Uniós szinten a közlekedési ágazatban a megújuló energiára vonatkozó általános szabályokat az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ határozza meg. Az ilyen horizontális ágazatközi szabályozási keretek a múltban nem bizonyultak hatékonynak a légi közlekedésben a fosszilis tüzelőanyagokról a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra való átállás tekintetében. Az (EU) 2018/2001 irányelv és annak elődje átfogó célokat határozott meg valamennyi közlekedési mód megújuló üzemanyaggal való ellátására vonatkozóan. Figyelemmel arra, hogy a légi közlekedés viszonylag kis üzemanyagpiacot jelent, amelynek tekintetében a megújuló üzemanyagok előállítása – más közlekedési módokhoz képest – költségesebb, és az ágazat rendkívül kiélezett versennyel jellemzett és integrált uniós légiközlekedési piacon működik, a szabályozási keretet ki kell egészíteni olyan légiközlekedés-specifikus intézkedésekkel, amelyek a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésének hatékony fellendítését célozzák. Továbbá az (EU) 2018/2001 irányelv nemzeti jogba való átültetése azzal a veszéllyel jár, hogy jelentős széttagoltságot alakul ki az uniós légiközlekedési piacon, ahol a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó nemzeti szabályok igen eltérő célértékeket határoznak meg. Ez várhatóan tovább súlyosbíthatja az egyenlő versenyfeltételekkel kapcsolatos problémákat a légi közlekedésben.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

- (14) Ezért egységes szabályokat kell megállapítani az uniós légi közlekedési piacra vonatkozóan, kiegészítendő az (EU) 2018/2001 irányelvet, és teljesítendő annak átfogó célkitűzéseit az uniós légi közlekedési piacból fakadó sajátos igények és követelmények kezelése, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatának előmozdítása révén. E rendelet célja különösen az uniós légiközlekedési piac széttagozottságának elkerülése, a gazdasági szereplők közötti esetleges versenytorzulások megelőzése, valamint az, hogy megelőzze a légijármű-üzembentartók körében az üzemanyag-feltöltéssel kapcsolatos költségek elkerülésére irányuló tisztességtelen gyakorlatok kialakulását, előmozdítva ugyanakkor a fenntartható légijármű-üzemanyagok kifejlesztését az Unióban. Ezt a rendeletet – a fenntartható légijármű-üzemanyagok elérhetőségének és megfizethetőségének javítása, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagokkal való ellátásnak és ezen üzemanyagok elterjedésének a további felgyorsítása érdekében – kiegészítheti uniós és nemzeti szintű célzott támogatás és finanszírozás, valamint a köz- és magánszféra közötti partnerség is. Ez a rendelet továbbá nem sértheti az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott kötelezettségeket; a tagállamok érvényesíthetik az e rendelet hatálya alá tartozó érintett üzemanyagok használatát az említett irányelvben meghatározott célkitűzések és célértékek elérése érdekében, az említett irányelvben meghatározott feltételek mellett és az abban meghatározott korlátokon belül.

- (15) E rendelet célja elsősorban egy olyan keret létrehozása, amely a légitársaság-üzemanyagok használata tekintetében helyreállítja és megőrzi az egyenlő versenyfeltételeket az uniós légiközlekedési piacon. Egy ilyen keretnek meg kell akadályoznia az Unión belüli eltérő követelményeket, amelyek súlyosbítanák a légitársaság-üzembentartók közötti versenyt torzító üzemanyag-feltöltési gyakorlatokat, vagy egyes uniós repülőtereket versenyhátrányba hoznának másokkal szemben. A rendelet célja másodsorban az, hogy az uniós légi közlekedési piacon szilárd szabályokat vezessen be annak biztosítása érdekében, hogy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok részaránya fokozatosan növekedjen az uniós repülőtereken anélkül, hogy ez káros hatással lenne az uniós légi közlekedési piac versenyképességére.
- (16) Alapvető fontosságú az egész belső piacon olyan harmonizált szabályokat megállapítani, amelyek közvetlenül és egységesen alkalmazandók egyfelől a légi közlekedési piac szereplőire, másfelől pedig a légitársaság-üzemanyagok piacának szereplőire. Az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott átfogó keretet ki kell egészíteni a légi közlekedésre alkalmazandó különös rendelkezéseket tartalmazó jogi aktussal. Ennek fokozatosan növekvő minimális részarányokat kell tartalmaznia a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való ellátás tekintetében. Ezeket a minimális részarányokat körültekintően kell meghatározni, figyelembe véve a jól működő uniós légi közlekedési piac célkitűzéseit, a légi közlekedési ágazat dekarbonizációjának szükségességét és a fenntartható légitársaság-üzemanyagok ágazatának jelenlegi helyzetét.

- (17) Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre kell alkalmazni. A rendelet nem alkalmazandó az olyan légi járművekre, mint a katonai légi járművek, továbbá az olyan repülésekre, amelyeket kizárólag humanitárius, repatriálási és visszaküldési – akár önkéntes visszatérési, akár kitoloncolási, többek között visszafogadási –, kutatási, mentési, katasztrófaelhárítási vagy egészségügyi célú műveletekhez, valamint vámügyi, rendőrségi és tűzoltási műveletekhez vesznek igénybe. Az ilyen körülmények között végzett repülések ugyanis kivételes jellegűek, és mint ilyenek, nem mindig tervezhetők ugyanolyan módon, mint a normál kereskedelmi légi szállítási műveletek. Működésük jellegéből adódóan előfordulhat, hogy nem mindig képesek teljesíteni az e rendelet szerinti kötelezettségeket, mivel ez szükségtelen terhet jelenthet a számukra. Annak érdekében, hogy az uniós légiközlekedési piacon egyenlő versenyfeltételek érvényesüljenek, e rendeletnek az Unió területén található repülőterekről üzemeltetett kereskedelmi légi forgalom lehető legnagyobb részére ki kell terjednie. Ugyanakkor és annak érdekében, hogy a légi összeköttetés az uniós polgárok, vállalkozások és régiók javát szolgálhassa, el kell kerülni, hogy indokolatlan terhek háruljanak a kis repülőtereken végzett légiközlekedési műveletekre. Meg kell határozni az éves légi utasforgalomra és teherforgalomra vonatkozó küszöbértéket, amely alatt a repülőterek nem tartoznak e rendelet hatálya alá. E rendelet hatályának mindemellett ki kell terjednie az Unió területén található repülőterekről induló teljes forgalom legalább 95 %-ára. Ugyanezen okokból küszöbértéket kell meghatározni azon légijármű-üzembentartóknak a hatály alóli kizárására, amelyek nagyon csekély számú repülést indítanak az Unió területén található repülőterekről.

A magasabb ambíciószint megvalósítása érdekében azonban a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy úgy döntsenek, hogy a területükön található olyan repülőterek, amelyek nem érik el az e rendeletben meghatározott küszöbértékeket, vagy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 349. cikkében meghatározott legkülső régióban található, e rendelet hatálya alá tartoznak. Az Unió területén található azon repülőterek számára, amelyek nem érik el az e rendeletben meghatározott küszöbértékeket, vagy a legkülső régiókban található, lehetővé kell tenni, hogy kérelmezzék az érintett illetékes hatóságoktól, hogy uniós repülőtérnek tekintsék őket, és e rendelet hatálya alá tartozzanak. Ezen túlmenően az e rendeletben meghatározott küszöbértékeket el nem érő kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző személyek számára, vagy a repülőgépturbina-üzemanyagot használó, a kereskedelmi légi szállítási műveletektől eltérő repüléseket végző személyek számára lehetővé kell tenni, hogy úgy döntsenek, hogy e rendelet alkalmazásában légijármű-üzembentartónak tekintsék őket, és ezért e rendelet hatálya alá tartozzanak, vagy hogy a nem kereskedelmi légi szállítási műveleteik e rendelet hatálya alá tartozzanak.

- (18) A légitársaság-üzemanyagokra vonatkozó nemzetközi szabványok meghatározzák, hogy a hagyományos légitársaság-üzemanyagok mely típusai keverhetők fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal, ami befolyásolja e rendeletnek a légitársaság-üzemanyagokra való alkalmazhatóságát. Ezenkívül a légitársaság-üzemanyagok fogalommeghatározása a helyettesítő üzemanyagokra korlátozódik, ezért nem terjed ki a légi járművek meghajtására használt hidrogénre vagy villamos energiára. Ezért a légitársaság-üzemanyag-forgalmazókra, az uniós repülőtér irányító szervezeteire és a légitársaság-üzembentartókra vonatkozó kötelezettségek minden olyan esetben alkalmazandók a helyettesítő üzemanyagokra, amikor légitársaság-üzemanyagokra történik hivatkozás, kivéve, ha hidrogénről vagy villamos energiáról van szó.
- (19) Alapvető fontosságú, hogy az e rendeletből eredő kötelezettségek ne érintsék aránytalanul a kevésbé összekapcsolt európai régiókat, például a szigeti és legkülső régiókat, amelyek egyetlen összeköttetésként gyakorta a légi közlekedésre támaszkodnak, és hogy biztosított legyen e régiók alapvető áruhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférése. A kisebb számú alternatív közlekedési lehetőséggel rendelkező régiók légi összeköttetésének megőrzése érdekében figyelmet kell fordítani az e rendeletben foglalt rendelkezések lehetséges hatásaira a távoli régiókat és az Unió más területeit összekötő légi útvonalak megfizethetősége, versenyképessége és esetleges áremelkedése tekintetében.

- (20) Elő kell mozdítani az olyan fenntartható légijármű-üzemanyagok kifejlesztését és bevezetését, amelyek a jövőbeli igények kielégítése szempontjából nagy potenciállal rendelkeznek a fenntarthatóság, a kereskedelmi érettség, az innováció és a növekedés tekintetében. Ez várhatóan támogatni fogja a fenntartható légijármű-üzemanyagok innovatív és versenyképes piacának létrehozását, továbbá rövid és hosszú távon biztosítani fogja a fenntartható légijármű-üzemanyagokkal való megfelelő ellátást, hozzájárulva ezáltal az uniós közlekedés dekarbonizációjával kapcsolatos törekvésekhez, egyúttal erősítve a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. A nem biológiai eredetű, megújuló erőforrásokból származó üzemanyagok közlekedésben való használatával kapcsolatos, egyéb uniós jogszabályok alapján nyújtott ösztönzők pozitív hatással lesznek az ilyen üzemanyagok légi közlekedésben való elterjedésére. Egységes, egyértelmű és megbízható fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára garantálni lehessen a fenntartható légijármű-üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságával kapcsolatos jogbiztonságot és folyamatosságot. E célból támogathatónak kell lennie minden olyan légijármű-bioüzemanyagnak, amely megfelel az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott, a teljes életciklusra számított kibocsátásra vonatkozó kritériumoknak, és amelyet az említett irányelvvel összhangban tanúsítottak – az „élelmiszer- és takarmánynövényekből” és az e rendelet 4. cikkének (5) bekezdésében felsorolt bizonyos alapanyagokból előállított bioüzemanyagok kivételével –, továbbá az olyan szintetikus légijármű-üzemanyagoknak és a széntartalom újrahasznosításával nyert olyan légijármű-üzemanyagoknak, amelyek megfelelnek az említett irányelv szerinti, a teljes életciklusra vonatkozó kibocsátásmegtakarítási küszöbértéknek. E tekintetben az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a légijármű-bioüzemanyagok, a szintetikus légijármű-üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert légijármű-üzemanyagok támogathatóságának az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott fenntarthatósági kritériumokon és küszöbértékeken kell alapulnia.

A fenntartható légjármű-üzemanyagok közül különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállítottak alapvető fontosságúak, mivel jelenleg ezek képviselik azt a kereskedelmileg legérettebb technológiát, amely alkalmas a légi közlekedés rövid távú dekarbonizációjára. Az egyidejű feldolgozás útján előállított üzemanyagok megújuló részarányának támogathatónak kell lennie a fenntartható légjármű-üzemanyagok fogalommeghatározása szerint, amennyiben a megújuló részarányt az (EU) 2018/2001 irányelvben felsorolt alapanyagokból állítják elő – az említett irányelvben meghatározott „élelmiszer- és takarmánynövényekből” és az e rendelet 4. cikkének (5) bekezdésében felsorolt bizonyos alapanyagokból előállított bioüzemanyagok kivételével –, és azt az (EU) 2018/2001 irányelv alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben meghatározandó módszertannal összhangban állapítják meg. A légiközlekedési célú megújuló hidrogén és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású légjármű-üzemanyagok, amelyek legalább ugyanolyan szintű, a teljes élelciklusra vonatkozó kibocsátásmegtakarítást érnek el, mint a szintetikus légjármű-üzemanyagok, szerepet játszhatnak a hagyományos légjármű-üzemanyagok helyettesítése terén, és támogatják a légi közlekedés dekarbonizációját, ezért szintén e rendelet hatálya alá kell tartozniuk.

- (21) Az alapanyagoknak a kozmetikai célú és takarmányban való felhasználására tekintettel, az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott fejlett bioüzemanyagoktól és az említett irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított bioüzemanyagoktól eltérő, az egyes légi járműüzemanyag-forgalmazók által az uniós repülőtereken biztosított légi jármű-bioüzemanyagok arányát a fenntartható légi jármű-üzemanyagoknak az egyes uniós repülőtereken e rendelet alapján biztosítandó minimális részarányának való megfelelés céljából biztosított légi jármű-üzemanyag legfeljebb 3 %-ában célszerű megállapítani.
- (22) A támogatható alapanyagok széles köre elengedhetetlen ahhoz, hogy maximalizálni lehessen azt a potenciált, amely a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításának megfizethető költségek melletti növelésében rejlik, garantálva ugyanakkor fenntarthatóságukat. E rendelet kizár bizonyos típusú alapanyagokat, kivéve, ha ezek az alapanyagok szerepelnek az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletében, és megfelelnek az összes alkalmazandó feltételnek, amennyiben az említett mellékletben meg vannak határozva ilyen feltételek. Az e rendelet alapján támogatható alapanyagok listájának ezért nem szabad statikusnak lennie, hanem az említett irányelvvel összhangban idővel új, fenntartható alapanyagokkal kell kiegészülnie. Az alapanyagoknak az említett irányelv IX. mellékletében meghatározott listáján bekövetkezett azon változásokat, amelyek teljesítik az említett melléklet vonatkozó feltételeit, közvetlenül fel kell tüntetni a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítása céljából e rendelet alapján támogatható üzemanyagok listáján.

- (23) Fenntarthatósági okokból a takarmány- és élelmiszer-növény-alapú légijármű-bioüzemanyagok, beleértve a közvetett földhasználat-változás tekintetében magas kockázatot jelentő bioüzemanyagokat is, nem támogathatók. Közvetett földhasználat-változásra akkor kerül sor, amikor a bioüzemanyagok előállítását célzó növénytermesztés kiszorítja az élelmiszer- és takarmánycélú hagyományos növénytermesztést. Ez a többletigény növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és a mezőgazdasági termőterületek olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre való kiterjesztését eredményezheti, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, ez pedig további üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz, valamint aggályokat vet fel a biológiai sokféleség csökkenése tekintetében. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke több különböző tényezőtől függ, többek között az üzemanyag-előállításhoz használt alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok használatából eredő további alapanyag-igény szintjétől, valamint attól, hogy a nagy szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A közvetett földhasználat-változás legnagyobb kockázatait azon bioüzemanyagok, üzemanyagok tekintetében azonosították, amelyeket olyan alapanyagokból állítanak elő, amelyekhez a termőterületeket nagymértékben kiterjesztették a jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre. Ezért a takarmány- és élelmiszer-növény-alapú üzemanyagok nem támogathatók. Ez a megközelítés összhangban van az uniós szakpolitikával és különösen az (EU) 2018/2001 irányelvvel, amely korlátozza az ilyen bioüzemanyagok közúti és vasúti közlekedésben való használatát, és maximális értéket határoz meg erre vonatkozóan, figyelembe véve, hogy ezek a bioüzemanyagok kevesebb környezeti előnnyel rendelkeznek, gyengébb a teljesítményük az üvegházhatás-csökkentési potenciál tekintetében, és a fenntarthatósággal kapcsolatban is többféle aggályt vetnek fel. A közvetett földhasználat-változás a hozzá kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett – amely képes részben vagy akár teljes egészében semmissé tenni az egyes bioüzemanyagok révén elért üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítást – kockázatot jelent a biológiai sokféleségre nézve is.

