



EUROPOS SAJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

Strasbūras, 2023 m. spalio 18 d.
(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

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS DĖL VIENODŲ SĄLYGŲ
DARNIAJAM ORO TRANSPORTUI UŽTIKRINIMO (INICIATYVA „REFUELEU AVIATION“)**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2023/...**

2023 m. spalio 18 d.

**dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo
(iniciatyva „ReFuelEU aviation“)**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,

¹ OL C 105, 2022 3 4, p. 134.

² 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2023 m. spalio 9 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) pastaraisiais dešimtmečiais oro transportui Sąjungos ekonomikoje ir kasdieniame Sąjungos piliečių gyvenime teko labai svarbus vaidmuo, nes tai vienas iš geriausiai veikiančių ir dinamiškiausių Sąjungos ekonomikos sektorių. Jis yra ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo, prekybos ir turizmo, taip pat tiek įmonių, tiek piliečių susisiekimo ir judumo stipri varomoji jėga ir vienas iš pagrindinių atokiausius regionus ir žemyninę dalį jungiančių elementų, visų pirma Sąjungos oro transporto rinkoje. Oro transporto paslaugų sektoriaus augimas labai padėjo pagerinti susisiekimą, skatinti sanglaudą ir mažinti regioninius skirtumus Sąjungoje, visų pirma periferinių, atokiausių, retai apgyvendintų ir salų regionų atveju, taip pat su trečiosiomis valstybėmis; be to, tai buvo svarbus Sąjungos ekonomikos augimo veiksnys;

- (2) nuo 2020 m. oro transporto sektorius yra vienas iš labiausiai nukentėjusių nuo COVID-19 krizės. Tikimasi, kad per ateinančius kelerius metus oro eismas laipsniškai atsinaujins ir atsigaus iki prieš krizę buvusio lygio. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) vertinimu, pagal jos prognozės po COVID-19 intensyvaus eismo scenarijų keleivių srauto augimas iki 2050 m. turėtų sudaryti iki 3,1 % per metus, o krovinių srauto augimas – iki 2,4 % per metus. Kartu oro transporto išmetamas teršalų kiekis nuo 1990 m. didėja, o įveikus pandemiją išmetamųjų teršalų kiekio didėjimo tendencija gali atsinaujinti. Todėl būtina pasirengti ateičiai ir atlikti būtinus pakeitimus, kad būtų užtikrintas gerai veikiančias oro transporto sektorius, visapusiškai padedantis siekti Sąjungos klimato srities tikslų, užtikrinant aukštą susisiekimo, įperkamo, saugos ir saugumo lygį. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1119¹ Sąjunga nustatė teises pareigas ne vėliau kaip 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą ir ne vėliau kaip 2030 m. grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu. Kad tai būtų pasiekta, visi ekonomikos sektoriai, įskaitant transporto sektorių, turi skubiai imtis dekarbonizacijos veiksmų. Dėl to oro transporto sektoriuje būtina gerokai paspartinti tvarių aviacinių degalų (TAD) gamybą, tiekimą ir naudojimą;

¹ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

- (3) Sąjungos oro transporto sektoriaus veikimą lemia jo tarpvalstybinis visą Sąjungą apėmiantis pobūdis ir jo pasaulinis aspektas. Aviacijos rinka yra vienas iš labiausiai integruotų vidaus rinkos sektorių, ir joje taikomos vienodos patekimo į rinką ir veiklos sąlygų taisyklės. Sąjungos išorės oro transporto politika reglamentuojama ICAO pasauliniu lygmeniu nustatytais taisyklėmis ir išsamiuose daugiašaliuose arba dvišaliuose Sąjungos ar jos valstybių narių ir trečiųjų valstybių susitarimuose nustatytais taisyklėmis. Todėl svarbu, kad Sąjunga toliau dėtų pastangas tarptautiniu, daugiašaliu ir dvišaliu lygmenimis siekdama skatinti aukšto lygio užmojus ir konvergenciją, susijusius su TAD naudojimu, kartu tarptautiniu mastu sudarant vienodas sąlygas;
- (4) oro transporto rinkai būdinga stipri ekonominės veiklos vykdytojų konkurencija pasaulyje ir visoje Sąjungoje, o tam yra būtinos vienodos sąlygos. Oro transporto rinkos ir jos ekonominės veiklos vykdytojų stabilumui ir klestėjimui būtina aiški ir suderinta politikos sistema, kurioje orlaivių naudotojai, oro uostai ir kiti aviacijos sektoriaus subjektai galėtų vykdyti veiklą remdamiesi vienodomis taisyklėmis ir turėdami vienodas galimybes, kad būtų užtikrintas sektoriaus aktyvumas ir darbo galimybės. Didelė dalis ES vidaus skrydžių yra pasaulinių maršrutų, nustatytų pasaulinės oro transporto rinkos sąlygomis, dalis. Tas pats galioja ir per Europos oro uostus vykdomiems maršrutams iš ES nepriklausančių valstybių į ES nepriklausančias valstybes. Kai atsiranda rinkos iškreipimų, orlaivių naudotojams arba oro uostams kyla pavojus atsidurti nepalankioje padėtyje, palyginti su vidaus ar išorės konkurentais. Savo ruožtu dėl to gali sumažėti oro transporto sektoriaus konkurencingumas, kilti pavojus oro transporto bendrovėms ir darbo vietoms, o piliečiai ir įmonės gali netekti oro susisiekimo ir transporto pasirinkimo galimybių;

- (5) visų pirma itin svarbu visoje Sąjungos oro transporto rinkoje užtikrinti su aviaciniais degalais, kuriems tenka didelė orlaivių naudotojų išlaidų dalis, susijusias vienodas sąlygas, kartu skatinant dekarbonizuoti oro transporto sektorių propaguojant TAD. Aviacinių degalų kainų skirtumai gali turėti įtakos orlaivių naudotojų ekonominės veiklos rezultatams ir daryti neigiamą poveikį konkurencijai rinkoje. Didesnės aviacinių degalų kainos, tiesiogiai lemiančios didesnes galutinių vartotojų mokamas bilietų kainas, sumažintų regionų susisiekimo galimybes, piliečių judumą ir oro transporto sektoriaus konkurencingumą, taip pat judumą. Kai Sąjungos oro uostuose arba Sąjungos ir ne Sąjungos oro uostuose aviacinių degalų kainos skiriasi, orlaivių naudotojai gali dėl ekonominių priežasčių pakoreguoti savo degalų papildymo strategijas. Dėl skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo didėja orlaivių degalų sąnaudos ir be reikalo išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos. Be to, dėl orlaivių naudotojų taikomos skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktikos Sąjungai yra sunku siekti aplinkos apsaugos tikslų. Dalis orlaivių naudotojų palankiomis aviacinių degalų kainomis savo pagrindinėse buvimo vietose gali pasinaudoti kaip pranašumu, konkuruodami su kitais skrydžius panašiais maršrutais vykdančiais orlaivių naudotojais. Tai gali daryti neigiamą poveikį oro transporto sektoriaus konkurencingumui, iškraipyti rinką ir pakenkti oro susisiekimui. Šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užkirstas kelias tokiai praktikai, kad būtų išvengta bereikalingos žalos aplinkai, taip pat atkurti ir išsaugoti sąžiningos konkurencijos Sąjungos oro transporto rinkoje sąlygas;

- (6) bendros transporto politikos pagrindinis tikslas yra darnus vystymasis. Tam reikia integruoto požiūrio, kuriuo siekiama užtikrinti veiksmingą Sąjungos transporto sistemos veikimą, atsižvelgiant į socialinius standartus ir aplinkos apsaugos tikslus. Norint užtikrinti darnų oro transporto vystymąsi reikia pradėti taikyti priemones, įskaitant ekonomines priemones, kuriomis būtų siekiama sumažinti iš Sąjungos oro uostų skraidančių orlaivių išmetamą anglies dioksido kiekį bei plėtoti TAD gamybos ir tiekimo rinką. Tokios priemonės turėtų padėti ne vėliau kaip 2030 m. ir 2050 m. pasiekti Sąjungos klimato srities tikslus;
- (7) 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ nustatyta Sąjungos transporto sistemos veiksmų kryptis, kad būtų įvykdyta jos žalioji ir skaitmeninė pertvarka ir ji taptų atsparesnė. Oro transporto sektoriaus dekarbonizacija yra būtinas ir nelengvas procesas, ypač trumpuoju laikotarpiu. Technologijų pažanga ir aiškus aviacijos pramonės įsipareigojimas įgyvendinant Europos ir nacionalines mokslinių tyrimų ir inovacijų programas pastaraisiais dešimtmečiais padėjo gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Tačiau oro eismas visame pasaulyje auga sparčiau nei mažėja šiame sektoriuje išmetamų teršalų kiekis. Nors tikimasi, kad naujos technologijos, įskaitant visai netaršių elektra arba vandeniliu varomų orlaivių kūrimą, per ateinančius dešimtmečius padės sumažinti trumpojo nuotolio aviacijos priklausomybę nuo iškastinių išteklių energijos, ir jos gali vidutinės trukmės bei ilguoju laikotarpiais atlikti svarbų vaidmenį komercinės aviacijos srityje, TAD yra perspektyvus sprendimas siekiant tiek trumpuoju, tiek vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiais gerokai dekarbonizuoti bet kokio nuotolio skrydžius. Tačiau šiuo metu šis potencialas iš esmės neišnaudojamas ir turi būti remiamas;

- (8) oro transporto sektoriuje įgyvendinamas principas „svarbiausia – energijos vartojimo efektyvumas“. Efektyviau energiją vartojančių variklių diegimas padeda mažinti skrydžių aplinkosauginį pėdsaką, taip pat efektyviau naudoti TAD;
- (9) TAD yra aviaciniai degalai, kuriuos sudaro skysti įmaišomieji degalai, jais galima visiškai pakeisti tradicinius aviacinius degalus ir jie yra tinkami esamiems orlaivių varikliams. Pasauliniu mastu yra sertifikuoti keli civilinėje ir karinėje aviacijoje naudoti skirtų TAD gamybos procesai. TAD yra technologiniu požiūriu pasiekę tokį etapą, kad jau labai greitai gali atlikti svarbų vaidmenį mažinant oro transporto sektoriaus išmetamų teršalų kiekį. Tikimasi, kad vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu jie sudarys didžiąją aviacinių degalų derinio dalį. Be to, taikant tinkamus tarptautinius degalų standartus ir remiant tu standartų rengimą, TAD galėtų padėti sumažinti aromatinių angliavandenių, kurių yra orlaivio naudotojo naudojamų galutinių degalų sudėtyje, kiekį ir taip padėti sumažinti kitų nei CO₂ išmetamųjų teršalų kiekį. Kiti aviaciniai degalai, pavyzdžiui, elektra arba vandenilis, yra perspektyvios technologijos, ir tikimasi, kad jie vis labiau prisidės prie oro transporto sektoriaus dekarbonizacijos, pradėdant trumpųjų nuotolių skrydžiais. Šiuo reglamentu galima dar labiau paspartinti šių technologijų mokslinę plėtrą ir diegimą, taip pat paskatinti su jomis susijusias komercines inovacijas, kad ekonominės veiklos vykdytojai galėtų svarstyti galimybę naudoti šias technologijas, kai jos taps brandžios ir prieinamos prekyboje. Tai taip pat padidins tikrumą rinkoje ir jos nuspėjamumą ir paskatins būtinas investicijas į tas naujas technologijas;

- (10) laipsniškas TAD atsiradimas Sąjungos oro transporto rinkoje reikš papildomas oro transporto bendrovių išlaidas degalams, nes gamyba naudojant tokias degalų technologijas dabar yra brangesnė nei tradicinių aviacinių degalų gamyba. Manoma, kad dėl to paaštrės jau egzistavusios problemos, susijusios su vienodomis sąlygomis aviacinių degalų atžvilgiu Sąjungos transporto rinkoje, o orlaivių naudotojai ir oro uostai susidurs su tolesniais iškraipymais, taip pat Sąjungai ir jos valstybėms narėms įgyvendinant ICAO Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemą (CORSIA) pagal Tarybos sprendimą (ES) 2020/954¹ ir ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS), nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB² su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/958³. Galimybė gauti žaliavų ir TAD gamybos pajėgumai yra riboti. Intensyvesnė konkurencija dėl ribotų žaliavų gali lemti pasiūlos stoką ir rinkos iškraipymus ir taip neigiamai paveikti viso aviacijos sektoriaus konkurencingumą. Pagal šį reglamentą turėtų būti imamasi priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad, pradėjus naudoti TAD, tai neturėtų neigiamo poveikio aviacijos sektoriaus konkurencingumui, visoje Sąjungoje nustatant suderintus reikalavimus;

¹ 2020 m. birželio 25 d. Tarybos sprendimas (ES) 2020/954 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje, dėl pranešimo apie savanorišką dalyvavimą Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemoje (CORSIA) nuo 2021 m. sausio 1 d. ir apie pasirinktą lėktuvų naudotojams taikytinų kompensavimo reikalavimų apskaičiavimo 2021–2023 m. būdą (OL L 212, 2020 7 3, p. 14).