Az említett kockázatok különösen súlyosak a termelésnek a kereslet jelentős növekedésén alapuló, potenciálisan nagy mértékű bővülésével összefüggésben. A légi közlekedési ágazatban napjainkban jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok iránti kereslet, mivel a jelenleg használt légitársaság-üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért helyénvaló elkerülni azt, hogy az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok iránt potenciálisan nagy kereslet keletkezzen annak következtében, hogy e rendelet előmozdítja ezek használatát. Amiatt, hogy e rendelet keretében nem támogathatók a terményalapú üzemanyagok, egyúttal minimálisra csökken a dekarbonizációnak a közúti közlekedésben való lassításával kapcsolatos kockázat is, amely egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútról a légiközlekedési ágazatra való áthelyeződéséből eredhetne. Az ilyen áthelyeződést mindenképpen a minimálisra kell csökkenteni, mivel a közúti közlekedés továbbra is messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat.

- (24) E rendelet megfelelő működése szempontjából rendkívül fontosak a fenntartható légitársaság-üzemanyagok jellemzőire vonatkozó pontos és helyes információk. A fogyasztók bizalmának növelése, valamint az átláthatóság és a nyomonkövethetőség biztosítása érdekében a légitársaság-üzemanyag-forgalmazók feladata kell legyen, hogy megfelelő tájékoztatást nyújtsanak a biztosított fenntartható légitársaság-üzemanyag jellemzőiről, fenntarthatósági jellemzőiről és az előállításuk során felhasznált alapanyagok eredetéről. Az említett információkat jelenteni kell az (EU) 2018/2001 irányelvvel összhangban létrehozott uniós adatbázisban. Azokkal a légitársaság-forgalmazókkal szemben, amelyekről bebizonyosodott, hogy megtévesztő vagy pontatlan információkat szolgáltatnak az általuk forgalmazott fenntartható légitársaság-üzemanyagok jellemzőiről vagy eredetéről, bírságot kell kiszabni. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a légitársaság-üzemanyag-forgalmazók időszerű és pontos információkat rögzítsenek az uniós adatbázisban, és hogy az információkat hitelesítsék és ellenőrizzék. Az esetleges – többek között az Unión kívülről importált fenntartható légitársaság-üzemanyagok előállításához szükséges alapanyagokat érintő – csalások elleni küzdelem érdekében a tagállamoknak az illetékes uniós szervekkel együttműködve, a vonatkozó uniós szabályokkal összhangban meg kell erősíteniük a szállítmányokra vonatkozó ellenőrzési mechanizmusokat, beleértve a helyszíni ellenőrzéseket is. E tekintetben a Bizottság az (EU) 2018/2001 irányelvvel összhangban végrehajtási szabályokat határoz meg a fenntarthatósági tanúsításra vonatkozóan annak érdekében, hogy tovább harmonizálja és erősítse a megbízhatóságra, az átláthatóságra és a független ellenőrzésre, valamint a tagállamok illetékes hatóságai által az ellenőrzések felügyelete terén folytatott együttműködésre vonatkozó szabályokat.

- (25) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légitársaság-üzembentartók egyenlő esélyek mellett versenyezzenek a fenntartható légitársaság-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. Az uniós légiközlekedési piacon bekövetkező torzulások elkerülése érdekében valamennyi uniós repülőteret a fenntartható légitársaság-üzemanyagok egységes, minimálisan biztosítandó részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel kell ellátni. Míg a piac szabadon forgalmazhat és használhat fel nagyobb mennyiségű fenntartható légitársaság-üzemanyagot, e rendeletnek biztosítania kell, hogy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok minimális kötelező részaránya valamennyi uniós repülőtéren azonos legyen. Az egyértelműség és a jogbiztonság biztosítása érdekében, és hogy ezáltal ösztönözze a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb légitársaság-üzemanyag-technológiák alkalmazását, amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a fenntartható légitársaság-üzemanyagok – és ezeken belül a szintetikus légitársaság-üzemanyagok – minimális részarányát. A fenntartható légitársaság-üzemanyagok minimális részarányának részeként külön minimális részarányokat kell meghatározni a szintetikus légitársaság-üzemanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen légitársaság-üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből leválasztott szén-dioxidból előállított szintetikus légitársaság-üzemanyagok a hagyományos légitársaság-üzemanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett figyelemreméltó előnyökkel járnak a fenntartható légitársaság-üzemanyagok más típusaihoz képest az előállítási folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légitársaság-üzemanyagok előállítási költségei azonban a becslések szerint jelenleg 3–6-szor magasabbak a hagyományos légitársaság-üzemanyagok piaci áránál. Ezért e rendeletnek külön minimális részarányokat kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan.

- (26) A fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való ellátásra vonatkozó, említett harmonizált uniós követelmények teljesítésének biztosítása mellett a tagállamok olyan támogató szakpolitikákat és kezdeményezéseket folytathatnak, amelyek a fenntartható légitársaság-üzemanyagok – többek között a szintetikus légitársaság-üzemanyagok – előállításának és elterjedésének növelésére irányulnak. Az említett szakpolitikáknak és kezdeményezéseknek átláthatónak, megkülönböztetéstől mentesnek, arányosnak és általános jellegűnek kell lenniük, továbbá minden vállalkozás számára nyitva kell állniuk. Ez a rendelet nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy a rendelet hatályán kívül eső olyan célzott intézkedéseket hajtsanak végre, amelyek a fenntartható légitársaság-üzemanyagok használatának megkönnyítésére vagy a légi közlekedési ágazat dekarbonizációjára irányulnak.

- (27) Mivel nincsenek megfelelően tanúsított, bejelentett és nyomon követett módszertanok, kritériumok és mutatók, a légi jármű-üzembentartók egymással nem összehasonlítható szinteket adhatnak meg repüléseik kibocsátáscsökkentési teljesítményére vonatkozóan. Ahhoz, hogy megalapozott döntéseket hozhassanak a légi jármű-üzembentartók által kínált különböző repülési lehetőségek összehasonlításakor a közvetlen és a nem közvetlen járatok esetében egyaránt, elengedhetetlen, hogy az utasok megbízhassanak a légi jármű-üzembentartóktól származó, az általuk használt légi jármű-üzemanyagok fenntarthatóságára és repüléseik fenntarthatóságára vonatkozó információkban. Ahhoz, hogy a fogyasztók megalapozott döntést hozhassanak, alaposabb, megbízhatóbb, függetlenebb és harmonizáltabb tájékoztatásra van szükségük a repülések környezeti hatásairól. Ezért meg kell határozni a repüléseik kibocsátáscsökkentési teljesítménye szintjének egy önkéntes közös környezetvédelmi címke (a továbbiakban: a címke) segítségével történő közlésére szolgáló kritériumokat és mutatókat. Lehetővé kell tenni, hogy ezeket a technológiai változásokhoz, valamint a nemzetközi és az európai előírásokhoz való igazodás érdekében könnyen naprakésszé lehessen tenni. Mivel a használt fenntartható légi jármű-üzemanyagok mértékének és minőségének kiszámításához szükséges egyes adatok, valamint a repülés fenntarthatósági teljesítményének mérésére szolgáló egyéb kritériumok bizalmas üzleti adatnak minősülhetnek, szükség van arra is, hogy egy független szerv központosítsa a légi jármű-üzembentartók jelentéseit, nyomon kövesse azok adatait, tanúsítsa azok pontosságát, és kiadja a megfelelő szintű címkét. Tekintettel a légi jármű-üzembentartók által szolgáltatott adatok dinamikus jellegére, a címkét rendszeresen – például minden IATA-időszak végén – ellenőrizni és hitelesíteni kell. Szükség esetén ezek az adatok olyan becsléseken is alapulhatnak, mint az adott járatra, útvonalra és menetrendi időszakra vonatkozó átlagos férőhelykihasználtság. Tekintettel arra, hogy e rendelet nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettséget állapít meg az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, helyénvaló, hogy az Ügynökség legyen a címke végrehajtásáért felelős uniós szerv. Ezért helyénvaló megállapítani a légi közlekedés környezeti teljesítményének mérésére szolgáló címke kiadásának felételeit, valamint – az említett feltételek betartásának biztosítása érdekében – előírni az Ügynökség számára, hogy e feltételeket rendszeresen vizsgálja felül.

- (28) A fenntartható légi jármű-üzemanyagoknak az uniós repülőtereken való bevezetésével és elterjesztésével az üzemanyag-tartályozás gyakorlata – a légi jármű-üzemanyagok megnövekedett költségei miatt – nagyobb méreteket ölthet. Az üzemanyag-tartályozás gyakorlata nem fenntartható és azt el kell kerülni, mivel aláássa a közlekedés környezeti hatásának csökkentésére irányuló uniós erőfeszítéseket. E gyakorlat ellentétes lenne a légi közlekedés dekarbonizációjára irányuló célkitűzésekkel, mivel a légi járművek tömegének növekedése egy adott repülés során növelné az üzemanyag-fogyasztást és a kapcsolódó kibocsátásokat. Az üzemanyag-tartályozás gyakorlata veszélyezteti továbbá az Unión belül a légi jármű-üzembentartók és a repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételeket. E rendeletnek ezért elő kell írnia a légi jármű-üzembentartók számára, hogy egy adott uniós repülőtérrel való indulás előtt vegyenek fel üzemanyagot. Egy adott uniós repülőtérrel való indulást megelőzően felvett üzemanyag mennyiségének arányosnak kell lennie az adott repülőtérrel induló repülések végzéséhez szükséges üzemanyag mennyiségével. Ez a követelmény biztosítja, hogy az uniós és a külföldi légi jármű-üzembentartókra Uniós-szerte egységes feltételek vonatkozzanak, ugyanakkor garantálja a környezet magas szintű védelmét is. Mivel e rendelet nem határozza meg a fenntartható légi jármű-üzemanyagok maximális részarányait valamennyi légi jármű-üzemanyagban, a légi jármű-üzembentartók és a légi járműüzemanyag-forgalmazók ambiciózusabb környezetvédelmi politikát is folytathatnak, amely a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nagyobb mértékű használatával és forgalmazásával jár a teljes működési hálózatukban, az üzemanyag-tartályozás elkerülése mellett. Mindazonáltal e rendeletnek figyelembe kell vennie azt a tényt is, hogy az üzemanyag-tartályozásra időnként az üzemanyag-biztonsági szabályoknak a 965/2012/EU bizottsági rendelettel¹ összhangban való megfelelés érdekében kerül sor, és ilyen esetekben azt biztonsági okok indokolják.

¹ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

Ide tartozhatnak például azok az esetek, amikor az úti cél szerinti repülőtéren üzemanyaghiány áll fenn vagy az ott rendelkezésre álló üzemanyag szennyezett, és ezt a pilóták vagy a hajózó személyzet számára kiadott utasítás (NOTAM) megerősíti. Az üzemanyag-tartályozás előfordulhat továbbá egyes repülőtereken egyes légijármű-üzembentartók számára bizonyos működési nehézségek, többek között a légi járművek aránytalanul hosszabb fordulóideje vagy a csúcsidőben lecsökkent repülőtéri kapacitás következményeként is. A Bizottságnak az Ügynökséggel együtt ezért szorosan nyomon kell követnie, értékelnie és elemeznie kell az üzemanyag-tartályozás bejelentett eseteit és annak okait, és adott esetben jogalkotási javaslatokat kell előterjesztenie e rendelet módosítására vonatkozóan. Ez nem érinti a Bizottságnak és a tagállami versenyhatóságoknak az EUMSZ 101. és 102. cikke szerinti, arra irányuló hatáskörét, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok piaca megfelelő működésének védelme érdekében kivizsgálják és szankcionálják a piaci szereplők versenyellenes magatartását, kiváltképp, ha az uniós adatbázisban szereplő információk és az illetékes hatóságoknak bejelentett egyéb adatok versenyellenes gyakorlatokat fednek fel.

- (29) E rendeletnek azonban lehetőséget kell biztosítania arra, hogy uniós repülőterekről induló meghatározott útvonalak esetében a légi jármű-üzembentartók korlátozott időtartamra mentesüljenek az indulás előtti üzemanyag-feltöltés kötelezettsége alól, amennyiben a légi jármű-üzembentartók bizonyítani tudják, hogy olyan súlyos és ismétlődő működési nehézségekbe ütköznek egy adott uniós repülőtéren a légi járművek üzemanyaggal való feltöltése terén, ami megakadályozza őket abban, hogy észszerű időn belül hajtsanak végre fordulójáratokat – ami negatívan hathat különösen a peremterületekkel való összeköttetésre –, vagy bizonyítani tudnak olyan strukturális üzemanyag-ellátási nehézségeket, amelyek a hasonló típusú üzemanyagok más uniós repülőtereken alkalmazott átlagárához képest jelentősen magasabb üzemanyagárakhoz vezetnek. Az uniós repülőtéren tapasztalható jelentősen magasabb árak elsődleges oka nem lehet a fenntartható légi jármű-üzemanyagoknak az adott uniós repülőtéren való nagyobb mértékű felhasználása.
- (30) A fenntartható, jellemzően alacsonyabb aromásanyag- és kéntartalommal rendelkező légi jármű-üzemanyagok további elterjedése hozzá fog járulni a nem a szén-dioxiddal kapcsolatos éghajlati hatás csökkentéséhez. A légi jármű-üzemanyagok aromásanyag- és kéntartalmának további csökkentése mérsékelhetné a helyi felhők kialakulását a kondenzcsíkokból, javíthatná a levegő minőségét a repülőtereken és azok környékén, és – mind a fűtőérték növekedése, mind az alacsonyabb koromszintnek köszönhető alacsonyabb karbantartási költségek révén – javíthatná az üzemanyag minőségét, ami előnyös lenne a légitársaságok számára. Ezenkívül figyelembe kell venni a szén-dioxid-kibocsátások és a szén-dioxidtól eltérő kibocsátások közötti kölcsönhatásokat. A légi jármű-üzemanyagok aromásanyag-tartalmának csökkentését azonban a nemzetközi üzemanyag-biztonsági szabályok betartása és az egyenlő nemzetközi versenyfeltételek megőrzése mellett kell elvégezni. A légi járműüzemanyag-forgalmazóknak ezért be kell jelenteniük az Ügynökségnek és az érintett illetékes hatóságoknak az általuk forgalmazott légi jármű-üzemanyagok aromásanyag-, naftalin- és kéntartalmát. Ezen adatok bejelentésekor a légi járműüzemanyag-forgalmazók támaszkodhatnak az üzemanyag minőségére vonatkozó, az üzemanyaggyártók és -keverők által a nemzetközi üzemanyag-minőségi előírások követelményeinek való megfelelés érdekében kiadott tanúsítványokra.

- (31) A hagyományos légijármű-üzemanyagok nemcsak az éghajlatváltozásra vannak hatással, hanem a levegőminőséget is kedvezőtlenül befolyásolják. A fenntartható légijármű-üzemanyagok további elterjedése szerepet játszhat a levegőminőség javításában.
- (32) Fontos biztosítani, hogy az uniós repülőtereket irányító, e rendelet hatálya alá tartozó szervezetek meghozzák a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a légijármű-üzembentartók könnyebben hozzáférhessenek olyan légijármű-üzemanyagokhoz, amelyek fenntartható légijármű-üzemanyagot tartalmaznak, hogy a hozzáférés ne jelentsen akadályt a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedését illetően. Lehetővé kell tenni, hogy az uniós repülőtér elhelyezkedése szerinti tagállam illetékes hatóságai szükség esetén elő tudják írni az uniós repülőtér irányító szervezet számára, hogy megadja az e rendeletnek a fenntartható légijármű-üzemanyagok zökkenőmentes elosztása és az azokkal való zökkenőmentes feltöltés tekintetében történő megfelelésre vonatkozó szükséges információkat. Az illetékes hatóságok szerepének lehetővé kell tennie, hogy az uniós repülőtereket irányító szervezetek és a légijármű-üzembentartók közös kapcsolattartó ponttal rendelkezzenek arra az esetre, ha műszaki pontosításra van szükség a légijármű-üzemanyagok infrastruktúrájának rendelkezésre állásával kapcsolatban. Amint az elektromos vagy hidrogénmeghajtású légi járművek kiforrottá és kereskedelmi forgalomban elérhetővé válnak, adott esetben szükség lesz arra, hogy az uniós repülőtereket irányító azon szervezetek, azon légijárműüzemanyag-forgalmazók és azon üzemanyag-kiszolgáltatók, amelyek e rendelet hatálya alá tartoznak, minden szükséges intézkedést meghozzanak annak érdekében, hogy együttműködjenek és megkönnyítsék a légi járművek hidrogénnel való feltöltését és elektromos feltöltését célzó megfelelő infrastruktúrához való hozzáférést, mégpedig az alternatív üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó megfelelő nemzeti szakpolitikai keretnek megfelelően.

- (33) Sok uniós repülőtérre elsősorban csővezetéken keresztül érkezik a légijármű-üzemanyag finomítókból, vagy a fenntartható légijármű-üzemanyagok keverését végző létesítményekből. Ennélfogva kulcsfontosságú, hogy az ilyen csővezetékekért felelős felek együttműködjenek és minden szükséges intézkedést meghozzanak annak érdekében, hogy a légijárműüzemanyag-forgalmazók folyamatosan és zavartalanul hozzáférhessenek a polgári légi közlekedésben használt légijármű-üzemanyagok infrastruktúrájához, és így egyaránt biztosíthassanak hagyományos légijármű-üzemanyagokat és olyan légijármű-üzemanyagokat, amelyek részben fenntartható légijármű-üzemanyagokat tartalmaznak.
- (34) A légijármű-üzembentartók számára elő kell írni, hogy évente tegyenek jelentést a vonatkozó illetékes hatóságuknak vagy hatóságainak és az Ügynökségnek a fenntartható légijármű-üzemanyagok beszerzéséről és ezen üzemanyagok attribútumairól. A fenntartható légijármű-üzemanyagok minden egyes beszerzése és típusa tekintetében tájékoztatást kell adni az alapanyagok jellemzőiről és eredetéről, az átalakítási folyamatról és a teljes életciklusra számított kibocsátásról.
- (35) A légijármű-üzembentartók számára elő kell írni továbbá, hogy évente jelentést tegyenek az uniós repülőtérenkénti tényleges légijárműüzemanyag-felvételről – és ennek keretében az alkalmazandó üzemanyagbiztonsági szabályoknak való megfelelésükről – annak bizonyítása céljából, hogy nem végeztek indokolatlan üzemanyag-tartályozást. A jelentéseket független hitelesítőknak kell hitelesíteniük, és nyomonkövetés, valamint a megfelelés értékelése céljából továbbítaniuk kell az illetékes hatóság vagy hatóságok és az Ügynökség felé. A független hitelesítőknak a Bizottság által jóváhagyott eszköz segítségével meg kell határozniuk a légijármű-üzembentartók által bejelentett éves légijárműüzemanyag-szükséglet pontosságát.

- (36) A légi járműüzemanyag-forgalmazók által az (EU) 2018/2001 irányelvvel és az (EU) 2022/996 bizottsági végrehajtási rendelettel¹ összhangban rögzített adatok sérelme nélkül elő kell írni a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára, hogy évente jelentést tegyenek az említett irányelvben említett uniós adatbázisban az általuk forgalmazott légi jármű-üzemanyagokról, többek között a fenntartható légi jármű-üzemanyagokról és azok attribútumairól. Tájékoztatást kell adni a forgalmazott fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz használt alapanyagok jellemzőiről és eredetéről, az átalakítási folyamatról és az említett üzemanyagok teljes életciklusra számított kibocsátásáról. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok jellemzőire vonatkozó tájékoztatás során ki kell térni a termék típusára, a felhasznált nyersanyagokra, valamint egyéb olyan fenntarthatósági jellemzőkre, amelyekre szükség van annak igazolásához, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyag megfelel az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti fenntarthatósági kritériumoknak.
- (37) Helyénvaló, hogy a tagállamok kijelöljék az e rendelet alkalmazásának a légi jármű-üzembentartók, az uniós repülőtereket irányító szervezetek és a légi járműüzemanyag-forgalmazók tekintetében történő érvényesítéséért felelős illetékes hatóságot vagy hatóságokat. E rendeletben meg kell állapítani a légi jármű-üzembentartók, az uniós repülőtereket irányító szervezetek és a légi járműüzemanyag-forgalmazók illetékes hatóságokhoz való hozzárendelésére vonatkozó szabályokat. Az Ügynökségnek meg kell küldenie az illetékes hatóságok számára az azon légi jármű-üzembentartókra és légi járműüzemanyag-forgalmazókra vonatkozó összesített adatokat, amelyek tekintetében a hatóságok illetékesek. Az összesítés szintjének lehetőség szerint lehetővé kell tennie, hogy az illetékes hatóságok összehasonlítsák az összesített adatokat más adatforrásokkal.

¹ A Bizottság (EU) 2022/996 végrehajtási rendelete (2022. június 14.) a fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumok, valamint a közvetett földhasználat-változás szempontjából vett alacsony kockázatra irányadó kritériumok ellenőrzésére vonatkozó szabályokról (HL L 168., 2022.6.27., 1. o.).

- (38) Az Ügynökségnek évente technikai jelentést kell közzétennie, és azt továbbítani kell az Európai Parlament és a Tanács részére. Erre azért van szükség, hogy egyértelműen láthatóvá váljon e rendelet végrehajtása, a fenntartható légitársaság-üzemanyagok beszerzése és forgalmazása az Unióban és a releváns harmadik országokban, a piac helyzete – beleértve a fenntartható légitársaság-üzemanyagok és a fosszilis üzemanyagok közötti árkülönbség alakulására vonatkozó információkat –, valamint a légitársaság-üzemanyagok összetétele.
- (39) További eljárások nélkül nem állapítható meg pontosan, hogy a légitársaság-üzembentartók az adott uniós repülőtereken fizikailag felvették-e üzemanyagtartályaikba az előírt részarányban a fenntartható légitársaság-üzemanyagokat. Ezért a légitársaság-üzembentartók számára lehetővé kell tenni, hogy beszerzési nyilvántartások alapján jelentsék, mennyi fenntartható légitársaság-üzemanyagot használnak. A légitársaság-üzembentartókat fel kell jogosítani arra, hogy a légitársaság-üzemanyag-forgalmazótól megkapják a fenntartható légitársaság-üzemanyag beszerzésére vonatkozó jelentéstételhez szükséges információkat. Az (EU) 2018/2001 irányelvben említett tömegmérleg-rendszer alkalmazásának célja a légitársaság-üzemanyagok nyomonkövethetőségének biztosítása, és a légitársaság-üzemanyag-forgalmazók az e rendeletnek való megfelelést ilyen tömegmérleg-rendszer alkalmazásával is igazolhatják, többek között abban az esetben is, amikor egy ilyen rendszer két vagy több tagállam között oszlik meg.

- (40) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjesztésére vonatkozó kötelezettség uniós bevezetése indokolatlan versenyhátrányba hozhatja azokat az uniós légitársaságokat, amelyek uniós repülőtérrel kiinduló hosszú távú, közvetlen járatokat üzemeltetnek, azon versenytársakkal szemben, amelyek e rendelet hatálya kívül eső, a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó hasonló politikával nem rendelkező, csomópontként üzemeltetett repülőtereken keresztül indítanak járatokat. Annak további előmozdítása érdekében, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok – amelyek tekintetében a hagyományos légi jármű-üzemanyagokhoz képest várhatóan jelentős árkülönbség mutatkozik majd a belátható jövőben – elterjedjenek az Unióban, lehetővé kell tenni, hogy a légi jármű-üzembentartók az EU ETS rendszerrel összhangban kibocsátási egységeket számolhassanak el a fenntartható légi jármű-üzemanyagok feltöltéséért.
- (41) Annak előmozdítása érdekében, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok – amelyek tekintetében a hagyományos légi jármű-üzemanyagokhoz képest várhatóan jelentős árkülönbség mutatkozik majd – elterjedjenek, alapvető fontosságú, hogy a légi jármű-üzembentartók – saját döntésük szerint és a kibocsátáscsökkentés kettős elszámolása nélkül – a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát elszámolhassák az olyan üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek keretében, mint például az EU ETS vagy a CORSIA. A légi jármű-üzembentartók a fenntartható légi jármű-üzemanyagok egy adott tételének használatát nem számolhatják el egynél több üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében. A légi jármű-üzemanyag-forgalmazókat fel kell kérni arra, hogy a légi jármű-üzembentartók számára térítésmentesen bocsássanak rendelkezésre minden olyan információt, amely az adott légi jármű-üzembentartó számára értékesített fenntartható légi jármű-üzemanyagok tulajdonságaira vonatkozik, és amely releváns a légi jármű-üzembentartó által e rendelet vagy az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek alapján végzett jelentéstétel szempontjából.

- (42) A légi közlekedés belső piacán az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és az Unió éghajlat-politikai törekvéseihez való igazodás érdekében e rendelettel hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat kell bevezetni a légitársaság-üzemanyag-forgalmazókkal és a légitársaság-üzembentartókkal szemben a szabályok be nem tartása esetére. A szankciók mértékének arányosnak kell lennie azzal a környezeti kárral és a belső piac egyenlő versenyfeltételei tekintetében okozott azon kárral, amely a meg nem felelés miatt következett be. Pénzbírságok és egyéb szankciók kiszabásakor a hatóságoknak figyelembe kell venniük a légitársaság-üzemanyagok és a fenntartható légitársaság-üzemanyagok árának alakulását a jelentéstételi évben, valamint figyelembe vehetik a meg nem felelés mértékét is, például amennyiben ismételt jogsértésekre kerül sor.
- (43) A fosszilis tüzelőanyagokról a fenntartható légitársaság-üzemanyagokra való átállás jelentős szerepet fog betölteni a dekarbonizáció elősegítésében. Tekintettel azonban a fenntartható légitársaság-üzemanyagok uniós piacának jelenlegi alulfejlettségére, a légitársaság-üzembentartók közötti élénk versenyre, valamint a hagyományos légitársaság-üzemanyagok és a fenntartható légitársaság-üzemanyagok közötti jelentős árkülönbségre, ezt az átállást olyan ösztönzőkkel kell támogatni, amelyek tükrözik a fenntartható légitársaság-üzemanyagok környezeti előnyeit, és versenyképesebbé teszik azokat a légitársaság-üzembentartók számára. Hozzájárulna e célkitűzés megvalósításához a pénzbírságokból származó bevételek vagy az e bevételek pénzügyi értékének megfelelő összeg felhasználása a fenntartható légitársaság-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projekteknek, a fenntartható légitársaság-üzemanyagok előállításának vagy olyan mechanizmusoknak a támogatására, amelyek lehetővé teszik a fenntartható légitársaság-üzemanyagok és a hagyományos légitársaság-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását.

- (44) Az e rendeletben meghatározott minimális részarányokat nem teljesítő légi járműüzemanyag-forgalmazókkal szemben kiszabott pénzbírságokat ki kell egészíteni azzal a kötelezettséggel, hogy a következő jelentéstételi időszakban olyan mennyiségű fenntartható légi jármű-üzemanyagot – többek között szintetikus légi jármű-üzemanyagot – kell forgalmazniuk, amely megfelel a 4. cikkben és az I. mellékletben meghatározott minimális részarányok teljesítése terén mutatkozó hiánynak. Mindazonáltal – az átállásnak és a célértékek elérésének az elősegítése érdekében – a 2030 és 2034 közötti átmeneti időszakban, amikor ez a kötelezettség első alkalommal lép hatályba, rugalmasságot kell biztosítani a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára a szintetikus légi jármű-üzemanyagok forgalmazására vonatkozó kötelezettségek és a hiányra vonatkozó kapcsolódó kötelezettség teljesítése terén.

- (45) Alapvető fontosságú biztosítani, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok minimális részaránya ellátási hiány nélkül, sikeresen eljusson a légi közlekedési piacra. E célból rugalmassági mechanizmust kell kialakítani és alkalmazni annak érdekében, hogy 10 éves átfutási időt lehessen biztosítani a fenntartható légi jármű-üzemanyagok ágazata számára az előállítási és a forgalmazási kapacitás ennek megfelelő fejlesztéséhez, valamint hogy lehetővé váljon a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára, hogy a lehető legköltséghatékonyabb módon teljesítsék kötelezettségeiket, az e rendeletben szereplő általános környezetvédelmi törekvések csorbítása nélkül, továbbá hogy lehetővé váljon az uniós repülőtereket irányító szervezetek, a légi járműüzemanyag-forgalmazók és a légi jármű-üzembentartók számára, hogy megvalósítsák a szükséges technológiai és logisztikai beruházásokat. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok forgalmazásának 2025-ben kell kezdődnie, a rugalmassági mechanizmus keretében biztosított rugalmassággal. A rugalmassági mechanizmus alkalmazása során a légi járműüzemanyag-forgalmazók egyes repülőtereken a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nagyobb részarányát tartalmazó légi jármű-üzemanyagokat is forgalmazhatnak azért, hogy ellensúlyozzák azt, hogy más repülőtereken a fenntartható légi jármű-üzemanyagok alacsonyabb részarányát tartalmazó légi jármű-üzemanyagokat forgalmaznak, illetve azt, hogy más repülőtereken kevesebb hagyományos légi jármű-üzemanyag áll rendelkezésre. Hasonlóképpen, a jogbiztonságnak és a kiszámíthatóságnak a piac számára történő biztosítása, valamint a fenntartható légi járműüzemanyagok előállítását célzó kapacitásra irányuló beruházások tartós ösztönzése érdekében e rendeletnek tartósan stabilnak kell maradnia.

- (46) A fenntartható légitársaság-üzemanyagokra való sikeres áttéréshez átfogó megközelítésre és az innovációt ösztönző megfelelő támogató környezetre van szükség, amely magában foglalja a kutatás és fejlesztés területére irányuló köz- és magánberuházásokat, a munkavállalók átcsoportosításának, átképzésének és továbbképzésének támogatását, valamint technológiai és operatív intézkedéseket, továbbá a fenntartható légitársaság-üzemanyagok és a kibocsátásmentes technológiák bevezetését, beleértve a szükséges elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrát is az uniós repülőtereken, az energiahatékonyság elsődlegessége elvének a figyelembevételével. E célból az e rendelet szerinti pénzbírságokból származó bevételeket a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal kapcsolatos projektekhez kell rendelni. Ezen túlmenően az értéklánc érdekelt feleinek önkéntes együttműködése révén létrejövő európai ágazati szövetség célja a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való ellátás és elterjedésük további előmozdítása lenne Európában.
- (47) A kutatás és az innováció alapvető szerepet játszott a fenntartható légitársaság-üzemanyagok és a szintetikus légitársaság-üzemanyagok kifejlesztésében és előállítási kapacitásuk kiépítésében. Az elkövetkező években exponenciálisan növelni kell a fenntartható légitársaság-üzemanyagok kifejlesztését és előállítását. Ezért fontos folytatni ezeket az erőfeszítéseket, és megkönnyíteni a fenntartható légitársaság-üzemanyagokba történő beruházásokat. A fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal kapcsolatos kapacitásokat célzó projektekbe való beruházás egyaránt jelent környezeti és ipari lehetőséget, és átgyűrűző hatást gyakorol a munkahelyteremtésre és az innovációra.