² 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

³ 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/958, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, kiek tai susiję su aviacijos sektoriaus indėliu siekiant visos Sąjungos ekonomikos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo ir tinkamu pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimu (OL L 130, 2023 5 16, p. 115).

- (11) pasauliniu lygmeniu TAD yra reglamentuojami ir apibrėžiami ICAO, kurioje šalys susitaria dėl sertifikuotų TAD, naudojamų skrydžiams, kuriems taikoma (CORSIA), gamybos procesų tvarumo, atsekamumo ir apskaitos išsamių reikalavimų. Nors sistemoje CORSIA yra nustatyta paskatų, o TAD laikomi neatsiejama dalimi darbo, susijusio su 2022 m. spalio mėn. 41-ojoje ICAO asamblėjoje patvirtinto tarptautinės aviacijos srities ilgalaikio pasaulinio masto ir plataus užmojo tikslo – ne vėliau kaip 2050 m. pasiekti nulinį išmetamo anglies dioksido kiekį, įgyvendinamumu, šiuo metu nėra privalomos TAD naudojimo tarptautiniams skrydžiams sistemos. Į išsamius daugiašalius arba dvišalius Sąjungos ar jos valstybių narių ir trečiųjų valstybių oro susisiekimo susitarimus paprastai įtraukiamos nuostatos dėl aplinkos apsaugos. Tačiau kol kas tokiomis nuostatomis susitariančiosioms šalims nenustatoma jokių privalomų TAD naudojimo reikalavimų;

- (12) siekiant užkirsti kelią konkurencijos iškreipymams pasaulinėje oro transporto rinkoje, kurie galėtų lemti per Sąjungos oro uostus einančių eismo srautų sumažėjimą ir anglies dioksido nutekėjimą, ir siekiant sukurti pasaulinę TAD rinką, Sąjunga turėtų pasaulio mastu imtis vadovaujamojo vaidmens pereinant prie TAD naudojimo, pradėti tarptautines derybas dėl TAD apibrėžčių ir standartų suderinimo ir skatinti tarptautinę TAD gamybos, naudojimo ir papildymo taisyklių konvergenciją. Komisija ir valstybės narės turėtų toliau dėti pastangas ICAO, kad būtų sukurta plataus užmojo pasaulinė TAD gamybos ir naudojimo sistema. Be to, Komisija turėtų reguliariai vertinti, ar šio reglamento nuostatos daro neigiamą poveikį Sąjungos oro transporto rinkos veikimui, sektoriaus konkurencingumui, vienodoms tarptautinėms sąlygoms oro vežėjams ir centriniam oro uostams ir galimam maršrutų pakeitimui, lemiančiam anglies dioksido nutekėjimą, ir, kai tinkama, imtis priemonių šiam neigiamam poveikiui pašalinti;

- (13) Sąjungos lygmeniu bendrosios taisyklės dėl atsinaujinančiųjų išteklių energijos transporto sektoriuje nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/2001¹. Jau anksčiau paašškėjo, kad tokios horizontaliosios tarpsektorinės reguliavimo sistemos nėra veiksmingos užtikrinant perėjimą nuo iškastinės kilmės degalų prie TAD oro transporto sektoriuje. Direktyvoje (ES) 2018/2001 ir anksčiau vietoj jos galiojusioje direktyvoje nustatyti bendri tikslai, taikomi visų rūšių transportui, kuriam turi būti tiekiami degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių. Kadangi aviacijos sektorius yra palyginti nedidelė degalų rinka, kuriai skirtų degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių gamyba yra brangesnė, palyginti su kitų rūšių transportu, ir veikia Sąjungos oro transporto rinkoje, kuriai būdinga didelė konkurencija ir integracija, norint veiksmingai skatinti TAD diegimą reguliavimo sistema turėtų būti papildyta aviacijai skirtomis priemonėmis. Be to, dėl teisės aktų, kuriais Direktyva (ES) 2018/2001 perkeliama į nacionalinę teisę, gali atsirasti didelis Sąjungos oro transporto rinkos susiskaidymas, jei nacionalinėse taisyklėse dėl TAD būtų nustatyti labai skirtingi tikslai. Manoma, kad dėl to dar labiau paaštrėtų vienodų sąlygų oro transporto srityje problemos;

¹ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

- (14) todėl reikia nustatyti vienodas Sąjungos oro transporto rinkos taisykles, kurios papildytų Direktyvą (ES) 2018/2001 ir padėtų siekti jos bendrų tikslų, atsižvelgiant į konkrečius Sąjungos oro transporto rinkos poreikius ir reikalavimus ir skatinant naudoti TAD. Visų pirma šiuo reglamentu siekiama išvengti Sąjungos oro transporto rinkos susiskaidymo, užkirsti kelią galimiems ekonominės veiklos vykdytojų konkurencijos iškreipimams arba nesąžiningai praktikai, kai orlaivių naudotojai siekia išvengti degalų papildymo išlaidų, kartu skatinant TAD plėtojimą Sąjungoje. Kad būtų didinamas TAD prieinamumas ir įperkamumas, taip pat siekiant dar labiau paspartinti TAD tiekimą ir naudojimą, šį reglamentą taip pat gali papildyti tikslinė parama ir finansavimas Sąjungos ir nacionaliniu lygmenimis, taip pat viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės. Be to, šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatytoms pareigoms. Valstybės narės gali reikalauti, kad atitinkami degalai, kuriems taikomas šis reglamentas, būtų naudojami toje direktyvoje nustatytiems tikslams pasiekti laikantis toje direktyvoje nustatytų sąlygų ir apribojimų;

- (15) visų pirma, šiuo reglamentu siekiama nustatyti sistemą, kuria Sąjungos oro transporto rinkoje būtų atkurtos ir išsaugotos su aviacinių degalų naudojimu susijusios vienodos sąlygos. Tokia sistema turėtų užkirsti kelią tam, kad visoje Sąjungoje būtų taikomi skirtingi reikalavimai, dėl kurių būtų intensyviau vykdoma degalų papildymo praktika, dėl kurios iškreipiama orlaivių naudotojų konkurencija arba tam tikriems Sąjungos oro uostams sudaromos nepalankios konkurencinės sąlygos, palyginti su kitais oro uostais. Antra, juo siekiama Sąjungos oro transporto rinkai taikyti patikimas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta, kad Sąjungos oro uostuose būtų galima laipsniškai didinti TAD dalis nedarant neigiamo poveikio Sąjungos oro transporto rinkos konkurencingumui;
- (16) būtina visoje vidaus rinkoje nustatyti suderintas taisykles, tiesiogiai ir vienodai taikomas, viena vertus, oro transporto rinkos dalyviams ir, kita vertus, aviacinių degalų rinkos dalyviams. Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatyta visa apimanti sistema turėtų būti papildyta oro transportui taikomu *lex specialis*. Jame turėtų būti numatytas laipsniškas minimalios TAD tiekimo dalies didinimas. Tokios minimalios dalys turėtų būti kruopščiai apibrėžtos, atsižvelgiant į gerai veikiančios Sąjungos oro transporto rinkos tikslus, poreikį dekarbonizuoti oro transporto sektorių ir dabartinę TAD sektoriaus padėtį;

(17) šis reglamentas turėtų būti taikomas civilinės aviacijos orlaiviams, vykdančioms komercinius skrydžius. Jis neturėtų būti taikomas tokiems orlaiviams, kaip kariniai orlaiviai, ir skrydžiams, naudojamiems tik humanitarinės pagalbos, repatriacijos ir grąžinimo (nesvarbu, ar savanoriško, ar priverstinio), įskaitant readmisiją, paieškos, gelbėjimo, pagalbos nelaimės atveju ar medicinos tikslais, taip pat muitinės, policijos ir gaisrų gesinimo operacijoms. Tokiomis aplinkybėmis vykdomi skrydžiai tikrai yra išskirtinio pobūdžio ir ne visada gali būti planuojami taip pat, kaip standartiniai komerciniai skrydžiai. Dėl tokių skrydžių pobūdžio ne visada būtų įmanoma įvykdyti pareigas pagal šį reglamentą, nes tai galėtų būti bereikalinga našta. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas visoje Sąjungos aviacijos rinkoje, šis reglamentas turėtų apimti didžiausią įmanomą komercinio oro eismo, vykdomo iš Sąjungos teritorijoje esančių oro uostų, dalį. Kartu, siekiant užtikrinti susisiekimą oro transportu, kuris būtų naudingas Sąjungos piliečiams, įmonėms ir regionams, svarbu nenustatyti pernelyg didelės naštos oro transporto operacijoms mažuose oro uostuose. Turėtų būti nustatyta metinė keleivinio ir krovininio oro eismo riba, kurios nepasiekus oro uostams šis reglamentas nebūtų taikomas; tačiau reglamento taikymo sritis turėtų apimti bent 95 % visų skrydžių iš Sąjungos teritorijoje esančių oro uostų. Dėl tų pačių priežasčių turėtų būti nustatyta riba, kurios nepasiekus reglamentas nebūtų taikomas orlaivių naudotojams, vykdančioms labai mažai skrydžių iš Sąjungos teritorijoje esančių oro uostų.

Tačiau, siekdama didesnio užmojo, valstybė narė turėtų galėti nuspręsti, kad jos teritorijoje esančiam oro uostui, kuris nesiekia šiame reglamente nustatytų ribų arba kuris yra atokiausiame regione, kaip apibrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 349 straipsnyje, būtų taikomas šis reglamentas. Sąjungos teritorijoje esantis oro uostas, kuris nesiekia šiame reglamente nustatytų ribų arba yra atokiausiuose regionuose, turėtų turėti galimybę prašyti atitinkamų kompetentingų institucijų, kad būtų laikomas Sąjungos oro uostu ir jam būtų taikomas šis reglamentas. Be to, asmuo, vykdamas komercinius skrydžius, kuris nepasiekia šiame reglamente nustatytų ribų, arba asmuo, vykdamas skrydžius, išskyrus komercinius skrydžius, kuriuose naudojamas aviacinis žibalas, turėtų turėti galimybę nuspręsti, kad šio reglamento tikslais jis būtų laikomas orlaivio naudotoju ir todėl jam būtų taikomas šis reglamentas, arba kad jo nekomerciniams skrydžiams būtų taikomas šis reglamentas;

- (18) tarptautiniuose aviacinių degalų standartuose apibrėžiama, kokių rūšių tradicinius aviacinius degalus galima įmaišyti į TAD arba su jais sumaišyti, o tai turi įtakos šio reglamento taikymui, kiek tai susiję su aviaciniais degalais. Be to, aviacinių degalų apibrėžtis apima tik įmaišomuosius degalus, todėl neapima nei vandenilio, nei elektros energijos, naudojamų orlaiviams varyti. Todėl, kai minimi aviaciniai degalai, įmaišomiesiems degalams taikomos aviacinių degalų tiekėjų, Sąjungos oro uostus valdančių įstaigų ir orlaivių naudotojų pareigos, nebent tai susiję su vandeniliu ar elektros energija;
- (19) labai svarbu, kad mažiau sujungti Europos regionai, pavyzdžiui, salų ir atokiausi regionai, kurie dažnai priklauso nuo aviacijos, nes ji yra vienintelė susisiekimo priemonė, nebūtų neproporcingai paveikti šiame reglamente nustatytų pareigų ir kad būtų užtikrinta šių regionų galimybė gauti pagrindinių prekių ir paslaugų. Siekiant padėti užtikrinti mažiau alternatyvių transporto galimybių turinčių regionų oro susisiekimą, reikėtų atkreipti dėmesį į galimą šio reglamento nuostatų poveikį oro maršrutų, jungiančių atokiausius regionus ir kitas Sąjungos vietas, įperkamumui, konkurencingumui ir galimam kainų didinimui;

(20) reikėtų skatinti naudoti TAD, turinčius didelį tvarumo, komercinio parengtumo ir inovacijų bei augimo potencialą būsimiems poreikiams patenkinti. Tai turėtų padėti kurti novatorišką ir konkurencingą TAD rinką ir užtikrinti pakankamą TAD tiekimą aviacijos sektoriui trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu, siekiant padėti siekti Sąjungos užmojų transporto dekarbonizacijos srityje, kartu stiprinant Sąjungos pastangas siekti aukšto aplinkos apsaugos lygio. Pagal kitus Sąjungos teisės aktus teikiamos paskatos naudoti iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą transporto sektoriuje darys teigiamą poveikį tokių degalų naudojimui aviacijoje. Būtina bendra, aiški ir patikima tvarumo sistema, kad aviacijos ir degalų sektorių subjektams būtų užtikrintas teisinis tikrumas ir tęstinumas dėl TAD atitikties šio reglamento reikalavimams. Šiuo tikslu reglamento reikalavimus atitinkančiais turėtų būti laikomi visi aviaciniai biodegalai, kurie atitinka Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatytus tvarumo ir per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio kriterijus ir yra sertifikuoti pagal tą direktyvą, išskyrus biodegalus, pagamintus iš maistinių ir pašarinių augalų ir tam tikrų pradinių žaliavų, išvardytų šio reglamento 4 straipsnio 5 dalyje, sintetiniai aviaciniai degalai ir aviacijoje naudojamas perdirbtos anglies kuras, atitinkantis toje direktyvoje nurodytą išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo ribą. Šiuo atžvilgiu, siekiant užtikrinti nuoseklumą su kitų susijusių sričių Sąjungos politika, aviacinių biodegalų, sintetinių aviacinių degalų ir aviacijoje naudojamo perdirbtos anglies kuro atitiktis reikalavimams turėtų būti grindžiama Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatytais tvarumo kriterijais ir ribomis.

Visų pirma labai svarbūs yra iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje nurodytų pradinių žaliavų gaminami TAD, nes dabar tai yra didžiausios komercinės brandos technologija oro transportui dekarbonizuoti trumpuoju laikotarpiu. Pagal TAD apibrėžtį, bendro perdirbimo būdu pagamintų degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių dalis turėtų būti laikoma atitinkančia reikalavimus, jei iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminta dalis gaminama iš Direktyvoje (ES) 2018/2001 išvardytų žaliavų, išskyrus biodegalus, pagamintus iš maistinių ir pašarinių augalų, kaip apibrėžta toje direktyvoje, ir tam tikras pradines žaliavas, išvardytas šio reglamento 4 straipsnio 5 dalyje, ir nustatoma pagal Komisijos deleguotajame reglamente, priimame remiantis Direktyva (ES) 2018/2001, nustatytiną metodiką. Aviacijai skirtas vandenilis iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako aviaciniai degalai, kuriais užtikrinamas bent toks pat per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimas kaip ir sintetinių aviacinių degalų atveju, gali atlikti tam tikrą vaidmenį pakeičiant tradicinius aviacinius degalus ir prisidėti prie aviacijos dekarbonizacijos, todėl jie taip pat turėtų būti įtraukti į šio reglamento taikymo sritį;

- (21) atsižvelgiant į tai, kad pradinių žaliavos naudojamos kosmetikai ir pašarams gaminti, aviacinių biodegalų, išskyrus Direktyvoje (ES) 2018/2001 apibrėžtus pažangiuosius biodegalus, ir išskyrus iš tos direktyvos IX priedo B dalyje išvardytų žaliavų pagamintus biodegalus, kuriuos Sąjungos oro uostuose tiekia kiekvienas aviacinių degalų tiekėjas, kiekis TAD, kurie pagal šį reglamentą turi būti tiekiami kiekviename oro uoste, minimalių dalių laikymosi tikslais turėtų sudaryti ne daugiau kaip 3 % tiekiamų aviacinių degalų;
- (22) siekiant kuo labiau padidinti TAD gamybos už prieinamą kainą potencialą ir kartu užtikrinti šios gamybos tvarumą, labai svarbu turėti didelį reikalavimus atitinkančių pradinių žaliavų fondą. Į šį reglamentą neįtraukiamos tam tikrų rūšių pradinės žaliavos, išskyrus atvejus, kai tokios žaliavos yra įtrauktos į Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedą ir atitinka visas taikomas sąlygas, jei tokios sąlygos nustatytos tame priede. Todėl pradinių žaliavų, kurios atitinka reikalavimus pagal šį reglamentą, sąrašas neturėtų būti statiškas, bet ilgainiui turėtų būti plėtojamas, kad apimtų naujas tos direktyvos reikalavimus atitinkančias tvarias pradines žaliavas. Tos direktyvos IX priede pateikto pradinių žaliavų sąrašo pakeitimai, atitinkantys atitinkamas to priedo sąlygas, turėtų būti tiesiogiai atspindėti pagal šį reglamentą TAD gamybai tinkamų degalų sąrašė;

(23) dėl su tvarumu susijusių priedasčių aviaciniai biodegalai iš pašarinių ir maistinių augalų, įskaitant didelę netiesioginio žemės naudojimo keitimo riziką keliančius biodegalus, neturėtų būti laikomi atitinkančiais reikalavimus. Visų pirma netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai tradicinį maistui ir pašarams skirtų augalų auginimą išstumia biodegalų gamybai skirtų augalų auginimas. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės plotus, kuriuose yra didelių anglies sandėpų, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, ir dėl to kyla problemų, susijusių su didesnio šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio išmetimu ir biologinės įvairovės nykimu. Tyrimai parodė, kad poveikio mastas priklauso nuo įvairių veiksnių, įskaitant degalų gamybai naudojamos pradinės žaliavos rūšį, papildomos pradinės žaliavos paklausos, kurią sukuria biodegalų naudojimas, lygį ir žemės, kurioje yra didelių anglies sandėpų, apsaugos pasaulyje mastą. Nustatyta didžiausia netiesioginio žemės naudojimo keitimo rizika yra susijusi su biodegalais, degalais, gaminamais iš pradinių žaliavų, kurių auginimo teritorija reikšmingai plečiama į žemės plotus, kuriuose yra didelių anglies sandėpų. Todėl neturėtų būti skatinama naudoti degalus iš pašarinių ir maistinių augalų. Šis požiūris atitinka Sąjungos politiką, visų pirma Direktyvą (ES) 2018/2001, kuria ribojamas tokių biodegalų naudojimas kelių ir geležinkelių transporto sektoriuose ir nustatomos jų naudojimo viršutinės ribos, atsižvelgiant į jų mažesnę naudą aplinkai, prastesnius rezultatus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo potencialo požiūriu ir platesnio masto tvarumo problemas. Be to, kad dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir dėl to gali būti prarasta visa arba dalis naudos, susijusios su tuo, kad naudojant atskirus biodegalus išmetama mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, netiesioginis žemės naudojimo keitimas kelia riziką ir biologinei įvairovei.

Ta rizika ypač didelė dėl potencialiai didelės gamybos plėtros, kurią lemia didelis paklausos padidėjimas. Oro transporto sektoriuje biodegalų iš maistinių ir pašarinių augalų paklausa šiuo metu yra nedidelė, nes daugiau kaip 99 % dabar naudojamų aviacinių degalų yra iškastinės kilmės. Todėl tikslinga vengti sukurti potencialiai didelę biodegalų iš maistinių ir pašarinių augalų paklausą, šiuo reglamentu skatinant jų naudojimą. Tai, kad biodegalai iš augalų nelaikomi atitinkančiais šio reglamento reikalavimus, taip pat kuo labiau sumažina bet kokią riziką sulėtinti kelių transporto dekarbonizaciją, nes priešingu atveju tokia tendencija galėtų atsirasti dėl biodegalų iš augalų naudojimo perkėlimo iš kelių į aviacijos sektorių. Labai svarbu kuo labiau sumažinti šį perkėlimą, nes kelių transportas tebėra taršiausias transporto sektorius;

- (24) tinkamam šio reglamento veikimui yra labai svarbi tiksli ir teisinga informacija apie TAD charakteristikas. Siekiant skatinti vartotojų pasitikėjimą ir užtikrinti skaidrumą bei atsekamumą, aviacinių degalų tiekėjai turėtų būti atsakingi už tai, kad būtų pateikiama teisinga informacija apie tiekiamų TAD charakteristikas, jų tvarumo charakteristikas ir TAD gamybai naudojamų pradinių žaliavų kilmę. Ta informacija turėtų būti teikiama Sąjungos duomenų bazėje, sukurtoje pagal Direktyvą (ES) 2018/2001. Aviacinių degalų tiekėjams, kurie, kaip įrodyta, teikė klaidinančią ar netikslią informaciją apie savo tiekiamų TAD charakteristikas arba kilmę, turėtų būti taikomos sankcijos. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad aviacinių degalų tiekėjai laiku ir tiksliai įvestų informaciją į Sąjungos duomenų bazę ir kad ta informacija būtų patvirtinama ir audituojama. Siekiant kovoti su galimu sukčiavimu, be kita ko, susijusiu su TAD gaminti reikalingomis pradinėmis žaliavomis, importuojamomis iš už Sąjungos ribų, valstybės narės, bendradarbiaudamos su atitinkamomis Sąjungos įstaigomis, turi stiprinti siuntų kontrolės mechanizmą, be kita ko, atlikdamos auditus vietoje, laikydamosi atitinkamų Sąjungos taisyklių. Šiuo atžvilgiu Komisija nustato įgyvendinimo taisyklės dėl tvarumo sertifikavimo pagal Direktyvą (ES) 2018/2001, kad būtų toliau derinamos ir stiprinamos patikimumo, skaidrumo ir nepriklausomo audito, taip pat valstybių narių kompetentingų institucijų bendradarbiavimo audito priežiūros srityje taisyklės;

(25) šiuo reglamentu turėtų būti siekiama užtikrinti, kad orlaivių naudotojai galėtų konkuruoti turėdami lygias galimybes gauti TAD. Kad būtų išvengta Sąjungos oro transporto rinkos iškraipymų, visiems Sąjungos oro uostams turėtų būti tiekiamas vienodas minimalias dalis atitinkantis TAD kiekis. Kadangi rinkoje galima laisvai tiekti ir naudoti didesnius TAD kiekius, šiuo reglamentu turėtų būti užtikrinta, kad privalomos minimalios TAD dalys visuose Sąjungos oro uostuose būtų vienodos. Siekiant užtikrinti aiškumą ir teisinį tikrumą ir taip skatinti tvariausių ir novatoriškiausių aviacinių degalų technologijų, turinčių augimo potencialą patenkinti būsimus poreikius, plėtrą ir naudojimą rinkoje, šiame reglamente turėtų būti nustatytos ilgainiui laipsniškai didėjančios minimalios TAD, be kita ko, sintetinių aviacinių degalų, dalys. Atsižvelgiant į didelį sintetinių aviacinių degalų dekarbonizacijos potencialą ir į dabartinės numatomas jų gamybos sąnaudas, būtina kaip dalį minimalių TAD dalių nustatyti specialias tų degalų minimalias dalis. Sintetiniai aviaciniai degalai, gaminami iš atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos ir anglies dioksido, surinkto tiesiogiai iš oro, gali sumažinti išmetamų teršalų kiekį net 100 %, palyginti su tradiciniais aviaciniais degalais. Be to, palyginti su kitų rūšių TAD, jie turi svarbių pranašumų, susijusių su efektyviu išteklių naudojimu (visų pirma, vandens poreikiu) gamybos procese. Tačiau šiuo metu vertinama, kad sintetinių aviacinių degalų gamybos sąnaudos yra 3–6 kartus didesnės už tradicinių aviacinių degalų rinkos kainą. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos specialios minimalios dalys, susijusios su šia technologija;