- (48) Az uniós intézkedések környezeti hatékonyságának növelése, valamint annak elősegítése érdekében, hogy a légi járműüzemanyag-forgalmazók teljesíteni tudják a fenntartható légi jármű-üzemanyagokkal kapcsolatos ellátási kötelezettségeiket, a légi jármű-üzembentartók pedig költséghatékony módon tudjanak fenntartható légi jármű-üzemanyagokat felvenni, és ezáltal az uniós légiközlekedési ágazat versenyképességének megerősítése érdekében a Bizottságnak az összes érdekelt féllel folytatott konzultációt követően értékelnie kell, hogy szükséges-e további intézkedéseket hozni a fenntartható légi jármű-üzemanyagok uniós légi közlekedési piacon történő költséghatékony forgalmazásának és használatának megkönnyítése érdekében, különválasztva a fenntartható légi jármű-üzemanyagok beszerzését a fizikai leszállítástól és használatától. Ez többek között annak értékelésével történhet, hogy megvalósítható-e a fenntartható légi jármű-üzemanyagok forgalomképes forgalmazási és beszerzési tanúsítványainak rendszere, amely magában foglalná az úgynevezett „book and claim” rendszer elemeit, ugyanakkor garantálná az egyenlő versenyfeltételeket és a magas szintű környezeti integritást, biztosítaná az összhangot más uniós jogszabályokkal, többek között a 2003/87/EK és a 2009/28/EK irányelvvel, valamint minimálisra csökkentené a csalás, a szabálytalanságok és a kettős elszámolás kockázatát. Elemzésében a Bizottságnak figyelembe kell vennie az összes releváns globális trendet és kezdeményezést, valamint azt, hogy egy ilyen rendszer milyen potenciális hatást gyakorolhat a piac működésére, ideértve a piaci volatilitást, az árak alakulását vagy a piaci szereplők kereskedési magatartását is.

- (49) E rendeletnek rendelkezéseket kell tartalmaznia az Európai Parlament és a Tanács részére a következőkről benyújtandó időszakos jelentésekről: a légitözlekedési és az üzemanyag-piacok alakulása; e rendelet végrehajtása és annak az uniós légi közlekedési piacra, a szigetek és távoli területek összeköttetésére, továbbá az uniós légi fuvarozóknak és a csomópontként üzemeltetett uniós repülőtereknek a szomszédos országokban lévő versenytársaikkal szembeni versenyképességére gyakorolt hatása; a rendelet kulcsfontosságú elemeinek – például a fenntartható légijármű-üzemanyagok minimális részarányának – a hatékonysága; a pénzbírságok mértéke vagy a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésével kapcsolatos nemzetközi szintű szakpolitikai fejlemények. Az ilyen elemek kulcsfontosságúak ahhoz, hogy világos képet lehessen alkotni a fenntartható légijármű-üzemanyagok piacának helyzetéről, és ezeket figyelembe kell venni e rendelet felülvizsgálatának mérlegelésekor. A Bizottságnak a jelentéseiben hivatkoznia kell az e rendelet és más vonatkozó jogalkotási aktusok közötti kölcsönhatásra is, meghatározva a naprakésszé tehető és egyszerűsíthető rendelkezéseket, valamint azokat a fellépéseket és intézkedéseket, amelyeket a légitözlekedési ágazatra nehezedő teljes költségnyomás csökkentése érdekében hoztak vagy hozhatnak. Ezekben a jelentésekben a Bizottságnak adott esetben meg kell vizsgálnia a módosítási lehetőségeket, beleértve a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállítását és felvételét támogató mechanizmusokat, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok és a hagyományos légijármű-üzemanyagok közötti árkülönbségek áthidalását lehetővé tevő mechanizmusokat annak érdekében, hogy korlátozni lehessen e rendeletnek a légi összeköttetésre és a versenyre gyakorolt káros hatását, és mérsékelni lehessen a kibocsátásáthelyezést.

- (50) Az e rendeletben annak biztosítása érdekében megállapított követelmény, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok minimális részarányai minden uniós repülőtéren rendelkezésre álljanak, arra ösztönözheti az uniós repülőterekről induló, de az Unión kívüli végső célállomással rendelkező csatlakozó járatokat üzemeltető légijármű-üzembentartókat, hogy csomópontként üzemeltetett uniós repülőterek helyett olyan, csomópontként üzemeltetett nem uniós repülőtereken hajtsanak végre közbenső leszállást, amelyek nem tartoznak az említett követelmény hatálya alá. Ez egyrészt a verseny torzulásához vezethet az uniós repülőterek és az ilyen repülőtereket használó üzemeltetők kárára, másrészt a kibocsátásáthelyezés kockázatát eredményezheti. Mivel sem az ICAO szintjén, sem az Unió és/vagy annak tagállamai és harmadik országok közötti átfogó többoldalú vagy kétoldalú légiközlekedési megállapodásokban nem létezik a fenntartható légijármű-üzemanyagok használata tekintetében a nemzetközi légi járatokra vonatkozóan olyan kötelező rendszer, amelynek ambíciószintje összehasonlítható az e rendeletben körvonalazott követelményekkel és az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében elfogadott Párizsi Megállapodás¹ célkitűzéseivel, illetve nem léteznek a kibocsátásáthelyezés és a versenytorzulás kockázatának megelőzése érdekében nemzetközi szinten kidolgozott mechanizmusok, a Bizottságnak meg kell fontolnia különösen az említett hatások megelőzésére irányuló célzott mechanizmusok kidolgozását.

¹ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

- (51) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a légi jármű-üzembentartók számára adható, az indulás előtti üzemanyag-feltöltés kötelezettsége alóli mentességek, valamint a címkézési rendszer működésével kapcsolatos részletes rendelkezések és műszaki szabványok megállapítása tekintetében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni.
- (52) A fenntartható légi jármű-üzemanyagokra való átállás másodlagos hatása lesz továbbá a harmadik országokból származó fosszilis üzemanyagok behozatalától való függőség csökkenése, és ezáltal az Unió energiabiztonságának növekedése. A jelenlegi nemzetközi politikai helyzet kiemelten szükségessé teszi ezt a lépést.
- (53) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az egyenlő versenyfeltételek fenntartását az uniós légiközlekedési piacon a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának növelése mellett – a légi közlekedés határokon átnyúló jellege miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a piac jellemzői és az intézkedés hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet harmonizált szabályokat állapít meg a fenntartható légi jármű-üzemanyagok (SAF) elterjedésére és kínálatának biztosítására vonatkozóan.

2. cikk

Hatály

- (1) Ezt a rendeletet a légi jármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre, az ezen uniós repülőtereket irányító szervezetekre és a légi járműüzemanyag-forgalmazókra kell alkalmazni.

A (3) bekezdés sérelme nélkül ezt a rendeletet csak a kereskedelmi légi szállítási műveletekre kell alkalmazni.

- (2) A tagállamok a repülőteret irányító szervezettel folytatott konzultációt követően dönthetnek úgy, hogy a területükön található, a 3. cikk 1. pontjának hatálya alá nem tartozó repülőtereket e rendelet alkalmazásában uniós repülőternek kell tekinteni, feltéve, hogy a tagállami döntés időpontjában teljesülnek a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott követelmények.

A 3. cikk 1. pontjának hatálya alá nem tartozó, valamely tagállam területén található repülőtér irányító szervezete kérelmezheti, hogy az adott repülőtér e rendelet alkalmazásában uniós repülőtérnek tekintés, feltéve, hogy a kérelem benyújtásának időpontjában teljesülnek a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott követelmények. Az említett repülőtér-irányító szervezetnek a kérelemről értesítenie kell azt a tagállamot, amelynek hatósága vagy hatóságai a 11. cikk (6) bekezdése értelmében felelősek a repülőtérért. Az értesítéshez csatolni kell annak megerősítését, hogy a repülőtér megfelel a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott követelményeknek.

Az érintett tagállam az e bekezdés első albekezdésében említett döntésről – legalább hat hónappal azon jelentéstételi időszak kezdete előtt, amelytől kezdve a döntés alkalmazandó – értesíti a Bizottságot és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségét (a továbbiakban: az Ügynökség). A tagállam döntéséhez indokolással ellátott véleményt kell mellékelni, amely igazolja, hogy a döntést arányos és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján, a verseny szempontjából hasonló jellemzőkkel rendelkező repülőterekre figyelemmel hozták meg.

- (3) A 3. cikk 3. pontjának hatálya alá nem tartozó, kereskedelmi légi szállítási műveleteket végző személy dönthet úgy, hogy őt e rendelet alkalmazásában légijármű-üzembentartónak kell tekinteni. A 3. cikk 4. pontja szerinti kereskedelmi légi szállítási műveletektől eltérő műveleteket végző személy dönthet úgy, hogy őt e rendelet alkalmazásában légijármű-üzembentartónak kell tekinteni. A 3. cikk 3. pontjának hatálya alá tartozó személy dönthet úgy, hogy nem kereskedelmi légi szállítási műveleteit is e rendelet hatálya alá tartozónak kell tekinteni. Minden ilyen személy értesíti döntéséről azt a tagállamot, amelynek illetékes hatósága, illetve hatóságai a 11. cikk (5) bekezdésével összhangban felelős, illetve felelősek az adott légijármű-üzembentartó tekintetében. Az érintett tagállam a döntésről – legalább hat hónappal azon jelentéstételi időszak kezdete előtt, amelytől kezdve a döntés alkalmazandó – értesíti a Bizottságot és az Ügynökséget.
- (4) A (2) és a (3) bekezdés szerint kapott információk alapján a Bizottság benyújtja az érintett uniós repülőterek és légijármű-üzembentartók frissített és egységes szerkezetbe foglalt jegyzékét. Az említett jegyzéknek könnyen hozzáférhetőnek kell lennie.

3. cikk
Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ 2. cikkének 1. pontjában meghatározott olyan repülőtér, ahol az előző jelentéstételi időszakban az utasforgalom meghaladta a 800 000 utast, vagy az áruforgalom meghaladta a 100 000 tonnát, és amely nem az EUMSZ 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található;
2. „uniós repülőtér irányító szervezete”: egy uniós repülőtér tekintetében a 2009/12/EK irányelv 2. cikkének 2. pontjában meghatározott repülőtér-irányító szervezet, vagy amennyiben az érintett tagállam a 96/67/EK tanácsi irányelv² 8. cikkének (1) bekezdése alapján az üzemanyag-elosztó rendszerek központi infrastruktúrájának irányítását egy másik szerv számára tartotta fenn, akkor ez a másik szerv;
3. „légijármű-üzembentartó”: az a személy, aki az előző jelentéstételi időszakban legalább 500, uniós repülőtérrel induló személyszállítási kereskedelmi légi szállítási műveletet vagy 52, kizárólag árufuvarozási célú kereskedelmi légi szállítási műveletet bonyolított le, vagy ha ez a személy nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa;

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról (HL L 70., 2009.3.14., 11. o.).

² A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

4. „kereskedelmi légi szállítási művelet”: utasok, áruk vagy postai küldemények díjazás vagy ellenszolgáltatás fejében történő szállítása céljából végzett repülés, ideértve a kereskedelmi célból végzett üzleti repülést;
5. „útvonal”: légi járatral teljesített szállítás útvonala, figyelembe véve a légi járat indulási és érkezési helyét;
6. „légijármű-üzemanyag”: a légi járművek általi közvetlen felhasználásra gyártott helyettesítő üzemanyag;
7. „fenntartható légijármű-üzemanyagok” (SAF): olyan légijármű-üzemanyagok, amelyek vagy:
 - a) szintetikus légijármű-üzemanyagok;
 - b) légijármű-bioüzemanyagok ; vagy
 - c) széntartalom újrahasznosításával nyert légijármű-üzemanyagok;
8. „légijármű-bioüzemanyagok”: olyan légijármű-üzemanyagok, amelyek vagy:
 - a) az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének második bekezdése 34. pontjában meghatározott „fejlett bioüzemanyagok”;
 - b) az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének második bekezdése 33. pontjában meghatározott, az említett irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított „bioüzemanyagok”; vagy

- c) az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének második bekezdése 33. pontjában meghatározott olyan „bioüzemanyagok”, az említett irányelv 2. cikke második bekezdésének 40. pontjában meghatározott „élelmiszer- és takarmánynövényekből” előállított bioüzemanyagok kivételével, amelyek megfelelnek az említett irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági és teljes életciklusra vonatkozó kibocsátásmegtakarítási kritériumoknak, és amelyeket az említett irányelv 30. cikkének megfelelően tanúsítottak;
9. „a széntartalom újrahasznosításával nyert légitűanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 35. pontjában meghatározott, „a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok”, amelyek megfelelnek az említett irányelv 29a. cikkének (2) bekezdésében említett, a teljes életciklusra vonatkozó kibocsátásmegtakarítási küszöbértéknek, és amelyeket az említett irányelv 30. cikkének megfelelően tanúsítottak;
10. „tétel”: a fenntartható légitűanyagok egy adott mennyisége, amely számmal azonosítható és nyomon követhető;
11. „teljes életciklusra számított kibocsátás”: a fenntartható légitűanyagok széndioxid-egyenértékben kifejezett kibocsátása, amely figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás és az energia fedélzeti felhasználása széndioxid-egyenértékben kifejezett, az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkének (5) bekezdése vagy 31. cikkének (5) bekezdése alapján elfogadott módszertannak vagy az egyéb vonatkozó uniós jogszabályoknak megfelelően kiszámított kibocsátását, beleértve az égés közbeni kibocsátást is;
12. „szintetikus légitűanyagok”: olyan légitűanyagok, amelyek az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott olyan, „nem biológiai eredetű, megújuló erőforrásokból származó üzemanyagok”, amelyek megfelelnek az említett irányelv 29a. cikkének (2) bekezdésében említett, a teljes életciklusra vonatkozó kibocsátásmegtakarítási küszöbértéknek, és amelyeket az említett irányelv 30. cikkének megfelelően tanúsítottak;

13. „alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus légijármű-üzemanyagok”: nem biológiai eredetű légijármű-üzemanyagok, amelyek energiatartalma nem fosszilis, alacsony szén-dioxid-kibocsátású hidrogénből származik, és amelyek elérik a teljes életsiklusra számított 70 %-os kibocsátásmegtakarítási küszöbértéket, továbbá amelyek tekintetében az említett, teljes életsiklusra számított kibocsátásmegtakarítást a vonatkozó uniós jog szerinti módszertannak megfelelően számítják ki;
14. „hagyományos légijármű-üzemanyagok”: fosszilis, nem megújuló szénhidrogénüzemanyag-forrásokból előállított légijármű-üzemanyagok;
15. „légiközlekedési célú, alacsony szén-dioxid-kibocsátású hidrogén”: légi járművekben való felhasználásra szánt hidrogén, amelynek energiatartalma nem fosszilis, nem megújuló forrásokból származik, és amely eléri a teljes életsiklusra számított 70 %-os kibocsátásmegtakarítási küszöbértéket, továbbá amely tekintetében az említett, teljes életsiklusra számított kibocsátásmegtakarítást a vonatkozó uniós jog szerinti módszertannak megfelelően számítják ki;
16. „légiközlekedési célú megújuló hidrogén”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott „nem biológiai eredetű, megújuló erőforrásokból származó üzemanyagnak” minősülő, a légi járművekben való felhasználásra szánt hidrogén, amely megfelel az említett irányelv 29a. cikkének (2) bekezdésében említett, a teljes életsiklusra vonatkozó kibocsátásmegtakarítási küszöbértéknek, és amelyet az említett irányelv 30. cikkének megfelelően tanúsítottak;
17. „légiközlekedési célú hidrogén”: légiközlekedési célú megújuló vagy alacsony szén-dioxid-kibocsátású hidrogén;
18. „alacsony szén-dioxid-kibocsátású légijármű-üzemanyagok”: alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus légijármű-üzemanyagok vagy légiközlekedési célú, alacsony szén-dioxid-kibocsátású hidrogén;