- (26) užtikrindamos, kad būtų įgyvendinti šie suderinti Sąjungos reikalavimai dėl TAD tiekimo, valstybės narės galėtų vykdyti palankią politiką ir iniciatyvas, kuriomis siekiama padidinti TAD, įskaitant sintetinius aviacinius degalus, gamybos ir naudojimo lygį. Tokia politika ir iniciatyvos turėtų būti skaidrios, nediskriminacinės, proporcingos ir bendro pobūdžio, atviros visoms įmonėms. Šiuo reglamentu valstybėms narėms neturėtų būti kliudoma įgyvendinti į jo taikymo sritį nepatenkančias specialias priemones, kuriomis siekiama sudaryti palankesnes sąlygas naudoti TAD arba dekarbonizuoti oro transporto sektorių;

(27) dėl to, kad nėra bendros metodikos, kriterijų ir rodiklių, kurie būtų tinkamai sertifikuoti, apie kuriuos būtų pranešama ir kurie būtų stebimi, orlaivių naudotojams sudaromos sąlygos taip deklaruoti jų skrydžių metu išmetamo teršalų kiekio lygius, kad jų neįmanoma tarpusavyje palyginti. Keleiviai turi galėti pasitikėti iš orlaivių naudotojų gaunama informacija apie orlaivių naudotojų naudojamų aviacinių degalų ir jų vykdomų skrydžių tvarumą, kad jie galėtų priimti informacija pagrįstus sprendimus lygindami orlaivių naudotojų siūlomas įvairias tiek tiesioginių, tiek netiesioginių skrydžių galimybes. Tam, kad vartotojai galėtų priimti informacija pagrįstus sprendimus, reikia rimtesnės, patikimesnės, labiau nepriklausomos ir suderintos informacijos apie skrydžių poveikį aplinkai. Todėl būtina nustatyti kriterijus ir rodiklius, pagal kuriuos, naudojant savanorišką bendrą aplinkosauginį ženklą (toliau – ženklas), būtų pranešama apie jų vykdomų skrydžių metu išmetamo teršalų kiekio lygį. Juos turėtų būti galima lengvai atnaujinti, kad būtų galima neatsilikti nuo technologinių pokyčių ir tarptautinių bei Europos standartų. Kadangi kai kurie duomenys, reikalingi naudojamų TAD kiekiui ir kokybei apskaičiuoti, ir kiti kriterijai skrydžio tvarumo rezultatams įvertinti gali būti komerciniu požiūriu neskelbtini, taip pat būtina, kad orlaivių naudotojų ataskaitas centralizuotų, jų duomenis stebėtų, jų tikslumą patvirtintų ir tinkamo lygmens ženklą išduotų nepriklausoma įstaiga. Atsižvelgiant į dinamišką orlaivių naudotojų teikiamų duomenų pobūdį, ženklas turėtų būti periodiškai tikrinamas ir tvirtinamas, pavyzdžiui, kiekvieno IATA sezono pabaigoje. Prireikus tie duomenys būtų grindžiami įverčiais, pavyzdžiui, vidutiniu konkreto skrydžio, maršruto ir sezono apkrovos koeficientu. Atsižvelgiant į tai, kad Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) šiuo reglamentu nustatomos stebėsenos ir ataskaitų teikimo pareigos, tikslinga, kad Agentūra būtų Sąjungos įstaiga, atsakinga už ženklo įdiegimą. Todėl tikslinga nustatyti sąlygas, kuriomis būtų išduodamas ženklas aviacijos aplinkosauginiam veiksmingumui įvertinti, ir, siekiant užtikrinti tų sąlygų laikymąsi, reikalauti, kad Agentūra jas periodiškai peržiūrėtų;

(28) Sąjungos oro uostuose pradėjus naudoti TAD ir plečiant jų naudojimą, dėl padidėjusių išlaidų aviaciniams degalams galėtų būti dar plačiau taikoma skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika. Skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika yra netvari ir jos turėtų būti vengiama, nes ji kenkia Sąjungos pastangoms mažinti transporto daromą poveikį aplinkai. Ji prieštarautų aviacijos dekarbonizacijos tikslams, nes padidėjus orlaivių svoriui padidėtų degalų sąnaudos ir su tuo susijęs per konkretų skrydį išmetamas teršalų kiekis. Skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika taip pat kelia pavojų, kad Sąjungoje orlaivių naudotojams, taip pat oro uostams bus sudarytos nevienodos sąlygos. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai, prieš išvykdami iš atitinkamo Sąjungos oro uosto, papildytų degalų atsargas. Degalų kiekis, kuriuo orlaivio bakas papildytas prieš išvykstant iš atitinkamo Sąjungos oro uosto, turėtų atitikti degalų kiekį, kurio reikia skrydžiams, išvykstant iš to oro uosto, vykdyti. Šiuo reikalavimu užtikrinama, kad Sąjungos ir užsienio orlaivių naudotojams visoje Sąjungoje būtų taikomos vienodos sąlygos, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį. Kadangi reglamente maksimalios visų aviacinių degalų TAD dalys nenustatytos, orlaivių naudotojai ir aviacinių degalų tiekėjai gali vykdyti platesnio užmojo aplinkos politiką, pagal kurią jų bendrame skrydžių vykdymo tinkle naudojama ir tiekiamą daugiau TAD, kartu vengiant skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktikos. Nepaisant to, šiuo reglamentu taip pat turėtų būti atsižvelgiama į tai, kad kartais skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika taikoma siekiant laikytis degalų saugos taisyklių pagal Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012¹, ir tokiais atvejais tai pateisinama dėl saugos priežasčių.

¹ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

Tai gali būti, pavyzdžiui, degalų trūkumo arba degalų užteršimo paskirties oro uoste atvejai, patvirtinti pranešimu lakūnams arba pranešimu oro misijoms (NOTAM). Be to, skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika gali būti kai kurių orlaivių naudotojų konkrečių veiklos sunkumų kai kuriuose oro uostuose pasekmė, *inter alia*, kiek tai susiję su neproporcingu ilgesnio orlaivių parengimo reisams laiku arba sumažėjusiu oro uostų pajėgumu piko laikotarpiais. Todėl Komisija su Agentūra turėtų atidžiai stebėti, vertinti ir analizuoti praneštus skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo atvejus bei jų pagrindines priežastis ir, jei tinkama, pateikti pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais būtų iš dalies pakeistas šis reglamentas. Tai nedaro poveikio Komisijos ir valstybių narių konkurencijos institucijų įgaliojimams pagal SESV 101 ir 102 straipsnius tirti antikonkurencinius rinkos dalyvių veiksmus ir už juos bausti, kad būtų apsaugotas tinkamas TAD rinkos veikimas, visų pirma tais atvejais, kai Sąjungos duomenų bazėje esanti informacija ir kiti kompetentingoms institucijoms pateikti duomenys atskleidžia antikonkurencinę praktiką;

- (29) tačiau šiame reglamente turėtų būti numatyta galimybė ribotą laikotarpį orlaivių naudotojams netaikyti pareigos papildyti degalų atsargas prieš išvykstant konkrečiais maršrutais iš Sąjungos oro uostų, jei tie orlaivių naudotojai gali įrodyti, kad tam tikrame Sąjungos oro uoste susiduria su dideliais ir pasikartojančiais orlaivių papildymo degalais sunkumais, dėl kurių jie negali per pagrįstą laiką atlikti skrydžių į abi puses, o tai gali daryti poveikį susisiekimui, ypač periferinių regionų atveju, arba kad jie susiduria su struktūriniais degalų tiekimo sunkumais, dėl kurių degalų kainos, palyginti su vidutinėmis panašių rūšių degalų kainomis kituose Sąjungos oro uostuose, yra gerokai didesnės. Gerokai didesnės kainos tam tikrame Sąjungos oro uoste neturėtų būti visų pirma susijusios su tuo, kad tame Sąjungos oro uoste naudojama daugiau TAD;
- (30) tolesnis TAD, kuriuose paprastai yra mažiau aromatinių medžiagų ir sieros, naudojimas padės sumažinti su CO₂ nesusijusį poveikį klimatui. Toliau mažinant aromatinių medžiagų ir sieros kiekį aviaciniuose degaluose būtų galima sumažinti iš kondensacinių pėdsakų susidarančių plunksninių debesų kiekį, pagerinti oro kokybę oro uostuose ir aplink juos, taip pat pagerinti degalų kokybę oro transporto bendrovių naudai tiek dėl didelio energinio tankio, tiek dėl mažesnių priežiūros išlaidų sumažėjus suodžių kiekiui. Be to, reikėtų atsižvelgti į išmetamo CO₂ ir ne CO₂ kiekio tarpusavio priklausomybę. Tačiau mažinant aromatinių medžiagų kiekį aviaciniuose degaluose būtina laikytis tarptautinių degalų saugos taisyklių ir kartu išsaugoti vienodas sąlygas tarptautiniu mastu. Todėl aviacinių degalų tiekėjai turėtų pranešti Agentūrai ir atitinkamoms kompetentingoms institucijoms apie aromatinių medžiagų, naftaleno ir sieros kiekį tiekiamuose aviaciniuose degaluose. Teikdami tokią informaciją aviacinių degalų tiekėjai galėtų remtis atitinkamais degalų gamintojų ir maišytojų pateikiamais sertifikatais dėl degalų, pagamintų pagal tarptautinių degalų kokybės standartų reikalavimus, kokybės;

- (31) tradiciniai aviaciniai degalai daro poveikį ne tik klimato kaitai, bet ir neigiamą poveikį oro kokybei. Didesnis TAD naudojimas gali padėti gerinti oro kokybę;
- (32) svarbu užtikrinti, kad Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos, kurioms taikomas šis reglamentas, imtųsi būtinų priemonių, kad sudarytų palankesnes sąlygas orlaivių naudotojams gauti aviacinių degalų, kurių sudėtyje yra TAD, kad nebūtų trukdoma naudoti TAD. Prireikus valstybės narės, kurioje yra Sąjungos oro uostas, kompetentingos institucijos turėtų galėti reikalauti, kad Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga pateiktų reikiamą informaciją apie šio reglamento laikymąsi, kad orlaivių naudotojams būtų sklandžiai pristatomi TAD ir jais būtų sklandžiai papildomi orlaivių bakai. Vykdydamos savo funkcijas kompetentingos institucijos turėtų leisti Sąjungos oro uostą valdančioms įstaigoms ir orlaivių naudotojams turėti bendrą ryšių punktą, jeigu prireiktų techninio paaiškinimo dėl degalų infrastruktūros prieinamumo. Kai elektra arba vandeniliu varomų orlaivių technologijos taps brandžios ir jie bus prieinami rinkoje ir kai tinkama, bus būtina, kad Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos, aviacinių degalų tiekėjai ir degalų operatoriai, kuriems taikomas šis reglamentas, imtųsi visų būtinų priemonių, kad bendradarbiautų ir palengvintų prieigą prie tinkamos orlaiviams skirtos vandenilio atsargų papildymo ir elektros įkrovimo infrastruktūros pagal atitinkamą nacionalinę alternatyviųjų degalų infrastruktūros politikos sistemą;

- (33) daug Sąjungos oro uostų aviaciniai degalai tiekiami daugiausia vamzdynais iš naftos perdirbimo gamyklų arba TAD maišymo stočių. Todėl labai svarbu, kad už tokius vamzdynus atsakingos šalys bendradarbiautų ir imtųsi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad aviacinių degalų tiekėjai galėtų nuolat ir nepertraukiamai naudotis civilinių transporto priemonių aviacinių degalų infrastruktūra tiek tradiciniams aviaciniams degalams, tiek aviaciniams degalams, kuriuose yra TAD dalis, tiekti;
- (34) turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai savo atitinkamai kompetentingai institucijai ar institucijoms ir Agentūrai kasmet praneštų apie įsigytus TAD ir šių degalų savybes. Turėtų būti teikiama informacija apie žaliavų charakteristikas ir kilmę, konversijos procesą ir per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį kiekvieno TAD įsigijimo ir rūšies atžvilgiu;
- (35) taip pat turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai kasmet praneštų apie savo faktinį kiekviename Sąjungos oro uoste papildytą aviacinių degalų kiekį, įskaitant taikytinų degalų saugos taisyklių laikymąsi, kad įrodytų, jog degalai nebuvo nepagrįstai pildomi, viršijant skrydžio degalų poreikį. Ataskaitos turėtų būti tikrinamos nepriklausomų tikrintojų ir perduodamos kompetentingai institucijai ar institucijoms ir Agentūrai stebėsenos ir atitikties reikalavimams vertinimo tikslu. Nepriklausomi tikrintojai, naudodamiesi Komisijos patvirtinta priemone, turėtų nustatyti metinio aviacinių degalų poreikio, apie kurį praneša orlaivių naudotojai, tikslumą;

- (36) nedarant poveikio aviacinių degalų tiekėjų registruojamiems duomenims pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 ir Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2022/996¹, turėtų būti reikalaujama, kad aviacinių degalų tiekėjai į toje direktyvoje nurodytą Sąjungos duomenų bazę kasmet įrašytų informaciją apie jų tiektus aviacinius degalus, įskaitant TAD, ir apie tų degalų savybes. Turėtų būti teikiama informacija apie žaliavų charakteristikas ir kilmę, konversijos procesus ir per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį dėl tiktų TAD. Informacija apie TAD charakteristikas apima naudojamo produkto ir žaliavų rūšį ir kitas tvarumo charakteristikas, kurių reikia siekiant įrodyti TAD atitiktį tvarumo kriterijams pagal Direktyvą (ES) 2018/2001;
- (37) valstybės narės turėtų paskirti kompetentingą instituciją ar institucijas, atsakingą (-as) už šio reglamento taikymo užtikrinimą orlaivių naudotojų, Sąjungos oro uostus valdančių įstaigų ir aviacinių degalų tiekėjų atžvilgiu. Šiame reglamente turėtų būti nustatytos orlaivių naudotojų, Sąjungos oro uostus valdančių įstaigų ir aviacinių degalų tiekėjų priskyrimo kompetentingoms institucijoms taisyklės. Agentūra kompetentingoms institucijoms turėtų siųsti agreguotus duomenis apie orlaivių naudotojus ir aviacinių degalų tiekėjus, kurie priklauso šių institucijų kompetencijai. Kiek įmanoma, duomenų agregavimo lygis turėtų užtikrinti kompetentingoms institucijoms galimybę palyginti tuos agreguotus duomenis su kitais duomenų šaltiniais;

¹ 2022 m. birželio 14 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/996 dėl tvarumo ir išmetamo šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo kriterijų bei nedidelės netiesioginio žemės naudojimo keitimo rizikos kriterijų tikrinimo taisyklių (OL L 168, 2022 6 27, p. 1).

- (38) Agentūra turėtų kasmet paskelbti techninę ataskaitą ir perduoti ją Europos Parlamentui ir Tarybai. Tai būtina siekiant turėti akivaizdžią informaciją apie šio reglamento įgyvendinimo lygį, TAD įsigijimą ir tiekimą Sąjungoje ir atitinkamose trečiosiose valstybėse, rinkos padėtį, įskaitant informaciją apie TAD ir iškastinio kuro kainų skirtumo raidą, ir aviacinių degalų sudėtį;
- (39) be papildomų procedūrų neįmanoma tiksliai nustatyti, ar orlaivių naudotojai konkrečiuose Sąjungos oro uostuose savo bakus fiziškai papildė TAD kiekiais. Todėl orlaivių naudotojams turėtų būti leidžiama apie jų naudojamus TAD pranešti remiantis įsigijimo įrašais. Orlaivių naudotojams turėtų būti suteikta teisė iš aviacinių degalų tiekėjo gauti informaciją, kuri yra būtina norint pranešti apie TAD įsigijimą.
- Direktyvoje (ES) 2018/2001 nurodytos masės balanso sistemos naudojimo tikslas – užtikrinti aviacinių degalų atsekamumą, o tokios masės balanso sistemos naudojimo faktas padeda aviacinių degalų tiekėjams įrodyti, kad jie laikosi šio reglamento reikalavimų, be kita ko, atvejais, kai tokia sistema dalijasi dvi ar daugiau valstybių narių;

- (40) nustatčius įgaliojimus Sąjungoje naudoti TAD, Sąjungos oro transporto bendrovės, vykdančios tiesioginius tolimojo susisiekimo skrydžius iš Sąjungos oro uostų, galėtų nepagrįstai atsidurti nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su jų konkurentais, vykdančiais jungiamuosius reisus per centrinčius oro uostus, nepatenkančius į šio reglamento taikymo sritį ir netaikančius lygiavertės TAD politikos. Siekiant toliau skatinti Sąjungoje naudoti TAD, kurių kainos, kaip prognozuojama, artimiausioje ateityje gerokai skirsis nuo tradicinių aviacinių degalų kainų, orlaivio naudotojams turėtų būti suteikta galimybė prašyti apyvartinių taršos leidimų pagal ATLPS, kad padidėtų tvarių aviacinių degalų naudojimas;
- (41) siekiant skatinti naudoti TAD, kurių kainos, kaip prognozuojama, labai skirsis nuo tradicinių aviacinių degalų kainų, labai svarbu, kad orlaivių naudotojai galėtų pranešti apie TAD naudojimą pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemas, pavyzdžiui, ES ATLPS arba CORSIA, savo nuožiūra, išvengiant išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo dvigubos apskaitos. Orlaivių naudotojai neturėtų prašyti, kad jiems būtų atlyginama už TAD partijos naudojimą pagal daugiau nei vieną šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemą. Aviacinių degalų tiekėjų turėtų būti prašoma orlaivių naudotojams nemokamai pateikti visą informaciją, susijusią su tam orlaivių naudotojui parduodamų TAD savybėmis ir aktualią orlaivio naudotojo ataskaitų teikimo pagal šį reglamentą arba pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemas tikslais;

- (42) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas aviacijos vidaus rinkoje ir Sąjungos klimato srities užmojų siekimą, šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos sankcijos aviacinių degalų tiekėjams ir orlaivių naudotojams reikalavimų nesilaikymo atveju. Sankcijų dydis turi būti proporcingas žalai aplinkai ir pakenkimui vienodoms vidaus rinkos sąlygoms reikalavimų nesilaikymo atveju. Skirdamos baudas ir nustatydamas kitas sankcijas, institucijos turėtų atsižvelgti į aviacinių degalų ir TAD kainų raidą ataskaitiniais metais, taip pat gali atsižvelgti į reikalavimų nesilaikymo lygį, pavyzdžiui, į tai, ar pažeidimai kartojasi;
- (43) perėjimas nuo iškastinio kuro prie TAD atliks svarbų vaidmenį palengvinant dekarbonizaciją. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu Sąjungos TAD rinka dar nepakankamai išplėtotą, taip pat į didelę orlaivių naudotojų konkurenciją ir didelį tradicinių aviacinių degalų ir TAD kainų skirtumą, šis perėjimas turėtų būti remiamas paskatomis, kurios atspindi TAD naudą aplinkai ir padidina šių degalų konkurencingumą orlaivių naudotojų atžvilgiu. Naudojant iš baudų gautas pajamas arba tų pajamų finansinės vertės ekvivalentą mokslinių tyrimų ir inovacijų projektams TAD srityje, TAD gamybai arba mechanizmams, leidžiantiems sumažinti TAD ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumus, remti, būtų prisidedama prie to tikslo;

- (44) baudos, kurias teks sumokėti aviacinių degalų tiekėjams, nesilaikantiems šiame reglamente nustatytų minimalių dalių, turėtų būti papildytos pareiga vėlesniu ataskaitiniu laikotarpiu rinkai pateikti TAD, įskaitant sintetinius aviacinius degalus, kiekius, atitinkančius trūkstamas minimalias dalis, nustatytas 4 straipsnyje ir I priede, kiekį; Nepaisant to, siekiant palengvinti perėjimą prie TAD ir tikslų pasiekimą, aviacinių degalų tiekėjams turėtų būti suteikta galimybė pareigas, susijusias su sintetinių aviacinių degalų tiekimu ir su tuo susijusia trūkstama minimalia dalimi, pereinamuoju laikotarpiu nuo 2030 m. iki 2034 m., kai ši pareiga įsigalioja pirmą kartą, vykdyti lanksčiai;

- (45) labai svarbu užtikrinti, kad minimalias dalis atitinkantis TAD kiekis galėtų būti sėkmingai tiekiamas aviacijos rinkai išvengiant pasiūlos trūkumo. Šiuo tikslu turėtų būti sukurtas ir taikomas lankstumo mechanizmas, kad TAD pramonė turėtų 10 metų, reikalingų atitinkamai gamybos ir tiekimo pajėgumams išplėtoti, aviacinių degalų tiekėjai galėtų įvykdyti savo pareigas ekonomiškai efektyviausiu būdu, nesumažinant bendrų šio reglamento užmojų aplinkosaugos srityje, ir kad Sąjungos oro uostus valdančioms įstaigoms, aviacinių degalų tiekėjai ir orlaivių naudotojai galėtų atlikti būtinas technologines ir logistines investicijas. TAD tiekimas turėtų būti pradėtas 2025 m., užtikrinant lankstumo mechanizme numatytą lankstumą. Taikant lankstumo mechanizmą aviacinių degalų tiekėjai gali tam tikruose oro uostuose tiekti aviacinius degalus, į kuriuos įmaišytų TAD dalis yra didesnė, kad kituose oro uostuose atsvertų aviacinius degalus, į kuriuos įmaišytų TAD dalis yra mažesnė, arba kad atsvertų sumažėjusį tradicinių aviacinių degalų prieinamumą kituose oro uostuose. Analogiškai, siekiant rinkai užtikrinti teisinį tikrumą ir nuspėjamumą ir skatinti tvarias investicijas į TAD gamybos pajėgumus, šis reglamentas turėtų ilgainiui nesikeisti;

- (46) sėkmingam perėjimui prie TAD reikia visapusiško požiūrio ir tinkamos įgalinančios aplinkos inovacijoms skatinti, įskaitant viešąsias ir privačiąsias investicijas į mokslinius tyrimus ir plėtrą ir paramą darbuotojų perkėlimui, perkvalifikavimui ir kvalifikacijos kėlimui, taip pat technologines ir veiklos priemones ir TAD bei nulinės taršos technologijų, įskaitant būtiną degalų papildymo ir įkrovimo infrastruktūrą Sąjungos oro uostuose, diegimą, laikantis principo „svarbiausia – energijos vartojimo efektyvumas“. Šiuo tikslu pajamos, gautos iš baudų pagal šį reglamentą, turėtų būti skiriamos TAD projektams. Be to, Europos pramonės aljanso, grindžiamo savanorišku suinteresuotųjų subjektų vertės grandinėje bendradarbiavimu, įsteigimu siekiama toliau skatinti TAD tiekimą ir naudojimą Europoje;
- (47) moksliniai tyrimai ir inovacijos atliko labai svarbų vaidmenį plėtojant TAD bei sintetinių aviacinių degalų infrastruktūrą ir didinant gamybos pajėgumus. TAD infrastruktūros plėtra ir TAD gamyba ateinančiais metais turėtų eksponentiškai padidėti. Todėl svarbu toliau dėti šias pastangas ir palengvinti investicijas į TAD. Investicijos į TAD pajėgumų projektus suteikia galimybių tiek aplinkosaugos, tiek pramonės srityse ir turi šalutinį poveikį darbo vietų kūrimui ir inovacijoms;