19. „légijárműüzemanyag-forgalmazó”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 38. pontjában meghatározott „üzemanyag-forgalmazó”, amely egy uniós repülőtéren légijármű-üzemanyagot vagy légiközlekedési célú hidrogént biztosít;
20. „üzemanyag-kiszolgáló”: olyan földi kiszolgáló, amely a 96/67/EK irányelv mellékletében említettek szerint az uniós repülőtereken légijármű-üzembentartók részére üzemanyag-feltöltési és -leeresztési műveleteket szervez és hajt végre, beleértve az üzemanyag tárolását, valamint az üzemanyag-szállítások minőségének és mennyiségének ellenőrzését is;
21. „üzleti tevékenység fő helye”: a légijárműüzemanyag-forgalmazó központi irodája vagy bejegyzett székhelye abban a tagállamban, ahol a légijárműüzemanyag-forgalmazó elsődleges pénzügyi és operatív irányítása megvalósul;
22. „jelentéstételi év”: január 1-jétől december 31-ig tartó egyéves időszak, amelynek során a 8. és 10. cikkben említett jelentéseket be kell nyújtani;
23. „jelentéstételi időszak”: a jelentéstételi évet megelőző év január 1-jétől december 31-ig tartó időszak;
24. „éves légijárműüzemanyag-szükséglet”: egy légijármű-üzembentartó által üzemeltetett, egy adott uniós repülőtérrel induló, e rendelet hatálya alá tartozó összes repüléshez a jelentéstételi időszakban szükséges, a 965/2012/EU bizottsági rendelet¹ IV. mellékletében „útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag”-ként és „guruláshoz szükséges tüzelőanyag”-ként említett légijármű-üzemanyag mennyisége;

¹ A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemen tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

25. „éves fel nem használt mennyiség”: az éves légi járműüzemanyag-szükséglet és a légi jármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtérrel induló, e rendelet hatálya alá tartozó repüléseket megelőzően ténylegesen felvett üzemanyag mennyisége közötti különbség a jelentéstételi időszakban;
26. „teljes éves fel nem használt mennyiség”: a légi jármű-üzembentartó által az összes uniós repülőtéren a jelentéstételi időszakban éves szinten fel nem használt mennyiségek összege;
27. „üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer”: olyan rendszer, amely a légi jármű-üzembentartók számára kedvezményt biztosít a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatáért.

4. cikk

Az uniós repülőtereken rendelkezésre álló fenntartható légi jármű-üzemanyag részaránya

- (1) A 15. cikkre is figyelemmel a légi járműüzemanyag-forgalmazóknak biztosítaniuk kell, hogy az egyes uniós repülőtereken a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légi jármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – tartalmazza a fenntartható légi jármű-üzemanyag minimális részarányát, beleértve a szintetikus légi jármű-üzemanyag minimális részarányát is. Az említett minimális részarányok sérelme nélkül a légi járműüzemanyag-forgalmazóknak biztosítaniuk kell továbbá, hogy az egyes uniós repülőtereken a 2030. január 1-jétől 2031. december 31-ig, valamint a 2032. január 1-jétől 2034. december 31-ig tartó időszakban a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légi jármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek szerint – tartalmazza legalább a szintetikus légi jármű-üzemanyagok átlagos részarányát.

Ezt a kötelezettséget akkor is teljesítettnek kell tekinteni, ha az első albekezdésben említett minimális részarányokat a következők felhasználásával érik el:

- a) légiközlekedési célú megújuló hidrogén;
- b) alacsony szén-dioxid-kibocsátású légi jármű-üzemanyag.

(2) Az I. mellékletben meghatározott minimális részarányok kiszámítása céljából, amennyiben az uniós repülőtéren légiközlekedési célú hidrogént bocsátanak a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére:

- a) az összes releváns üzemanyag energiatartalmára vonatkozó értékek az (EU) 2018/2001 irányelv 27. cikke (2) bekezdésének f) és g) pontjában és III. mellékletében említett értékeket, vagy az említett mellékletben nem szereplő üzemanyagok tekintetében a nemzetközi légi közlekedési szabványokat jelentik; és
- b) a légi közlekedés számára szolgáltatott hidrogén energiatartalmát mind a számlálóban, mind a nevezőben figyelembe kell venni.

(3) Amennyiben a légi járműüzemanyag-forgalmazó él az (1) bekezdés második albekezdésében meghatározott lehetőséggel, vagy ha a légi jármű-üzembentartó az abban az albekezdésben említett üzemanyagokat vesz fel, a 3. cikk 10., 11. és 27. pontjában, a 8., 9. és 10. cikkben, a 12. cikk (6) és (7) bekezdésében, a 13. cikk (1) bekezdésének a), b) és g) pontjában, a 14. cikkben, a 15. cikk (1) bekezdésében és a II. mellékletben a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra való hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok az alacsony szén-dioxid-kibocsátású légi jármű-üzemanyagokra és a légiközlekedési célú megújuló hidrogénre is vonatkoznak.

- (4) Az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 34. pontjában meghatározott fejlett bioüzemanyagoktól és az említett irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított bioüzemanyagoktól eltérő, az egyes légitársaságok által az uniós repülőtereken rendelkezésre bocsátott légitársaság-üzemanyagokat minden jelentéstételi időszakban legfeljebb 3 % erejéig lehet beszámítani az e cikk (1) bekezdésében és az e rendelet I. mellékletében említett minimális részarányoknak való megfelelés céljából rendelkezésre bocsátott légitársaság-üzemanyag mennyiségébe.
- (5) A következő alapanyagokból előállított fenntartható légitársaság-üzemanyagokat ki kell zárni a fenntartható légitársaság-üzemanyagok e rendelet I. mellékletében meghatározott minimális részarányának kiszámításából: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 40. pontjában meghatározott élelmiszer- és takarmánynövények, köztes kultúrák, pálmazsírsav-desztillátum, pálma- és szójaszármazékok, valamint semlegesítési iszap és származékai.
- Az említett kizárás nem alkalmazandó azonban az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletében szereplő alapanyagokra, az említett mellékletben meghatározott feltételek mellett.
- (6) A légitársaság-üzemanyag-forgalmazók az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkében említett tömegmérleg-rendszer alkalmazásával igazolhatják az e cikk (1) bekezdésében foglalt kötelezettség teljesítését.

- (7) A 12. cikk (4) és (5) bekezdése alkalmazásának sérelme nélkül, amennyiben a légijárműüzemanyag-forgalmazó egy adott jelentéstételi időszakra vonatkozóan nem biztosítja az I. mellékletben meghatározott minimális részarányokat, ezt a hiányt a következő jelentéstételi időszakban legalább ki kell pótolnia. Kivételes esetben, ha a légijárműüzemanyag-forgalmazó a 2030. január 1. és 2031. december 31. közötti időszakban nem biztosítja a szintetikus légijármű-üzemanyag átlagos részarányát, ezt a hiányt a 2032. január 1. és 2034. december 31. közötti időszak vége előtt legalább ki kell pótolnia, és amennyiben a légijárműüzemanyag-forgalmazó nem biztosítja a szintetikus légijármű-üzemanyag átlagos részarányát a 2032. január 1. és 2034. december 31. közötti időszakban, ezt a hiányt következő jelentéstételi időszakban legalább ki kell pótolnia.

5. cikk

A légijármű-üzembentartók üzemanyag-feltöltési kötelezettsége

- (1) Az egy adott légijármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtéren felvett légijármű-üzemanyag éves mennyiségének legalább az éves légijárműüzemanyag-szükséglet 90 %-át kell kitennie.

- (2) A légi jármű-üzembentartók számára megengedett, hogy az e cikk (1) bekezdésében meghatározott küszöbérték alatt maradjanak, amennyiben ez az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés miatt szükséges. Ezekben az esetekben az érintett légi jármű-üzembentartónak kellően meg kell indokolnia a 11. cikk (6) bekezdésében említett illetékes hatóság vagy hatóságok és az Ügynökség számára, hogy miért nem éri el az említett küszöbértéket, feltüntetve az érintett útvonalakat is. Ezt az információt tartalmaznia kell a 8. cikk szerinti jelentésnek is. A kapcsolódó üzemanyag-mennyiségekről a 8. cikknek megfelelően külön jelentést kell készíteni.
- (3) Kivételes esetben a légi jármű-üzembentartók – amennyiben ez kellően indokolt – kérhetik a 11. cikk (6) bekezdésében említett illetékes hatóságtól vagy hatóságoktól, hogy a 850 kilométernél rövidebb, uniós repülőtérrel kiinduló meglévő vagy új útvonalakon való repülés, illetve vasúti vagy közúti összeköttetéssel nem rendelkező szigeteken található repülőterekkel való összeköttetés esetén az 1200 kilométernél rövidebb, uniós repülőtérrel kiinduló útvonalakon való repülés esetében átmenetileg mentesüljenek az e cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettség alól. Ezt a távolságot a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

Az ilyen kérelmeket legalább három hónappal a mentesség alkalmazásának tervezett kezdőnapja előtt kell benyújtani, és azokhoz részletes és megfelelő indokolást kell csatolni. Az ilyen mentességnek a következő helyzetekre kell korlátozódnia:

- a) az adott uniós repülőtérrel súlyos és ismétlődő működési nehézségekbe ütközik a légi járművek üzemanyaggal való feltöltése, ami megakadályozza a légi jármű-üzembentartókat abban, hogy észszerű időn belül fordulójáratokat hajtsanak végre;
vagy

b) az adott uniós repülőtér földrajzi jellemzőiből eredően strukturális légi járműüzemanyag-ellátási nehézségek állnak fenn, amelyek az üzemanyag-szállítási korlátok vagy az adott repülőtéren az üzemanyagok korlátozott rendelkezésre állása miatt jelentősen magasabb üzemanyagárakhoz vezetnek a más uniós repülőtereken a hasonló típusú üzemanyagokra alkalmazott átlagárakhoz képest, és az érintett légi jármű-üzembentartót komoly versenyhátrányba hozzák a hasonló versenyjellemzőkkel rendelkező más uniós repülőtereken fennálló piaci feltételekhez képest.

- (4) Az illetékes hatóság vagy hatóságok megvizsgálja/megvizsgálják a kérelmet. A benyújtott indokolás fényében az illetékes hatóság további információkat is kérhet.
- (5) Az illetékes hatóság vagy hatóságok indokolatlan késedelem nélkül legkésőbb a tervezett mentesség alkalmazásának kezdőnapja előtt egy hónappal határozatot hoz/hoznak a kérelemről. Amennyiben az illetékes hatóság vagy hatóságok a (4) bekezdés alapján további információkat kér/kérnek, az illetékes hatóság vagy hatóságok általi határozathozatal tekintetében megállapított határidőt fel kell függeszteni mindaddig, amíg a légi jármű-üzembentartó megadja a hiánytalan információkat.

A megadott mentesség korlátozott időtartamra, legfeljebb egy évre érvényes, amelyet követően a mentességet a légi jármű-üzembentartó kérésére felülvizsgálják.

- (6) Az illetékes hatóság vagy hatóságok határozatot hoz/hoznak a (3) bekezdés alapján benyújtott első mentességi kérelem elfogadásáról vagy elutasításáról. Amennyiben a hatóságok nem hoznak határozatot az (5) bekezdésben meghatározott határidőn belül, nem tekinthető úgy, hogy engedélyezték a kért mentességet. Amennyiben a hatóságok nem hoznak határozatot a meglévő mentesség megújítására irányuló kérelemre vonatkozóan legkésőbb egy hónappal a mentesség tervezett megújításának időpontja előtt – feltéve, hogy a kérelmet részletes és megfelelő indokolás támasztja alá –, úgy kell tekinteni, hogy engedélyezték a kért mentesség további alkalmazását.
- (7) A légi jármű-üzembentartónak jogában áll fellebbezni az illetékes hatóság vagy hatóságok mentesség iránti kérelmet elutasító határozata ellen.
- (8) Az illetékes hatóság vagy hatóságok értesíti/értékesíti a Bizottságot az engedélyezett és elutasított mentességek jegyzékéről, megindokolva döntését/döntésüket és ismertetve az annak alapjául szolgáló értékelést. A Bizottság közzéteszi az engedélyezett mentességek jegyzékét, és azt évente legalább egyszer frissíti.

- (9) Valamely tagállam, légi jármű-üzembentartó, az érintett uniós repülőtér irányító szervezete, vagy valamely légi járműüzemanyag-forgalmazó által benyújtott írásbeli panasz nyomán, illetve saját kezdeményezésére a Bizottság – miután az e cikk (3) bekezdésében foglalt kritériumok alapján értékelte az e cikk (5) bekezdése értelmében már megadott mentességhez benyújtott indokolást – végrehajtási jogi aktust fogadhat el, amelyben felkéri az illetékes hatóságot vagy hatóságokat, hogy fogadjon/fogadjanak el határozatot az említett mentességnek a 95/93/EGK tanácsi rendelet¹ 2. cikkének d) pontja szerinti következő menetrendi időszak kezdetétől történő hatályon kívül helyezéséről. Amennyiben ez a menetrendi időszak a határozat kihirdetését követő két hónapon belül kezdődik, a mentességet hatályon kívül helyező határozatot az azt követő menetrendi időszak kezdetétől kell alkalmazni. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (10) A (9) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadása érdekében a Bizottság minden szükséges információt bekérhet a tagállamoktól és a légi jármű-üzembentartóktól. A tagállamok és a légi jármű-üzembentartók indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre bocsátják az ilyen információkat. A tagállamok elősegítik a légi jármű-üzembentartók általi információszolgáltatást.
- (11) A Bizottság 2024. szeptember 1-jéig iránymutatásokat fogad el az e cikkben említett mentességek alkalmazására vonatkozóan. Ezekben az iránymutatásokban ismertetni kell azokat az elemeket, amelyeket a légi jármű-üzembentartóknak biztosítaniuk kell a mentességek indokolásához.

¹ A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

6. cikk

Az uniós repülőteret irányító szervezetek a fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés megkönnyítése tekintetében háruló kötelezettségek

- (1) Az uniós repülőtereket irányító szervezetek kötelesek megtenni minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy megkönnyítsék a légi jármű-üzembentartók hozzáférését azokhoz a légi jármű-üzemanyagokhoz, amelyek az e rendelet szerinti minimális részarányban tartalmazzak fenntartható légi jármű-üzemanyagokat.
- (2) Amennyiben a légi jármű-üzembentartók nehézségekről számolnak be az illetékes hatóságnak vagy hatóságoknak a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az e rendelet szerinti minimális részarányban tartalmazó légi jármű-üzemanyagokhoz egy adott uniós repülőtéren való hozzáférés terén, az illetékes hatóságnak vagy hatóságoknak fel kell kérnie/kérniük a szóban forgó uniós repülőteret irányító szervezetet, hogy bocsássa rendelkezésre az (1) bekezdésnek való megfelelés igazolásához szükséges információkat. Az érintett uniós repülőteret irányító szervezet indokolatlan késedelem nélkül az illetékes hatóság rendelkezésére bocsátja az információkat.
- (3) Az illetékes hatóság vagy hatóságok értékeli/értékelik a (2) bekezdéssel összhangban kapott összes információt. Amennyiben az illetékes hatóság vagy hatóságok megállapítja/megállapítják, hogy az uniós repülőteret irányító szervezet teljesíti az (1) bekezdés szerinti kötelezettségeit, erről tájékoztatja/tájékoztatják a Bizottságot és az Ügynökséget. Meg nem felelés esetén az illetékes hatóság vagy hatóságok felkéri/felkérlik az uniós repülőteret irányító szervezetet, hogy indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb az illetékes hatóság (2) bekezdés szerinti kérését követő három éven belül azonosítsa és hozza meg a szükséges intézkedéseket azon helyzetek kezelésére, amelyek esetében a légi jármű-üzembentartók nem rendelkeznek megfelelő hozzáféréssel a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az e rendelet szerinti minimális részarányban tartalmazó üzemanyagokhoz.