- (48) siekiant didinti Sąjungos priemonių aplinkosauginį veiksmingumą, palengvinti galimybę aviacinių degalų tiekėjams vykdyti jiems nustatytas TAD tiekimo pareigas ir orlaivių naudotojams ekonomiškai efektyviai didinti TAD naudojimą ir taip sustiprinti Sąjungos aviacijos sektoriaus konkurencingumą, Komisija, pasikonsultavusi su visais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, turėtų įvertinti, ar reikėtų imtis tolesnių priemonių, kad būtų palengvintas ekonomiškai efektyvus TAD paskirstymas ir naudojimas Sąjungos oro transporto rinkoje, atskiriant TAD įsigijimą nuo fizinio jų pristatymo ir naudojimo. Tai būtų galima padaryti, *inter alia*, įvertinant galimybę sukurti TAD tiekimo ir įsigijimo sertifikatų, kuriais galima prekiauti, sistemą, į kurią būtų įtraukti parduodamų sertifikatų sistemos elementai, kartu užtikrinant vienodas sąlygas ir aukštą aplinkosauginio naudingumo lygį, užtikrinant suderinamumą su kitais Sąjungos teisės aktais, įskaitant direktyvas 2003/87/EB ir 2009/28/EB, taip pat kuo labiau sumažinant sukčiavimo, pažeidimų ar dvigubų reikalavimų riziką. Savo analizėje Komisija turėtų atsižvelgti į visas atitinkamas pasaulines tendencijas ir iniciatyvas, taip pat į potencialų tokios sistemos poveikį rinkos veikimui, be kita ko, kiek tai susiję su bet koku rinkos nepastovumu, kainų raida ar rinkos dalyvių prekybos elgsena;

(49) į šį reglamentą turėtų būti įtrauktos nuostatos, susijusios su Europos Parlamentui ir Tarybai teikiamomis periodinėmis ataskaitomis dėl aviacijos ir degalų rinkų raidos, šio reglamento įgyvendinimo ir jo poveikio Sąjungos oro transporto rinkai, salų ir atokių teritorijų sujungiamumo, Europos oro vežėjų ir centrinių oro uostų konkurencingumo jų konkurentų kaimyninėse šalyse atžvilgiu, pagrindinių šio reglamento aspektų, pavyzdžiui, TAD minimalių dalių, veiksmingumo, baudų dydžio arba politikos pokyčių, susijusių su TAD naudojimu tarptautiniu lygmeniu. Tie elementai yra labai svarbūs siekiant užtikrinti aiškia padėtį TAD rinkoje, ir į juos turėtų būti atsižvelgta svarstant šio reglamento peržiūros galimybę. Komisijos ataskaitose taip pat turėtų būti kalbama apie šio reglamento ir kitų atitinkamų teisėkūros procedūra priimamų aktų sąveiką ir jose turėtų būti nurodytos nuostatos, kurios gali būti atnaujintos ir supaprastintos, taip pat veiksmai ir priemonės, kurių buvo arba galėtų būti imtasi siekiant sumažinti bendrą oro transporto sektoriaus patiriamą su sąnaudomis susijusį spaudimą. Tose ataskaitose Komisija, kai tinkama, turėtų apsvarstyti dalinių pakeitimų galimybes, įskaitant mechanizmus, kuriais būtų remiama TAD gamyba ir didesnis naudojimas, taip pat mechanizmus, kuriais būtų galima sumažinti TAD ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumus, kad būtų apribotas neigiamas šio reglamento poveikis oro susisiekimui bei konkurencijai ir sumažintas anglies dioksido nutekėjimas;

(50) šiuo reglamentu nustatytas reikalavimas užtikrinti, kad kiekviename Sąjungos oro uoste būtų prieinamas minimalias dalis atitinkantis TAD kiekis, galėtų paskatinti orlaivių naudotojus, vykdančius jungiamuosius skrydžius iš Sąjungos oro uostų, kurių galutinė paskirties vieta yra už Sąjungos ribų, vyksti tranzitu ne per centrinis ES oro uostus, o per ES nepriklausančius centrinis oro uostus, kuriems tas reikalavimas netaikomas. Dėl to gali būti iškraipyta konkurencija Sąjungos oro uostų ir orlaivių naudotojų, kurie naudojami tokiais oro uostais, sąskaita ir gali kilti anglies dioksido nutekėjimo rizika. Kadangi ICAO lygmeniu arba išsamiose daugiašaliuose ar dvišaliuose Sąjungos ir (arba) jos valstybių narių ir trečiųjų valstybių oro susisiekimo susitarimuose, kurių užmojai panašūs į šiame reglamente išdėstytus reikalavimus ir Paryžiaus susitarimo¹, priimto pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją, tikslus, privaloma sistema dėl TAD naudojimo tarptautiniams skrydžiams nenustatyta, taip pat nėra tarptautiniu lygmeniu sukurtų mechanizmų, kuriais siekiama užkirsti kelią anglies dioksido nutekėjimo ir konkurencijos iškraipymo rizikai, Komisija visų pirma turėtų apsvarstyti galimybę parengti tikslinius mechanizmus, kuriais būtų siekiama užkirsti kelią tam poveikiui;

¹ OL L 282, 2016 10 19, p. 4.

- (51) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kiek tai susiję su galimybe orlaivių naudotojams netaikyti pareigos papildyti degalų atsargas prieš išvykstant, ir siekiant nustatyti išsamias nuostatas ir techninius standartus, susijusius su ženklavimo sistemos veikimu. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹;
- (52) perėjimas prie TAD taip pat turės šalutinį poveikį – sumažės priklausomybė nuo iškastinio kuro importo iš trečiųjų valstybių ir atitinkamai padidės Sąjungos energetinis saugumas. Tokių veiksmų poreikį dar labiau padidina dabartinė tarptautinė politinė padėtis;
- (53) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti vienodas sąlygas Sąjungos oro transporto rinkoje, kartu didinant TAD naudojimą, valstybės narės negali deramai pasiekti dėl aviacijos sektoriaus tarpvalstybinio pobūdžio, ir dėl rinkos savybių ir veiksmų poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos suderintos tvarių aviacinių degalų (TAD) naudojimo ir tiekimo taisyklės.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas orlaivių naudotojams, Sąjungos oro uostams ir jų atitinkamoms Sąjungos oro uostus valdančiomis įstaigomis, taip pat aviacinių degalų tiekėjams.

Nedarant poveikio 3 daliai, šis reglamentas taikomas tik komerciniams skrydžiams.

2. Valstybė narė, pasikonsultavusi su oro uostą valdančia įstaiga, gali nuspręsti, kad jos teritorijoje esantis oro uostas, kuriam netaikomas 3 straipsnio 1 punktą, šio reglamento tikslais yra laikomas Sąjungos oro uostu, jei valstybės narės sprendimo priėmimo metu yra tenkinami 6 straipsnio 1 dalyje nustatyti reikalavimai.

Valstybės narės teritorijoje esantį oro uostą, kuriam netaikomas 3 straipsnio 1 punktas, valdanti įstaiga gali pateikti prašymą dėl to oro uosto laikymo Sąjungos oro uostu šio reglamento tikslais, jei to prašymo pateikimo metu jis tenkina 6 straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus. Ta oro uostą valdanti įstaiga apie tą prašymą praneša valstybei narei, kurios institucija ar institucijos yra atsakinga (-os) už oro uostą pagal 11 straipsnio 6 dalį. Kartu su tuo pranešimu pateikiamas patvirtinimas, kad oro uostas tenkina 6 straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus.

Apie šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytą sprendimą atitinkama valstybė narė praneša Komisijai ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) likus ne mažiau kaip šešioms mėnesiams iki ataskaitinio laikotarpio, nuo kurio tas sprendimas taikomas, pradžios. Kartu su valstybės narės sprendimu pateikiama pagrįsta nuomonė, kurioje nurodoma, kad sprendimas grindžiama proporcingais ir nediskriminaciniais kriterijais, taikomais panašiais konkurenciniais ypatumais pasižymintiems oro uostams.

3. Komercinius skrydžius vykdančias asmuo, kuriam netaikomas 3 straipsnio 3 punktas, gali nuspręsti, kad šio reglamento tikslais jis laikomas orlaivio naudotoju. Kitus skrydžius nei komerciniai skrydžiai, kaip tai suprantama 3 straipsnio 4 punkte, vykdančias asmuo gali nuspręsti, kad šio reglamento tikslais jis laikomas orlaivio naudotoju. Asmuo, kuriam taikomas 3 straipsnio 3 punktas, gali nuspręsti, kad jo vykdomiems nekomerciniams skrydžiams taip pat turi būti taikomas šis reglamentas. Kiekvienas toks asmuo apie savo sprendimą praneša valstybei narei, kurios kompetentinga institucija ar institucijos yra atsakinga (-os) už tą orlaivio naudotoją pagal 11 straipsnio 5 dalį. Ta valstybė narė apie tą sprendimą praneša Komisijai ir Agentūrai likus ne mažiau kaip šešioms mėnesiams iki ataskaitinio laikotarpio, nuo kurio tas sprendimas taikomas, pradžios.
4. Remdamasi pagal 2 ir 3 dalis gauta informacija, Komisija pateikia atnaujintą ir konsoliduotą atitinkamų Sąjungos oro uostų ir orlaivių naudotojų sąrašą. Tas sąrašas turi būti lengvai prieinamas.

3 straipsnis
Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) Sąjungos oro uostas – oro uostas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB¹ 2 straipsnio 1 punkte, kuriame ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu keleivių srautas viršijo 800 000 keleivių arba krovinių srautas viršijo 100 000 tonų ir kuris nėra atokiausiame regione, kaip nurodyta SESV 349 straipsnyje;
- 2) Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga – Sąjungos oro uosto atžvilgiu – oro uosto valdymo organas, kaip apibrėžta Direktyvos 2009/12/EB 2 straipsnio 2 punkte, o tuo atveju, jei atitinkama valstybė narė degalų skirstymo sistemų centralizuotos infrastruktūros valdymą pagal Tarybos direktyvos 96/67/EB² 8 straipsnio 1 dalį yra patikėjusi kitai įstaigai – ta kita įstaiga;
- 3) orlaivio naudotojas – asmuo, ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu įvykdęs bent 500 komercinių keleivinių skrydžių arba 52 komercinius krovinius skrydžius iš Sąjungos oro uostų, arba, jeigu to asmens tapatybės neįmanoma nustatyta – orlaivio savininkas;

¹ 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (OL L 70, 2009 3 14, p. 11).

² 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 36).

- 4) komercinis skrydis – skrydis, vykdomas siekiant vežti keleivius, krovinius arba paštą už atlygį ar samdos pagrindais, įskaitant komerciniais tikslais vykdomus verslo aviacijos skrydžius;
- 5) maršrutas – kelionė, įvykdyta skrydžio metu, atsižvelgiant į to skrydžio išvykimo ir paskirties vietas;
- 6) aviaciniai degalai – tiesiogiai orlaiviams naudoti gaminami įmaišomieji degalai;
- 7) tvarūs aviaciniai degalai (TAD) – aviaciniai degalai, kurie yra:
 - a) sintetiniai aviaciniai degalai,
 - b) aviaciniai biodegalai, arba
 - c) perdirbtos anglies aviaciniai degalai.
- 8) aviaciniai biodegalai – aviaciniai degalai, kurie yra:
 - a) pažangieji biodegalai – kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 34 punkte;
 - b) biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 33 punkte, pagaminti iš tos direktyvos IX priedo B dalyje išvardytų žaliavų, arba

- c) biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 33 punkte, išskyrus biodegalus, pagamintus iš maistinių ir pašarinių augalų, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio antros pastraipos 40 punkte, kurie atitinka tos direktyvos 29 straipsnyje nustatytus tvarumo ir per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo kriterijus ir yra sertifikuoti pagal tos direktyvos 30 straipsnį;
- 9) perdirbtos anglies aviaciniai degalai – aviaciniai degalai, kurie laikomi perdirbtos anglies kuru, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 35 punkte, ir kurie atitinka tos direktyvos 29a straipsnio 2 dalyje nurodytą per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo ribą ir yra sertifikuoti pagal tos direktyvos 30 straipsnį;
- 10) partija – TAD kiekis, kurį galima identifikuoti pagal numerį ir atsekti;
- 11) per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis – naudojant TAD išmetamas anglies dioksido ekvivalento kiekis, nustatomas atsižvelgiant į anglies dioksido ekvivalento kiekį, išmetamą gaminant, transportuojant, paskirstant ir naudojant orlaivyje (įskaitant degimo metu) energiją, ir apskaičiuojamas taikant metodikas, nustatytas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 28 straipsnio 5 dalį arba 31 straipsnio 5 dalį, arba laikantis atitinkamų Sąjungos teisės aktų;
- 12) sintetiniai aviaciniai degalai – aviaciniai degalai, kurie laikomi iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintu nebiologinės kilmės kuru, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 36 punkte, ir kurie atitinka tos direktyvos 29a straipsnio 1 dalyje nurodytą per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo ribą ir yra sertifikuoti pagal tos direktyvos 30 straipsnį;