- (4) A (2) és (3) bekezdés alkalmazásában adott esetben a légi járműüzemanyag-forgalmazóknak, az üzemanyag-kiszolgálóknak, a légi jármű-üzembentartóknak és a jelentett nehézségek által érintett bármely más félnek kérésre indokolatlan késedelem nélkül meg kell adniuk az uniós repülőteret irányító szervezet részére az összes szükséges információt, és együtt kell működniük az uniós repülőteret irányító szervezettel a bejelentett nehézségek kezeléséhez szükséges intézkedések azonosításában és meghozatalában.
- (5) Az illetékes hatóság vagy hatóságok indokolatlan késedelem nélkül továbbítja/továbbítják az e cikk (2) és (3) bekezdése szerint rendelkezésre bocsátott valamennyi releváns információt az Ügynökségnek, hogy az elkészíthesse a 13. cikkben említett technikai jelentést.

7. cikk

A hidrogén- és villamosenergia-ellátás előmozdítása az uniós repülőtereken

- (1) Az uniós repülőtereket irányító szervezetek, a légi járműüzemanyag-forgalmazók és az üzemanyag-kiszolgálók adott esetben együttműködnek tagállamukkal azoknak a nemzeti szakpolitikai kereteknek a kidolgozásában, amelyek az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának az (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ hatálya alá tartozó repülőtereken történő kiépítésére irányulnak.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 234., 2023.9.22., 1. o.).

- (2) Az uniós repülőtereket irányító szervezetek, a légijárműüzemanyag-forgalmazók és az üzemanyag-kiszolgáltatók adott esetben – az (1) bekezdésben említett nemzeti szakpolitikai keretekkel összhangban, amennyiben sor került ilyen keretek elfogadására – együttműködnek és erőfeszítéseket tesznek annak érdekében, hogy megkönnyítsék a légijármű-üzembentartók hozzáférését az elsősorban légi járművek meghajtására használt hidrogénhez vagy villamos energiához és biztosítsák az ilyen hidrogén vagy villamos energia szállításához, tárolásához, valamint a légi járművek hidrogénnel és villamos energiával való feltöltéséhez szükséges infrastruktúrát és szolgáltatásokat, adott esetben az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó nemzeti szakpolitikai keretekkel összhangban.
- (3) Az uniós repülőtereket irányító szervezetek 2025. március 31-ig, majd azt követően két évente jelentést tesznek az illetékes hatóságoknak és az Ügynökségnek az adott uniós repülőtérre vonatkozó azon meglévő projektek előrehaladásáról, amelyek továbbviszik a (2) bekezdésben említett kezdeményezések bármelyikét. Az említett jelentésnek tartalmaznia kell a nyilvánosan hozzáférhető vagy nyilvánosságra hozható információkat, beleértve adott esetben a hidrogén- és villamosenergia-termelésnek és a légijármű-üzembentartók uniós repülőtereken való hidrogén- és villamosenergia-ellátásának volumenére és típusára vonatkozó előrejelzéseket, valamint az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra és -szolgáltatások kiépítésére vonatkozó terveket, amennyiben ilyen terveket fogadnak el.

8. cikk

A légi jármű-üzembentartók jelentéstételi kötelezettségei

- (1) A légi jármű-üzembentartók kötelesek minden jelentéstételi évben március 31-ig, és első alkalommal 2025-ben jelenteni az illetékes hatóságoknak és az Ügynökségnek a következő, egy adott jelentéstételi időszakra vonatkozó információkat:
- a) az egyes uniós repülőtereken felvett légi jármű-üzemanyag teljes mennyisége tonnában kifejezve;
 - b) az éves légi járműüzemanyag-szükséglet, uniós repülőterenként, tonnában kifejezve;
 - c) a fel nem használt éves mennyiség uniós repülőterenként, amelyet 0-ként (nulla) kell jelenteni, ha az éves fel nem használt mennyiség negatív, vagy ha kevesebb, mint az éves légi járműüzemanyag-szükséglet 10 %-a, illetve azzal egyenlő;
 - d) az 5. cikk (2) bekezdése szerinti, alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés miatt tankolt éves mennyiség uniós repülőterenként, tonnában kifejezve;
 - e) az uniós repülőterekről induló, e rendelet hatálya alá tartozó repülések keretében történő felhasználásra a légi járműüzemanyag-forgalmazóktól vásárolt fenntartható légi jármű-üzemanyagok összesített, tonnában kifejezett mennyisége;

- f) a fenntartható légitársaság-üzemanyag beszerzése során minden egyes esetben: a légitársaság-üzemanyag-forgalmazó neve, a vásárolt mennyiség tonnában kifejezve, az átalakítási folyamat, az előállításához felhasznált alapanyag jellemzői és eredete, valamint a fenntartható légitársaság-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátása, továbbá az említett információk a fenntartható légitársaság-üzemanyagok minden egyes típusára vonatkozóan, amennyiben egy beszerzés különböző típusú, eltérő jellemzőkkel rendelkező fenntartható légitársaság-üzemanyagokat tartalmaz;
 - g) az e rendelet hatálya alá tartozó, uniós repülőtérrekről induló összes repülés, a repülések számában és repülési órában kifejezve.
- (2) A jelentést a II. mellékletben meghatározott sablonok szerint kell benyújtani.
- (3) A jelentést független hitelesítőnek kell hitelesítenie a 2003/87/EK irányelv 14. és 15. cikkében, valamint az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményeknek megfelelően.

9. cikk

A fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát elszámoló légi jármű-üzembentartó

- (1) A légi jármű-üzembentartók a fenntartható légi jármű-üzemanyagok ugyanazon tételének használatát nem számolhatják el egynél több üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében. A fenntartható légi jármű-üzemanyag használatára vonatkozó, az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (EU ETS) keretében alkalmazandó kibocsátási tényezőt a 2003/87/EK irányelv IV. melléklete vagy az említett irányelv 14. cikke alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusok határozzák meg. A kibocsátási egységeknek az EU ETS keretében történő kiosztása céljára a 2003/87/EK irányelvet kell alkalmazni. A kibocsátási egységeknek a fenntartható légi jármű-üzemanyagok felvétele céljára fenntartott, az EU ETS keretében történő kiosztása céljára a 2003/87/EK irányelv 3c. cikkének (6) bekezdését kell alkalmazni.

A 8. cikkben említett jelentéssel együtt a légi jármű-üzembentartóknak az Ügynökség rendelkezésére kell bocsátaniuk a következőket:

- a) nyilatkozat azokról az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerekről, amelyekben részt vesznek, és amelyekben lehetséges számukra a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának bejelentése;
- b) nyilatkozat arról, hogy nem jelentették be egynél több üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében a fenntartható légi jármű-üzemanyagok ugyanazon tételét; valamint
- c) információk az olyan uniós, nemzeti vagy regionális pénzügyi támogatási rendszerekben való részvételről, amelyek kompenzációt tesznek lehetővé a légi jármű-üzembentartók számára a megvásárolt fenntartható légi jármű-üzemanyagok költségei után, továbbá információk arról, hogy egynél több pénzügyi támogatási rendszer keretében is részesül-e támogatásban a fenntartható légi jármű-üzemanyag ugyanazon tételé.

- (2) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának e rendelet 8. cikke szerinti vagy valamely üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében történő bejelentése céljából a légi járműüzemanyag-forgalmazóknak a lehető leghamarabb, de legkésőbb minden jelentéstételi év február 14-ig térítésmentesen a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére kell bocsátaniuk a jelentéstételi időszakkal kapcsolatos releváns és pontos információkat.
- (3) A légi jármű-üzembentartó kérheti a légi járműüzemanyag-forgalmazótól, hogy a (2) bekezdésben említett információkat egyéb – többek között a nemzeti jog szerinti – jelentéstételi kötelezettségek teljesítése céljából is bocsássa a rendelkezésére. A légi járműüzemanyag-forgalmazónak ezeket az információkat térítésmentesen kell rendelkezésre bocsátania. Amennyiben a kérelem olyan időszakkal kapcsolatos információra vonatkozik, amely a kérelem időpontjában már lezárult, a légi járműüzemanyag-forgalmazónak a kérelem időpontjától számított 90 napon belül kell megadnia a kért információkat. Amennyiben a kérelem olyan jelentéstételi időszakkal kapcsolatos információra vonatkozik, amely a kérelem időpontjában még nem zárult le, a légi jármű-üzembentartónak törekednie kell arra, hogy kérelmét a szóban forgó időszak vége előtt legalább 45 nappal benyújtsa. A légi járműüzemanyag-forgalmazónak a szóban forgó időszak végétől számított 45 napon belül meg kell adnia a kért információkat.

10. cikk

A légitársaságüzemanyag-forgalmazók jelentéstételi kötelezettségei

A légitársaságüzemanyag-forgalmazóknak minden jelentéstételi év február 14-ig, elsőként pedig 2025-ben be kell jelenteniük az (EU) 2018/2001 irányelv 31a. cikkében említett uniós adatbázisban a jelentéstételi időszakra vonatkozó következő információkat:

- a) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott légitársaságüzemanyag mennyisége tonnában kifejezve;
- b) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légitársaságüzemanyagok mennyisége tonnában kifejezve, a fenntartható légitársaságüzemanyagok egyes típusai tekintetében is, a c) pontban részletezettek szerint;
- c) az uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légitársaságüzemanyagok mindegyik típusának az előállításához használt alapanyagok átalakítási folyamata, jellemzői és eredete, valamint a teljes életciklusra számított kibocsátása;
- d) a forgalmazott légitársaságüzemanyag aromásanyag- és naftalintartalma térfogatszázalékban, valamint kéntartalma tömegszázalékban tételenként, uniós repülőterenként és uniós szinten, megadva minden egyes tétel vonatkozásában a teljes mennyiséget és tömeget, továbbá az egyes anyagtartalmak tételszintű mérésére alkalmazott vizsgálati módszert;
- e) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott légitársaságüzemanyag és fenntartható légitársaságüzemanyag energiatartalma az egyes üzemanyagtípusok szerint.

A tagállamoknak nemzeti szinten rendelkezniük kell az ahhoz szükséges jogi és közigazgatási kerettel, hogy meg tudjanak bizonyosodni arról, hogy a légi járműüzemanyag-forgalmazók által az említett uniós adatbázisba bevitt információk pontosak, és hogy azokat az (EU) 2018/2001 irányelv 31a. cikkének megfelelően ellenőrizték és auditálták.

Az Ügynökségnek és az illetékes hatóságoknak hozzáféréssel kell rendelkezniük az említett uniós adatbázishoz. Az Ügynökség felhasználja az említett uniós adatbázisban szereplő információkat, miután az (EU) 2018/2001 irányelv 31a. cikke szerint azok tagállami szintű ellenőrzése megtörtént.

11. cikk

Illetékes hatóság

- (1) A tagállamok kijelölik az e rendelet érvényesítéséért, valamint a légi jármű-üzembentartókra, az uniós repülőtereket irányító szervezetekre és a légi járműüzemanyag-forgalmazókkal szemben kiszabható pénzbírságokért felelős illetékes hatóságot vagy hatóságokat. A tagállamok értesítik a Bizottságot és az Ügynökséget arról, hogy melyik hatóságot vagy hatóságokat jelölték ki illetékes hatóságként.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes hatóságaik pártatlanul és átláthatóan, továbbá a légi jármű-üzembentartóktól, a légi járműüzemanyag-forgalmazóktól és az uniós repülőtereket irányító szervezetektől független módon végezzék felügyeleti és végrehajtási feladataikat. A tagállamok biztosítják továbbá, hogy illetékes hatóságaik rendelkezzenek az e rendelet szerint rájuk kirótt feladatok hatékony és időben történő ellátásához szükséges erőforrásokkal és képességekkel.

- (3) E rendelet eredményes végrehajtásának és betartásának biztosítása érdekében a Bizottság, az Ügynökség és a tagállamok illetékes hatóságai együttműködnek és minden releváns információt megosztanak egymással.
- (4) Az Ügynökségnek meg kell küldenie az illetékes hatóságoknak az azon légi jármű-üzembentartókra, azon uniós repülőterekre és azok irányító szervezeteire, valamint azon légi járműüzemanyag-forgalmazókra vonatkozó összesített adatokat, amelyek tekintetében ezen hatóságok az (5), a (6) és a (7) bekezdés értelmében illetékesek.
- (5) A felelős tagállamot, amelynek az e cikk (1) bekezdésének megfelelően kijelölt illetékes hatósága vagy hatóságai felelős(ek) egy adott légi jármű-üzembentartó tekintetében, a 748/2009/EK bizottsági rendelet¹ alapján kell megállapítani. Azon légi jármű-üzembentartók tekintetében, amelyeket az említett rendeletben egyetlen tagállamhoz sem rendeltek hozzá, a felelős tagállamot a 2003/87/EK irányelv 18a. cikkében meghatározott szabályok szerint kell megállapítani. A Bizottság támogatást nyújthat a tagállamoknak a hozzárendelési folyamat során. A Bizottság e célból kérheti az Eurocontrol segítségét, valamint e célra megfelelő megállapodásokat köthet az Eurocontrollal.
- (6) A felelős tagállamot, amelynek az e cikk (1) bekezdésének megfelelően kijelölt illetékes hatósága vagy hatóságai felelős(ek) egy adott uniós repülőteret irányító szervezet tekintetében, az adott uniós repülőtér szerinti területi illetékesség alapján kell megállapítani.

¹ A Bizottság 748/2009/EK rendelete (2009. augusztus 5.) a 2006. január 1-jén vagy azt követően a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének jegyzéke értelmében légiközlekedési tevékenységet végző légi jármű-üzemeltetők listájáról és az egyes légi jármű-üzemeltetőkhez igazgatási célból rendelt tagállamok megállapításáról (HL L 219., 2009.8.22., 1. o.).

- (7) A felelős tagállam, amelynek az e cikk (1) bekezdésének megfelelően kijelölt illetékes hatósága vagy hatóságai felelős(ek) egy adott légi járműüzemanyag-forgalmazó tekintetében, az a tagállam, amelyben a légi járműüzemanyag-forgalmazó üzleti tevékenységének fő helye található.
- (8) Azon légi járműüzemanyag-forgalmazók tekintetében, amelyek üzleti tevékenységének fő helye nem valamely tagállamban található, az a tagállam felelős, amelyben az adott légi járműüzemanyag-forgalmazó a legtöbb légi jármű-üzemanyagot forgalmazta 2023-ban, vagy az első olyan évben, amikor az uniós piacon légi jármű-üzemanyagot forgalmazott, attól függően, hogy melyik a későbbi időpont.

Az ilyen légi járműüzemanyag-forgalmazók indokolással ellátott kérelmet nyújthatnak be az illetékes hatóságukhoz, kérve egy másik tagállamhoz való hozzárendelésüket, amennyiben a kérelem benyújtását megelőző két évben ebben a másik tagállamban forgalmazták a légi jármű-üzemanyag legnagyobb hányadát. A másik tagállamhoz rendelésről szóló határozatot a kérelemnek a légi járműüzemanyag-forgalmazó általi benyújtását követő hat hónapon belül kell meghozni, azzal egyet kell értenie azon tagállam illetékes hatóságainak, amelyhez a légi járműüzemanyag-forgalmazó a hozzárendelését kérte, és azt indokolatlan késedelem nélkül továbbítani kell az Ügynökségnek és a Bizottságnak. A határozat az elfogadásának időpontját követő jelentéstételi időszak kezdetével lép hatályba.