- 13) sintetiniai mažo anglies dioksido pėdsako aviaciniai degalai – nebiologinės kilmės aviaciniai degalai, kurių energinė vertė gaunama naudojant neiškastinį mažo anglies dioksido pėdsako vandenilį ir kurie atitinka 70 % per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo ribą ir tokio per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo vertinimo metodikas pagal atitinkamus Sąjungos teisės aktus;
- 14) tradiciniai aviaciniai degalai – aviaciniai degalai, pagaminti iš iškastinių neatsinaujinančiųjų angliavandenilio degalų šaltinių;
- 15) aviacijai skirtas mažo anglies dioksido pėdsako vandenilis – orlaiviuose naudoti skirtas vandenilis, kurio energinė vertė gaunama naudojant neiškastinius neatsinaujinančiuosius išteklius ir kuris atitinka 70 % per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo ribą ir tokio per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo vertinimo metodikas pagal atitinkamus Sąjungos teisės aktus;
- 16) aviacijai skirtas vandenilis iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių – orlaiviuose naudoti skirtas vandenilis, kuris laikomas iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintu nebiologinės kilmės kuru, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 36 punkte, ir kuris atitinka tos direktyvos 29a straipsnio 1 dalyje nurodytą per gyvavimo ciklą išmetamo teršalų kiekio sumažėjimo ribą ir yra sertifikuotas pagal tos direktyvos 30 straipsnį;
- 17) aviacijai skirtas vandenilis – aviacijai skirtas vandenilis iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių arba aviacijai skirtas mažo anglies dioksido pėdsako vandenilis;
- 18) mažo anglies dioksido pėdsako aviaciniai degalai – sintetiniai mažo anglies dioksido pėdsako aviaciniai degalai arba aviacijai skirtas mažo anglies dioksido pėdsako vandenilis;

- 19) aviacinių degalų tiekėjas – kuro tiekėjas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 38 punkte, tiekiantis aviacinius degalus arba aviacijai skirtą vandenilį Sąjungos oro uoste;
- 20) degalų operatorius – antžeminių paslaugų teikėjas, organizuojantis ir vykdomas degalų pildymo ir išpylimo operacijas, įskaitant degalų laikymą ir tiekiamų degalų kokybės ir kiekio kontrolę, orlaivių naudotojams Sąjungos oro uostuose, kaip nurodyta Direktyvos 96/67/EB priede;
- 21) pagrindinė verslo vieta – aviacinių degalų tiekėjo pagrindinė buveinė arba registruota buveinė valstybėje narėje, kurioje vykdoma pagrindinė aviacinių degalų tiekėjo finansinė ir veiklos kontrolė;
- 22) ataskaitiniai metai – vienerių metų laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d., per kurį turi būti pateiktos 8 ir 10 straipsniuose nurodytos ataskaitos;
- 23) ataskaitinis laikotarpis – metų, einančių prieš ataskaitinius metus, laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d.;
- 24) metinis aviacinių degalų poreikis – aviacinių degalų, kurie Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012¹ IV priede nurodyti kaip degalai kelionei ir degalai riedėjimui, kiekis, reikalingas visiems į šio reglamento taikymo sritį patenkantiems skrydžiams, kuriuos orlaivio naudotojas vykdo iš tam tikro Sąjungos oro uosto per ataskaitinį laikotarpį, įvykdyti;

¹ 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

- 25) metinis į baką neįpiltas degalų kiekis – metinio aviacinių degalų poreikio ir faktinio degalų kiekio, kuriuo orlaivio naudotojas papildė orlaivio baką prieš į šio reglamento taikymo sritį patenkančius skrydžius iš tam tikro Sąjungos oro uosto, skirtumas per ataskaitinį laikotarpį;
- 26) bendras metinis į baką neįpiltas degalų kiekis – orlaivio naudotojo metinio į baką neįpildo degalų kiekio visuose Sąjungos oro uostuose per ataskaitinį laikotarpį suma;
- 27) šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistema – sistema, pagal kurią orlaivių naudotojams atlyginama už TAD naudojimą.

4 straipsnis

Sąjungos oro uostuose prieinamų TAD dalys

1. Atsižvelgiant į 15 straipsnį, aviacinių degalų tiekėjai užtikrina, kad į visus aviacinius degalus, prieinamus orlaivių naudotojams kiekviename Sąjungos oro uoste, būtų įmaišytas minimalią dalį (įskaitant minimalią sintetinių aviacinių degalų dalį) atitinkantis TAD kiekis, laikantis I priedo nustatytų verčių ir taikymo datų. Nedarant poveikio toms minimalioms dalims, aviacinių degalų tiekėjai taip pat užtikrina, į visus aviacinius degalus, prieinamus orlaivių naudotojams kiekviename Sąjungos oro uoste 2030 m. sausio 1 d.–2031 m. gruodžio 31 d. ir 2032 m. sausio 1 d.–2034 m. gruodžio 31 d. laikotarpiais, būtų įmaišytas bent vidutinę sintetinių aviacinių degalų dalį atitinkantis kiekis, laikantis I priede nustatytų verčių.

Laikoma, kad ši pareiga įvykdyta ir tuo atveju, jei pirmoje pastraipoje nurodytos minimalios dalys pasiekiamos naudojant:

- a) aviacijai skirtą vandenilį iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių;
- b) mažo anglies dioksido pėdsako aviacinius degalus.

2. Apskaičiuojant I priede nurodytas minimalias dalis, kai orlaivių naudotojams Sąjungos oro uoste prieinamas aviacijai skirtas vandenilis:

- a) su visų atitinkamų degalų energine verte susijusiomis vertėmis laikomos Direktyvos (ES) 2018/2001 27 straipsnio 2 dalies f ir g punktuose bei III priede arba atitinkamuose tarptautiniuose aviacijos standartuose, susijusiuose su į tą priedą neįtrauktais degalais, nurodytos vertės, ir
- b) į tiekiamo aviacijai skirto vandenilio energinę vertę atsižvelgiama ir skaitiklyje, ir vardiklyje.

3. Jei aviacinių degalų tiekėjas pasinaudoja 1 dalies antroje pastraipoje nustatyta galimybe arba jei orlaivio naudotojas papildo orlaivio baką toje pastraipoje nurodytais degalais, 3 straipsnio 10, 11 ir 27 punktuose, 8, 9 ir 10 straipsniuose, 12 straipsnio 6 ir 7 dalyse, 13 straipsnio 1 dalies a, b ir g punktuose, 14 straipsnyje, 15 straipsnio 1 dalyje ir II priede pateiktos nuorodos į TAD taip pat laikomos nuorodomis į mažo anglies dioksido pėdsako aviacinius degalus ir aviacijai skirtą vandenilį iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių.

4. Kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu aviacinių biodegalų, išskyrus pažangiuosius biodegalus, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 34 punkte, ir išskyrus iš tos direktyvos IX priedo B dalyje išvardytų žaliavų pagamintus biodegalus, kuriuos Sąjungos oro uostuose tiekia kiekvienas aviacinių degalų tiekėjas, kiekis turi sudaryti ne daugiau kaip 3 % aviacinių degalų, tiekiamų, kad būtų laikomasi šio straipsnio 1 dalyje ir šio reglamento I priede nurodytų minimalių dalių.

5. Apskaičiuojant šio reglamento I priede nurodytas minimalias TAD dalis neįtraukiami TAD, pagaminti iš šių žaliavų: maistinių ir pašarinių augalų, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 40 punkte, tarpinių augalų, alyvpalmių riebalų rūgšties distiliato ir iš alyvpalmių bei sojų išgautų medžiagų, taip pat soupstoko ir jo darinių.

Tačiau tas neįtraukimas netaikomas jokioms į Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedą įtrauktoms žaliavoms tame priede nustatytomis sąlygomis.

6. Aviacinių degalų tiekėjai gali įrodyti, kad vykdo šio straipsnio 1 dalyje nustatytą pareigą, naudodamiesi Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnyje nurodyta masės balanso sistema.

7. Nedarant poveikio 12 straipsnio 4 ir 5 dalių taikymui, jei aviacinių degalų tiekėjas per tam tikrą ataskaitinį laikotarpį nepatiekia I priede nurodytų minimalių dalių atitinkančio kiekio, jis bent kompensuoja tą trūkstamą kiekį vėlesniu ataskaitiniu laikotarpiu. Išimtinėmis aplinkybėmis, jei aviacinių degalų tiekėjas nepatiekia vidutinę sintetinių aviacinių degalų dalį atitinkančio kiekio 2030 m. sausio 1 d.–2031 m. gruodžio 31 d. laikotarpiu, jis bent kompensuoja tą trūkstamą kiekį iki 2032 m. sausio 1 d.–2034 m. gruodžio 31 d. laikotarpio pabaigos, o jei aviacinių degalų tiekėjas nepatiekia vidutinę sintetinių aviacinių degalų dalį atitinkančio kiekio 2032 m. sausio 1 d.–2034 m. gruodžio 31 d. laikotarpiu, jis bent kompensuoja tą trūkstamą kiekį vėlesniu ataskaitiniu laikotarpiu.

5 straipsnis

Orlaivių naudotojams taikoma degalų papildymo pareiga

1. Metinis aviacinių degalų kiekis, kuriuo konkretus orlaivio naudotojas papildo orlaivio baką tam tikrame Sąjungos oro uoste, turi sudaryti bent 90 % metinio aviacinių degalų poreikio.

2. Orlaivio naudotojas gali nepasiekti šio straipsnio 1 dalyje nustatytos ribos, kai tai būtina dėl priežasčių, susijusių su taikytinų degalų saugos taisyklių laikymusi. Tokiais atvejais atitinkamas orlaivio naudotojas tos ribos nepasiekimą tinkamai pagrindžia 11 straipsnio 6 dalyje nurodytai kompetentingai institucijai ar institucijoms ir Agentūrai, be kita ko, nuroydamas maršrutus, kuriems padarytas poveikis. Ta informacija įtraukiama į ataskaitą pagal 8 straipsnį. Apie susijusius degalų kiekius pranešama atskirai pagal 8 straipsnį.
3. Išimtinėmis aplinkybėmis orlaivio naudotojas gali, kai tai tinkamai pagrįsta, prašyti, kad 11 straipsnio 6 dalyje nurodyta kompetentinga institucija ar institucijos suteiktų jam laikiną išimtį netaikyti šio straipsnio 1 dalyje nustatytos pareigos trumpesniems nei 850 kilometrų skrydžiams konkrečiu esamu ar nauju maršrutu iš Sąjungos oro uosto arba trumpesniems nei 1 200 kilometrų skrydžiams maršrutais iš Sąjungos oro uosto, kuriais užtikrinamas sujungimas su oro uostais, esančiais salose be geležinkelių ar kelių jungčių. Tas atstumas matuojamas pagal didžiojo apskritimo maršruto metodą.

Toks prašymas, kartu su išsamiu ir tinkamu pagrindimu, pateikiamas iki numatytos tokios išimties taikymo pradžios dienos likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams. Tokia išimtis turėtų būti taikoma tik šiais atvejais:

- a) dideli ir pasikartojantys orlaivių papildymo degalais eksploataciniai sunkumai tam tikrame Sąjungos oro uoste, dėl kurių orlaivių naudotojai negali per pagrįstą laikotarpį atlikti skrydžių į abi puses, arba

b) struktūriniai aviacinių degalų tiekimo sunkumai, kylantys dėl tam tikro Sąjungos oro uosto geografinių ypatumų, dėl kurių aviacinių degalų kainos, palyginti su vidutinėmis panašių rūšių aviacinių degalų kainomis kituose Sąjungos oro uostuose, yra gerokai didesnės, visų pirma dėl specifinių degalų transportavimo apribojimų arba riboto degalų prieinamumo tame Sąjungos oro uoste, ir dėl kurių atitinkamas orlaivių naudotojas atsiduria labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su kituose panašiais konkurenciniais ypatumais pasižyminčiuose Sąjungos oro uostuose esančiomis rinkos sąlygomis.