12. cikk
Végrehajtás

- (1) A tagállamok megállapítják az e rendelet alapján elfogadott rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak – különösen a jogsértés jellegét, időtartamát, ismétlődését és súlyosságát figyelembe véve – hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok az említett rendelkezésekről legkésőbb 2024. december 31-ig tájékoztatják a Bizottságot. A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az említett rendelkezéseket érintő minden későbbi módosításról.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítését elmulasztó légi jármű-üzembentartókkal szemben pénzbírságot lehessen kiszabni. A pénzbírság összegének arányosnak és visszatartó erejűnek kell lennie, és az nem lehet kevesebb, mint a légi jármű-üzemanyag tonnánkénti éves átlagárának és a teljes éves fel nem használt mennyiség szorzatának a kétszerese. A légi jármű-üzembentartó mentesülhet a pénzbírság alól, ha bizonyítani tudja, hogy az 5. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítésének elmulasztását olyan rendkívüli és előre nem látható, rajta kívül álló körülmények okozták, amelyek hatásait minden észszerű intézkedés meghozatala esetén sem lehetett volna elkerülni.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy amennyiben bármely uniós repülőteret irányító szervezet elmulasztja az ahhoz szükséges intézkedések meghozatalát, hogy a 6. cikk (3) bekezdésének megfelelően orvosolja azokat a helyzeteket, amikor a légi jármű-üzembentartók nem rendelkeznek megfelelő hozzáféréssel a fenntartható légi jármű-üzemanyagot minimális részarányban tartalmazó légi jármű-üzemanyagokhoz, az adott uniós repülőteret irányító szervezettel szemben pénzbírságot lehessen kiszabni.

- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a 4. cikkben meghatározott, a fenntartható légi járműüzemanyagok minimális részarányaira vonatkozó kötelezettségek teljesítését elmulasztó légi járműüzemanyag-forgalmazókkal szemben pénzbírságot lehessen kiszabni. A pénzbírság összegének arányosnak és visszatartó erejűnek kell lennie, és nem lehet kevesebb, mint a következők szorzatának a kétszerese: a hagyományos légi járműüzemanyagok és a fenntartható légi járműüzemanyagok tonnánkénti éves átlagára közötti különbség, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimális részarányoknak meg nem felelő légi járműüzemanyagok mennyisége.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a 4. cikkben meghatározott, a szintetikus légi járműüzemanyagok minimális részarányaira vonatkozó kötelezettségeknek, valamint a 2030. január 1-je és 2034. december 31. közötti időszakban a szintetikus légi járműüzemanyagok átlagos részarányaira vonatkozó kötelezettségeknek a teljesítését elmulasztó légi járműüzemanyag-forgalmazókkal szemben pénzbírságot lehessen kiszabni. A pénzbírság összegének arányosnak és visszatartó erejűnek kell lennie, és az nem lehet kevesebb, mint a következők szorzatának a kétszerese: a szintetikus légi járműüzemanyagok és a hagyományos légi járműüzemanyagok tonnánkénti éves átlagára közötti különbség, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimális részarányoknak meg nem felelő légi járműüzemanyagok mennyisége. A tagállamok a kettős bírság elkerülése érdekében a szintetikus légi járműüzemanyagok átlagos részarányaival kapcsolatos pénzbírság megállapításakor figyelembe veszik az olyan esetleges pénzbírságot, amelyet a szóban forgó légi járműüzembentartóval szemben az e bekezdésben említett időszak vonatkozásában a szintetikus légi járműüzemanyagok minimális részarányaival kapcsolatban már ki lehetett szabni.

- (6) A tagállamok biztosítják, hogy azon légi járműüzemanyag-forgalmazókkal szemben, akik bizonyítottan félrevezető vagy pontatlan információkat szolgáltatnak – a 9. cikk (2) bekezdése és a 10. cikk alapján – az általuk forgalmazott fenntartható légi jármű-üzemanyag jellemzőiről vagy eredetéről, pénzbírság legyen kiszabható. A pénzbírság összegének arányosnak és visszatartó erejűnek kell lennie, és az nem lehet kevesebb, mint a következők szorzatának a kétszerese: a hagyományos légi jármű-üzemanyagok és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok tonnánkénti éves átlagára közötti különbség, valamint azon légi jármű-üzemanyagok mennyisége, amelyekről a félrevezető vagy pontatlan információt szolgáltatották.
- (7) Az e cikk (2), (4), (5) és (6) bekezdésében említett pénzbírságok kiszabásáról szóló határozatban az illetékes hatóságnak vagy hatóságoknak ismertetnie/ismertetniük kell a légi jármű-üzemanyag, a fenntartható légi jármű-üzemanyag és a szintetikus légi jármű-üzemanyag uniós piaci árának meghatározására alkalmazott módszertant. E módszertannak ellenőrizhető és objektív kritériumokon kell alapulnia, többek között a 13. cikkben említett legfrissebb technikai jelentést alapul véve.

- (8) A tagállamok biztosítják, hogy azok a légi járműüzemanyag-forgalmazók, amelyek egy adott jelentéstételi időszakban hiányt halmoztak fel a fenntartható légi jármű-üzemanyagok vagy a szintetikus légi jármű-üzemanyagok minimális részarányaira vonatkozó, a 4. cikkben foglalt kötelezettség tekintetében, a következő jelentéstételi időszakban az adott üzemanyagból a jelentéstételi időszakra vonatkozó kötelezettségükön felül a hiánynak megfelelő mennyiségű üzemanyagot is forgalmazzanak a piacon.

Az első albekezdéstől eltérve a 2030. január 1-jétől 2031. december 31-ig és a 2032. január 1-jétől 2034. december 31-ig tartó időszakban a szintetikus légi jármű-üzemanyagokra a következő szabályok alkalmazandók:

- a) azoknak a légi járműüzemanyag-forgalmazóknak, amelyek a 2030. január 1-jétől 2031. december 31-ig tartó időszakban hiányt halmoztak fel a szintetikus légi jármű-üzemanyagok átlagos részarányaira vonatkozó, a 4. cikkben foglalt kötelezettség tekintetében, a 2032. január 1-jétől 2034. december 31-ig tartó időszak vége előtt a hiánynak megfelelő mennyiségű szintetikus légi jármű-üzemanyagot kell forgalmazniuk a piacon az ez utóbbi időszakra vonatkozó kötelezettségükön felül; és
- b) azoknak a légi járműüzemanyag-forgalmazóknak, amelyek a 2032. január 1-jétől 2034. december 31-ig tartó időszakban hiányt halmoztak fel a szintetikus légi jármű-üzemanyagok átlagos részarányaira vonatkozó, a 4. cikkben foglalt kötelezettség tekintetében, a következő jelentéstételi időszakban a hiánynak megfelelő mennyiségű szintetikus légi jármű-üzemanyagot kell forgalmazniuk a piacon a jelentéstételi időszakra vonatkozó kötelezettségükön felül.

Az e bekezdés első és második albekezdésében említett kötelezettség teljesítése nem mentesíti a légi járműüzemanyag-forgalmazót a (4) és (5) bekezdésében meghatározott pénzbírságok megfizetésére vonatkozó kötelezettség alól.

- (9) A tagállamok nemzeti szinten gondoskodnak a kötelezettségek teljesítésének és a pénzbírságok beszedésének biztosításához szükséges jogi és közigazgatási keret megteremtéséről.
- (10) A tagállamok törekednek annak biztosítására, hogy a pénzbírságokból származó bevételeket vagy e bevételek pénzügyi értékének megfelelő összeget a fenntartható légi jármű-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projektek támogatására, fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítására vagy olyan mechanizmusokra fordítsák, amelyek lehetővé teszik a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a hagyományos légi jármű-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását.

Amennyiben egy tagállam az általános költségvetésébe állítja be ezeket a bevételeket, ez esetben akkor tekintendő az első albekezdésben foglalt rendelkezés teljesítettnek az adott tagállam által, ha olyan, a pénzbírságokból befolyt bevételek mértékével megegyező vagy annál magasabb értékű pénzügyi támogatási szakpolitikákat hajt végre, amelyek célja a fenntartható légi jármű-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projektek támogatása vagy fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítása, illetve a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a hagyományos légi jármű-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását lehetővé tevő mechanizmusok támogatása.

A tagállamok 2026. szeptember 25. előtt, majd azt követően ötévente jelentést tesznek közzé a pénzbírságokból befolyt összesített bevételek felhasználásáról, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projektekre, a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállítására, illetve a fenntartható légijármű-üzemanyagok és a hagyományos légijármű-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását lehetővé tevő mechanizmusok támogatását célzó szakpolitikákra fordított kiadások szintjéről.

13. cikk

Adatgyűjtés és közzététel

- (1) Az Ügynökségnek a 7., a 8. és a 10. cikkben említett jelentések alapján minden évben technikai jelentést kell közzétennie, és azt meg kell küldenie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésnek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:
 - a) a légijármű-üzembentartók által az uniós repülőterekről induló, e rendelet hatálya alá tartozó repülések során történő felhasználásra uniós szinten vásárolt fenntartható légijármű-üzemanyagok összesített mennyisége és uniós repülőterek szerinti bontásban;
 - b) az uniós szinten forgalmazott fenntartható légijármű-üzemanyagok és szintetikus légijármű-üzemanyagok összesített mennyisége, tagállamok és uniós repülőterek szerinti bontásban. A jelentésnek ismertetnie kell a felhasznált alapanyagok mennyiségét és típusát uniós szintre vetítve, valamint tagállamok és uniós repülőterek szerinti bontásban, továbbá elemzést kell nyújtania arról, hogy a légijárműüzemanyag-forgalmazók mennyire képesek teljesíteni az I. mellékletben meghatározott minimális részarányokat;

- c) amennyiben lehetséges, az olyan harmadik országokban forgalmazott fenntartható légi jármű-üzemanyagok mennyisége, amelyekkel az Unió, illetve az Unió és tagállamai a légi közlekedési szolgáltatásokat szabályozó megállapodást kötöttek, valamint az olyan egyéb harmadik országokban forgalmazott fenntartható légi jármű-üzemanyagok mennyisége, amelyekben ez az információ nyilvánosan elérhető;
- d) a piac helyzete, beleértve az árakra vonatkozó információkat és a fenntartható légi jármű-üzemanyag-előállítás és -felhasználás tendenciáit az Unióban és tagállamonként, valamint – amennyiben lehetséges – az olyan harmadik országokban, amelyekkel az Unió, illetve az Unió és tagállamai a légi közlekedési szolgáltatásokat szabályozó megállapodást kötöttek, továbbá egyéb harmadik országokban, kitérve a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a hagyományos légi jármű-üzemanyagok közötti árkülönbség alakulására vonatkozó információkra is;
- e) az uniós repülőtereket irányító szervezetek általi, a 6. cikkben meghatározott kötelezettségeknek való megfelelés helyzete repülőterenkénti bontásban;
- f) az e rendelet értelmében a jelentéstételi időszakban kötelezettséggel rendelkező egyes légi jármű-üzembentartók és légi jármű-üzemanyag-forgalmazók általi megfelelés helyzete;
- g) a légi jármű-üzembentartók által az uniós repülőterekről induló, e rendelet hatálya alá tartozó repülések során történő felhasználásra vásárolt összes fenntartható légi jármű-üzemanyag eredete és jellemzői, valamint az így vásárolt légi közlekedési célú hidrogén fenntarthatósági jellemzői;

- h) a forgalmazott légi jármű-üzemanyagok átlagos teljes aromásanyag- és naftalintartalma térfogatszázalékban, valamint kéntartalma tömegszázalékban uniós repülőterek szerinti bontásban és uniós szinten;
 - i) a 7. cikk (3) bekezdésében említett kezdeményezéseket megvalósító, uniós repülőtereken folytatott projektek előrehaladásának állapota.
- (2) E jelentés elkészítése során az Ügynökség konzultálhat a tagállami szakértőkkel.

14. cikk

Környezeti címkézési rendszer

- (1) Létrejön egy önkéntes környezeti címkézési rendszer, amely lehetővé teszi a repülések környezeti teljesítményének mérését.
- (2) Az e cikk alapján kiadott címkék az uniós repülőterekről induló, e rendelet hatálya alá tartozó repülések tekintetében az e rendelet hatálya alá tartozó légi jármű-üzembentartóra vonatkoznak. Amennyiben egy légi jármű-üzembentartó e cikk alapján kéri címke kiadását, ilyen címkét az uniós repülőterekről induló, e rendelet hatálya alá tartozó összes repülésére vonatkozóan kérnie kell.

A légitársaság-üzembentartók az uniós repülőterekre érkező, e rendelet hatálya alá tartozó repüléseikre vonatkozóan is kérhetik e cikk alapján címkék kiadását. Amennyiben egy légitársaság-üzembentartó ezen albekezdés alapján kéri címké kiadását, ilyen címkét az uniós repülőterekre érkező összes repülésére vonatkozóan kérnie kell.

- (3) Az e cikk alapján kiadott címkék az e bekezdés második albekezdésében említett információk alapján tanúsítják egy adott repülés környezeti teljesítményének szintjét. Egy adott repülés környezeti teljesítményének szintjét az adott légitársaság-üzembentartó által egy konkrét útvonalon, az előző megfelelő, a 95/93/EGK rendelet 2. cikkének d) pontja értelmében vett menetrendi időszakban végrehajtott repülések átlagos környezeti teljesítménye alapján kell meghatározni.

Az e cikk alapján kiadott címkéknek a következő információkat kell tartalmazniuk:

- a) a címke érvényességi ideje alatt a várható utasonkénti szénlábnyom metrikus mértékegységben, például „kilogramm CO₂ utasonként” módon kifejezve;
- b) a címke érvényességi ideje alatt a várható kilométerenkénti szén-dioxid-hatékonyság metrikus mértékegységben, például „gramm CO₂ utasonként és kilométerenként” módon kifejezve.

- (4) Egy adott repülésnek a várható utasonkénti szénlábnyomát és a várható kilométerenkénti szén-dioxid-hatékonyságát az Ügynökségnek szabványosított és tudományos alapú módszertan, valamint a légi jármű-üzembentartó által a következő tényezők mindegyikéről vagy azok közül valamelyekről megadott információk alapján kell meghatároznia:
- a) a légi járművek típusai, az utasok és a rakományok átlagos száma, szükség esetén kiegészítve az említett tényezőknek, így például az adott útvonal adott időszakra vonatkozó átlagos kihasználtságának a becslésével; és
 - b) a légi jármű-üzembentartó által végzett repülésekhez használt üzemanyag teljesítménye az üzemanyag igénybevétele alapján és olyan mérőszámok alkalmazásával, mint például a felvett fenntartható légi jármű-üzemanyagok teljes mennyisége, az igénybe vett üzemanyagok teljes mennyiségén belüli százalékos arány, a minőség és a származás, az összetétel, valamint az üzemanyag-felhasználásból származó, a teljes életciklusra számított kibocsátások az adott repülésre számítva.
- (5) Az e cikk alapján kiadott címkék a (11) bekezdés c) pontjában említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott, egy évet meg nem haladó korlátozott ideig érvényesek. A légi jármű-üzembentartónak a címkével együtt jól láthatóan meg kell jelenítenie a címke érvényességi idejét.
- (6) Az Ügynökségnek a légi jármű-üzembentartó kérésére minden egyes repülésre vagy az azonos feltételek mellett végrehajtott repülések egy adott csoportjára vonatkozóan ki kell adnia címkét, mégpedig a (3) bekezdésben említett információk, valamint a (4) bekezdésben említett szabványosított és tudományosan megalapozott módszertan, illetve tényezők alapján.

Az Ügynökség a légi jármű-üzembentartótól bekérhet további olyan információkat, amelyek a címke kiadásához szükségesek.

Amennyiben a légi jármű-üzembentartó nem nyújtja be az Ügynökséghez az igényelt címke kiadásához szükséges összes információt, az Ügynökség elutasítja a kérelmet.

Az Ügynökség által e cikk e bekezdése, valamint (7) és (8) bekezdése alapján hozott határozatok ellen a légi jármű-üzembentartó fellebbezhet. A fellebbezést a határozatról szóló értesítéstől számított 10 napon belül, az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 105. cikkében említett fellebbezési tanácshoz kell benyújtani. Az (EU) 2018/1139 rendelet 106. és 107. cikke, 108. cikkének (2) és (3) bekezdése, valamint 111., 112., 113. és 114. cikke alkalmazandó. Az Ügynökségnek indokolatlan késedelem nélkül meg kell hoznia az e bekezdés szerinti határozatokat.

- (7) Az Ügynökségnek rendszeres időközönként felül kell vizsgálnia, hogy történt-e változás azokban a tényezőkben, amelyek alapján az egyes repülésekre vagy az azonos feltételek mellett végrehajtott repülések egy adott csoportjára vonatkozóan kiadta a címkét. Ha az Ügynökség arra a következtetésre jut, hogy a címke már nem megfelelő, biztosítani kell az üzemeltetőnek a meghallgatás lehetőségét, és ezt követően vissza kell vonnia a meglévő címkét, vagy új címkét kell kiadnia. Az Ügynökségnek tájékoztatnia kell a légi jármű-üzembentartót a határozatáról.

A légi jármű-üzembentartónak ennek megfelelően, haladéktalanul ki kell igazítania a címke megjelenítését.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

- (8) Azon légi jármű-üzembentartóknak, akik számára a (6) bekezdés alapján címkét adtak ki, meg kell jeleníteniük a (3) bekezdés második albekezdésében említett információkat tartalmazó címkét. A címkének könnyen hozzáférhetőnek és érthetőnek kell lennie. A címkét úgy kell összeállítani, hogy az ügyfelek könnyen összehasonlíthassák az ugyanazon útvonalat kiszolgáló különböző légi jármű-üzembentartók által végrehajtott repülések környezeti teljesítményét. Amennyiben a légi jármű-üzembentartó egy értékesítési helyen vagy az ügyfelekkel való bármilyen egyéb kapcsolatfelvétel során jeleníti meg a címkét, ezt az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi repülésre vonatkozóan meg kell tennie.
- (9) Az Ügynökség által nyújtott szolgáltatás költségeinek finanszírozása érdekében a légi jármű-üzembentartók kérésére történő címkekiadás díjköteles. Az ilyen díjakból befolyt bevételek az (EU) 2018/1139 rendelet 120. cikkének (1) bekezdése értelmében vett egyéb bevételnek minősülnek, és azokat az Ügynökség által az említett költségek fedezésére elkülönítendő címzett bevételként kell kezelni. Az (EU) 2018/1139 rendelet 126. cikkének (2) és (3) bekezdése alkalmazandó. A díj összegét az (EU) 2018/1139 rendelet 126. cikkének (4) bekezdése alapján kell megállapítani.
- (10) Az Ügynökségnek az (EU) 2018/1139 rendelet 87. cikkének (2) bekezdésében meghatározott környezetvédelmi feladatai részeként hozzá kell járulnia az e cikkel létrehozott címkézési rendszer meglétének tudatosításához.

- (11) Az e cikkben meghatározott szabályok egységes végrehajtása és az azoknak való megfelelés biztosítása érdekében a Bizottság 2025. január 1-jéig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesen rendelkezik a következőkről:
- a) a (4) bekezdésben említett szabványosított és tudományosan megalapozott módszertan, amely a rendelkezésre álló legjobb tudományos adatokon alapszik, különösen az Ügynökség által szolgáltatott adatokon, és magában foglalja a (4) bekezdés a) pontjában említett becslésekhez használt módszertant is;
 - b) az az eljárás, amelynek keretében a légi jármű-üzembentartóknak az Ügynökség rendelkezésére kell bocsátaniuk a címke kiadásához szükséges információkat, valamint az Ügynökség által a címke kiadása céljából követendő eljárás, beleértve azt a határidőt is, ameddig az Ügynökségnek meg kell hoznia a (6) bekezdés szerinti határozatot;
 - c) az e cikk alapján kiadott címkék érvényességi ideje, amely nem haladhatja meg az egy évet;
 - d) azok a feltételek, amelyek mellett az Ügynökségnek el kell végeznie a (7) bekezdésben említett felülvizsgálatot;
 - e) a (7) bekezdésben említett azon eljárás, amelynek keretében az Ügynökség visszavonhatja a meglévő címkéket, vagy új címkét adhat ki;

- f) az e cikk alapján kiadott címkék megjelenítésére szolgáló sablonok;
- g) annak biztosítása, hogy az összes kiadott címke könnyen hozzáférhető legyen géppel olvasható formátumban;
- h) az arra vonatkozó lehetőség és feltételek, hogy a légi jármű-üzembentartók az uniós repülőterekről induló repülések tekintetében az e cikk szerinti címke használata nélkül is feltüntethessenek olyan, a környezeti teljesítményre vonatkozó információkat, amelyek hasonlóak a (3) bekezdésben említettekhez.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 16. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (12) A Bizottság 2027. július 1-jéig azonosítja és értékeli az e cikkel létrehozott címkézési rendszer működésével kapcsolatos fejleményeket, valamint e rendszer tökéletesítésének vagy kiegészítésének a lehetőségét, mindenekelőtt azzal a céllal, hogy létrejöjjön egy olyan kötelező jellegű környezeti címkézési rendszer, amely az uniós joggal teljes összhangban kiterjed az egyes repülések vagy repülések egy adott csoportja környezeti teljesítményének valamennyi aspektusára és a légi jármű-üzembentartók által hozott különböző dekarbonizációs intézkedésekre. A Bizottság az e bekezdés alapján elvégzett értékelés főbb megállapításait tartalmazó jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentést adott esetben jogalkotási javaslat kísérheti.

15. cikk

Rugalmassági mechanizmusok

- (1) A 4. cikk (1) bekezdésétől eltérve 2025. január 1-jétől 2034. december 31-ig – minden jelentéstételi időszakban – a légi járműüzemanyag-forgalmazók a fenntartható légi jármű-üzemanyagok I. mellékletben meghatározott minimális részarányát az uniós repülőtereken az adott jelentéstételi időszakban általuk forgalmazott összes légi jármű-üzemanyagra számított súlyozott átlagként is biztosíthatják.
- (2) A Bizottság 2024. július 1-jéig azonosítja és értékeli a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításának és kínálatának alakulását az uniós légi járműüzemanyag-piacon, valamint értékeli az (1) bekezdésben említett, a fenntartható légi jármű-üzemanyagokkal kapcsolatos meglévő rugalmassági mechanizmus javításának vagy kiegészítésének a lehetőségét, például a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kereskedési rendszerének létrehozását vagy egy meglévőnek az elismerését abból a célból, hogy az Unión belüli üzemanyag-forgalmazás lehetővé váljon anélkül, hogy az fizikailag kapcsolódna valamely forgalmazási helyszínhez annak érdekében, hogy a rugalmassági időszak alatt még jobban előmozdítsa a fenntartható légi jármű-üzemanyagok légi közlekedésben való forgalmazását és elterjedését.

Egy ilyen lehetséges rendszer, amely magában foglalná egy úgynevezett „book and claim” rendszer elemeit, lehetővé tenné a légi jármű-üzembentartók vagy az üzemanyag-forgalmazók vagy mindkettő számára, hogy a légi járműüzemanyag-forgalmazókkal kötött szerződéses megállapodások révén vásároljanak fenntartható légi jármű-üzemanyagokat, és elszámolják a fenntartható légi jármű-üzemanyagok felhasználását az uniós repülőtereken.

A Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben ismerteti az e bekezdés alapján elvégzett értékelés főbb megállapításait, és adott esetben jogalkotási javaslatot csatol ahhoz.

16. cikk

A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a ReFuelEU Aviation kezdeményezéssel foglalkozó bizottság (a továbbiakban: a bizottság) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

17. cikk

Jelentések és felülvizsgálat

- (1) A Bizottság 2027. január 1-jéig és azt követően négyévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

- (2) A jelentésnek részletes értékelést kell tartalmaznia a légi jármű-üzemanyagok piacának alakulásáról, valamint arról, hogy ez milyen hatást gyakorol a légi közlekedés uniós belső piacának a működésére – többek között a versenyképességre és a konnektivitásra, különösen a szigetek és a távoli területek tekintetében –, valamint a teljes életciklusra számított kibocsátás csökkentésének költséghatékonyságára. A jelentésben értékelni kell továbbá a fenntartható légi jármű-üzemanyagokkal kapcsolatos beruházások, foglalkoztatás és képzés, valamint kutatás és innováció szükségességét. A jelentésben tájékoztatást kell nyújtani továbbá a légi közlekedési ágazatban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok szempontjából releváns kutatás és innováció terén elért technológiai előrehaladásról, többek között a szén-dioxidtól eltérő kibocsátások csökkentését, illetve a közvetlenül a levegőből való szén-dioxid leválasztáson alapuló technológiákat illetően.
- (3) A jelentésben értékelni kell, hogy szükséges-e esetleg e rendelet hatályának, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok fogalommeghatározásának, a fenntarthatóként elismert üzemanyagoknak, a 4. cikkben és az I. mellékletben szereplő minimális részarányoknak, valamint a pénzbírságok szintjének a felülvizsgálatára. A jelentésben értékelni kell e rendelet hatályának oly módon való lehetséges kiterjesztését, hogy az magában foglalja az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott egyéb energiaforrásokat és a szintetikus üzemanyagok egyéb típusait is, kellően figyelembe véve ugyanakkor a technológiai semlegesség elvét. A jelentésben szintén értékelni kell a nem helyettesítő légi jármű-üzemanyagok növekvő kínálatának és elterjedésének további megkönnyítését és előmozdítását célzó olyan kezdeményezéseket, fejlesztéseket és kiegészítő intézkedéseket, valamint az olyan kapcsolódó szolgáltatásokat, infrastruktúrát és technológiákat, amelyek összhangban állnak a légi közlekedés dekarbonizálásának célkitűzésével, megőrizve ugyanakkor az egyenlő versenyfeltételeket.

- (4) A jelentésben meg kell vizsgálni annak a lehetőségét, hogy a rendelet kiegészüljön-e a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítását és felvételét támogató mechanizmusokkal, ideértve a pénzeszközök beszedését és felhasználását is, valamint a rendelet által a konnektivitásra és a versenyképességre gyakorolt negatív hatásokat korlátozó mechanizmusokkal. A jelentésben meg kell vizsgálni, hogy e mechanizmusok tartalmazzanak-e olyan pénzügyi és egyéb mechanizmusokat, amelyek célja a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a hagyományos légi jármű-üzemanyagok közötti árkülönbség áthidalása.
- (5) A jelentésben értékelni kell az 5. cikk alapján adott mentességek által a légi közlekedés belső piacának működésére gyakorolt hatást.

A jelentésnek lehetőség szerint információkat kell tartalmaznia a releváns harmadik országokban – többek között az Unióval vagy az Unióval és tagállamaival kötött többoldalú és kétoldalú megállapodásaikkal összefüggésben – zajló szakpolitikai fejleményekről, valamint a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kínálatára és felvételére vonatkozó, ICAO-szintű lehetséges szakpolitikai keret kidolgozásáról.

A jelentésben értékelni kell az uniós légi fuvarozók és csomópontként üzemeltetett repülőterek versenyképességét a releváns harmadik országbeli versenytársaikkal szemben, valamint a lehetséges útvonalmódosítást, különösen a forgalomnak a kibocsátásáthelyezést eredményező, harmadik országbeli, csomópontként üzemeltetett repülőterek felé történő áthelyezése révén. Így különösen, mivel nincs nemzetközi szinten kötelező, az e rendeletben meghatározott követelményekhez hasonló ambíciósintű rendszer a fenntartható légijármű-üzemanyagok nemzetközi járatokon történő használatára vonatkozóan, továbbá nincsenek olyan nemzetközi szinten kidolgozott mechanizmusok sem, amelyek lehetővé teszik a kibocsátásáthelyezés és a nemzetközi légi közlekedésen belüli versenytorzulás kockázatának elkerülését, a Bizottság 2026. december 31-ig adott esetben fontolóra vesz olyan célzott mechanizmusokat, amelyek e hatások megelőzésére irányulnak, többek között adott esetben az (EU) 2023/956 európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ létrehozott, az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmusnak a nemzetközi légi közlekedésre való kiterjesztését, valamint olyan más típusú intézkedéseket, amelyek figyelembe veszik azt, amikor a repülés végső célállomása az Unió területén kívül található.

- (6) A jelentésben részletes tájékoztatást kell nyújtani e rendelet érvényesítéséről. A jelentésben meg kell vizsgálni, hogy szükség van-e e rendelet módosítására, és adott esetben azt, hogy milyen módosításokat érdemes fontolóra venni, igazodva a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozóan az ICAO szintjén kidolgozott esetleges szakpolitikai kerethez.

Az első jelentésben vagy még korábban, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtandó különálló jelentésben a Bizottság megvizsgálja a légijármű-üzemanyagok üzemanyag-tartalmának optimalizálására irányuló lehetséges intézkedéseket.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/956 rendelete (2023. május 10.) az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus létrehozásáról (HL L 130., 2023.5.16., 52. o.).

- (7) A Bizottság e jelentés elkészítése során, legalább hat hónappal annak elfogadását megelőzően konzultálhat a tagállamokkal.

18. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2024. január 1-jétől kell alkalmazni.

A 4., az 5., a 6., a 8. és a 10. cikket azonban 2025. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

I. MELLÉKLET

A fenntartható légitársaság-üzemanyagok 4. cikkben említett részaránya

- a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok részaránya minden évben legalább 2 %;
- b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok részaránya minden évben legalább 6 %, amelyből:
 - i) a 2030. január 1-jétől 2031. december 31-ig tartó időszakban a szintetikus légitársaság-üzemanyagok átlagos részaránya a teljes időszak alatt 1,2 %, és minden évben legalább 0,7 %;
 - ii. a 2032. január 1-jétől 2034. december 31-ig tartó időszakban a szintetikus légitársaság-üzemanyagok átlagos részaránya a teljes időszak alatt 2,0 %, és 2032. január 1-jétől 2033. december 31-ig minden évben legalább 1,2 %, 2034. január 1-jétől 2034. december 31-ig pedig legalább 2,0 %;
- c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok részaránya minden évben legalább 20 %, amelyből legalább 5 % szintetikus légitársaság-üzemanyag;
- d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok részaránya minden évben legalább 34 %, amelyből legalább 10 % szintetikus légitársaság-üzemanyag;

- e) 2045. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok részaránya minden évben legalább 42 %, amelyből legalább 15 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
 - f) 2050. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok részaránya minden évben legalább 70 %, amelyből legalább 35 % szintetikus légi jármű-üzemanyag.
-

II. MELLÉKLET

Sablon a légi jármű-üzembentartók által elkészítendő jelentéshez

Sablon a légi jármű-üzembentartók által a légi jármű-üzemanyagok felvételéről elkészítendő jelentéshez

Uniós repülőtér	Az uniós repülőtér ICAO-kódja	Éves légi járműüzemanyag-szükséglet (tonna)	Ténylegesen felvett légi jármű-üzemanyag (tonna)	Éves fel nem használt mennyiség (tonna)	Teljes éves fel nem használt mennyiség (tonna)	Az üzemanyag-biztonsági szabályok alapján felhasznált éves mennyiség

Sablon a légi jármű-üzembentartók által a fenntartható légi jármű-üzemanyagok vásárlásáról elkészítendő jelentéshez

Az üzemeltetett légi járatok teljes száma	Repülési órák teljes száma	Üzemanyag-forgalmazó	Vásárolt mennyiség (tonna)	Átalakítási folyamat	Jellemzők	Az alapanyag eredete	Teljes életciklusra számított kibocsátások