4. Kompetentinga institucija ar institucijos tą prašymą įvertina. Atsižvelgdama (-os) į pateiktą pagrindimą, ji (jos) gali paprašyti papildomos informacijos.

5. Kompetentinga institucija ar institucijos priima sprendimą dėl to prašymo nepagrįstai nedelsdama (-os) ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki numatytos išimties taikymo pradžios dienos. Jei kompetentinga institucija ar institucijos prašo papildomos informacijos pagal 4 dalį, terminas, per kurį kompetentinga institucija ar institucijos turi priimti sprendimą, sustabdomas tol, kol orlaivio naudotojas nepateiks visos informacijos.

Suteikta išimtis galioja ribotą laikotarpį, neviršijantį vienų metų, po kurio orlaivio naudotojo prašymu ta išimtis peržiūrima.

6. Kompetentinga institucija ar institucijos priima sprendimą patenkinti arba atmesti pirmą pagal 3 dalį pateiktą prašymą suteikti išimtį. Jei toks sprendimas per 5 dalyje nustatytą laikotarpį nepriimamas, tai nelaikoma sprendimu, kuriuo leidžiama suteikti prašomą išimtį. Jei ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki numatomo pratęsimo dienos sprendimas dėl prašymo pratęsti esamos išimties galiojimą nepriimamas (su sąlyga, kad toks prašymas pateikiamas kartu su išsamiu ir tinkamu pagrindimu), tai laikoma sprendimu, kuriuo leidžiama toliau taikyti prašomą išimtį.
7. Orlaivio naudotojas turi teisę apskųsti kompetentingos institucijos ar institucijų sprendimą, kuriuo prašymas suteikti išimtį atmetamas.
8. Kompetentinga institucija ar institucijos suteiktų ir atmestų išimčių sąrašą pateikia Komisijai, pateikdama (-os) savo sprendimo pagrindimą ir vertinimą, kuriuo jis grindžiamas. Komisija skelbia suteiktų išimčių sąrašą ir jį atnaujina bent kartą per metus.

9. Gavusi valstybės narės, orlaivio naudotojo, atitinkamą Sąjungos oro uostą valdančios įstaigos ar aviacinių degalų tiekėjo raštišką skundą arba savo iniciatyva Komisija, įvertinusi pateiktą išimties, suteiktos pagal šio straipsnio 5 dalį atsižvelgiant į šio straipsnio 3 dalyje nustatytus kriterijus, pagrindimą, gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais kompetentingos institucijos ar institucijų prašoma priimti sprendimą, kuriuo ta išimtis būtų panaikinta nuo kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, kaip tai suprantama Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93¹ 2 straipsnio d punkte, pradžios. Jei tas laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis, prasideda praėjus mažiau nei dviem mėnesiams nuo sprendimo paskelbimo, sprendimas, kuriuo panaikinama išimtis, pradedamas taikyti nuo kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamąsios procedūros.
10. Kad Komisija galėtų priimti 9 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus, ji gali prašyti valstybių narių ir orlaivių naudotojų pateikti visą būtiną informaciją. Valstybės narės ir orlaivių naudotojai tokią informaciją pateikia nepagrįstai nedelsdami. Valstybės narės sudaro palankesnes sąlygas orlaivių naudotojams teikti informaciją.
11. Ne vėliau kaip 2024 m. rugsėjo 1 d. Komisija priima šiame straipsnyje nurodytų išimčių taikymo gaires. Į tokias gaires įtraukiami elementai, kuriuos orlaivio naudotojas turi pateikti, kad pagrįstą tas išimtis.

¹ 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpinių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1).

6 straipsnis

Sjungos oro uostą valdančios įstaigos pareigos sudaryti palankesnes sąlygas gauti TAD

1. Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos imasi visų būtinų priemonių, kad orlaivių naudotojams sudarytų palankesnes sąlygas gauti aviacinių degalų, į kuriuos įmaišytų TAD kiekis atitinka šiame reglamente nustatytas minimalias dalis.
2. Jei orlaivių naudotojai praneša kompetentingai institucijai ar institucijoms apie sunkumus, susijusius su galimybe tam tikrame Sąjungos oro uoste gauti aviacinių degalų, į kuriuos įmaišytų TAD kiekis atitinka šiame reglamente nustatytas minimalias dalis, kompetentinga institucija ar institucijos paprašo Sąjungos oro uostą valdančios įstaigos pateikti informaciją, būtiną atitikčiai 1 daliai įrodyti. Atitinkama Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga pateikia tą informaciją kompetentingai institucijai nepagrįstai nedelsdama.
3. Kompetentinga institucija ar institucijos įvertina visą pagal 2 dalį gautą informaciją. Jei kompetentinga institucija ar institucijos padaro išvadą, kad Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga vykdo savo pareigas pagal 1 dalį, ji (jos) apie tai informuoja Komisiją ir Agentūrą. Reikalavimų nesilaikymo atvejais kompetentinga institucija ar institucijos prašo Sąjungos oro uostą valdančios įstaigos nepagrįstai nedelsiant ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip per trejus metus nuo kompetentingos institucijos prašymo pagal 2 dalį gavimo dienos identifikuoti sunkumus orlaivių naudotojams gauti pakankamai aviacinių degalų, į kuriuos įmaišytų TAD kiekis atitiktų šiame reglamente nustatytas minimalias dalis, ir imtis būtinų priemonių jiems šalinti.

4. 2 ir 3 dalių tikslais, kai tinkama, aviacinių degalų tiekėjai, degalų operatoriai, orlaivių naudotojai ir bet kuri kita šalis, kuriai aktualūs sunkumai, apie kuriuos pranešta, gavę prašymą ir nepagrįstai nedelsdami pateikia visą būtiną informaciją Sąjungos oro uostą valdančiai įstaigai ir bendradarbiauja su Sąjungos oro uostą valdančia įstaiga identifikuojant sunkumus, apie kuriuos pranešta, ir imantis būtinų priemonių jiems šalinti.
5. Kompetentinga institucija ar institucijos nepagrįstai nedelsdama (-os) perduoda visą pagal šio straipsnio 2 ir 3 dalis pateiktą atitinkamą informaciją Agentūrai, kad ji galėtų parengti 13 straipsnyje nurodytą techninę ataskaitą.

7 straipsnis

Vandenilio ir elektros tiekimo Sąjungos oro uostuose skatinimas

1. Siekiant parengti nacionalines alternatyviųjų degalų infrastruktūros, kuriai taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804¹, diegimo oro uostuose politikos sistemas, Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos, aviacinių degalų tiekėjai ir degalų operatoriai, kai tinkama, bendradarbiauja su savo atitinkama valstybe nare.

¹ 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (OL L234, 2023 9 22, p. 1).

2. Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos, aviacinių degalų tiekėjai ir degalų operatoriai, kai tinkama, vadovaudamiesi 1 dalyje nurodytomis nacionalinėmis politikos sistemomis, kai tokia sistema yra patvirtinta, bendradarbiauja ir deda pastangas sudaryti orlaivių naudotojams palankesnes sąlygas gauti vandenilio ar elektros, naudojamų visų pirma orlaiviui varyti, ir pastangas suteikti infrastruktūrą ir paslaugas, būtinas tokiam vandeniliui ar elektrai pristatyti, laikyti ir papildyti jais orlaivio baką, kad orlaivis būtų papildytas degalais arba įkrautas, kai aktualu, vadovaujantis nacionalinėmis alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo politikos sistemomis.
3. Ne vėliau kaip 2025 m. kovo 31 d., o vėliau – kas dvejus metus Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos kompetentingoms institucijoms ir Agentūrai teikia ataskaitas apie tai, kokios pažangos pasiekta jų atitinkamuose Sąjungos oro uostuose vykdant projektus, kuriais įgyvendinama bet kuri iš 2 dalyje nurodytų iniciatyvų. Į tą ataskaitą įtraukiama informacija, kuri yra viešai prieinama arba kurią galima paskelbti viešai, įskaitant, kai tinkama, gaminamo ir orlaivių naudotojams Sąjungos oro uoste tiekiamo vandenilio ir elektros kiekių ir rūšies prognozes, taip pat įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros bei paslaugų diegimo planus, jei tokie planai yra priimti.

8 straipsnis

Orlaivių naudotojams taikomos pareigos teikti ataskaitas

1. Ne vėliau kaip kiekvienų ataskaitinių metų kovo 31 d. ir pirmą kartą 2025 m. orlaivių naudotojai kompetentingoms institucijoms ir Agentūrai pateikia šią su konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu susijusią informaciją:
 - a) bendrą kiekviename Sąjungos oro uoste papildytą aviacinių degalų kiekį (tonomis);
 - b) metinį aviacinių degalų poreikį kiekviename Sąjungos oro uoste (tonomis);
 - c) metinį į baką neįpiltą degalų kiekį kiekviename Sąjungos oro uoste; kai metinis į baką neįpiltas degalų kiekis yra neigiamas arba mažesnis nei 10 % metinio aviacinių degalų poreikio, arba yra lygus šiam kiekiui, turi būti nurodoma, kad šis kiekis yra 0 (nulis);
 - d) metinį į baką įpiltą degalų kiekį kiekviename Sąjungos oro uoste (tonomis), siekiant laikytis pagal 5 straipsnio 2 dalį taikomų degalų saugos taisyklių;
 - e) bendrą iš aviacinių degalų tiekėjų įsigytų TAD, skirtų skrydžiams, kuriems taikomas šis reglamentas, iš Sąjungos oro uostų vykdyti, kiekį (tonomis);

- f) kiekvieno TAD įsigijimo sandorio atveju – aviacinių degalų tiekėjo pavadinimą, įsigytą kiekį (tonomis), konversijos procesą, gamybai naudojamų pradinių žaliavų charakteristikas bei kilmę ir naudojant TAD per gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį, ir, jei atliekant vieną įsigijimo sandorį įsigyjama įvairių tipų TAD, kurie pasižymi skirtingomis charakteristikomis, šią informaciją pateikiant atskirai apie kiekvieną TAD rūšį;
- g) bendrą įvykdytų skrydžių, kuriems taikomas šis reglamentas, iš Sąjungos oro uostų (skrydžių skaičiumi ir skrydžio valandomis) apimtį.

2. Ataskaita pateikiama pagal II priede pateiktus šablonus.

3. Ataskaitą tikrina nepriklausomas tikrintojas pagal Direktyvos 2003/87/EB 14 ir 15 straipsniuose bei jos pagrindu priimtuose įgyvendinimo aktuose nustatytus reikalavimus.

9 straipsnis

Orlaivių naudotojų pranešimas apie TAD naudojimą

1. Orlaivių naudotojai neprašo, kad jiems būtų atlyginama už tos pačios TAD partijos naudojimą pagal daugiau nei vieną šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemą. TAD naudojimo pagal ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (toliau – ES ATLPS) išmetamųjų teršalų faktorius nustatytas Direktyvos 2003/87/EB IV priede arba pagal tos direktyvos 14 straipsnį priimtuose įgyvendinimo aktuose. Skirstant apyvartinius taršos leidimus pagal ES ATLPS taikoma Direktyva 2003/87/EB. Skirstant apyvartinius taršos leidimus, rezervuotus TAD papildymui pagal ES ATLPS, taikoma Direktyvos 2003/87/EB 3c straipsnio 6 dalis.

Kartu su 8 straipsnyje nurodyta ataskaita orlaivių naudotojai Agentūrai pateikia:

- a) pareiškimą apie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemas, kuriose jie dalyvauja ir kuriose jie gali pranešti apie TAD;
- b) pareiškimą, kad apie tas pačias TAD partijas jie nepranešė pagal daugiau nei vieną šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemą, ir
- c) informaciją apie dalyvavimą Sąjungos, nacionalinėse ar regioninėse finansinės paramos priemonėse, pagal kurias orlaivių naudotojai gali gauti kompensaciją už įsigytų TAD išlaidas, ir informaciją apie tai, ar už tą pačią TAD partiją buvo gauta parama pagal daugiau nei vieną finansinės paramos priemonę.

2. TAD naudojimo ataskaitų teikimo pagal šio reglamento 8 straipsnį arba pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemą tikslais aviacinių degalų tiekėjai orlaivių naudotojams aktualią, tikslią, su ataskaitiniu laikotarpiu susijusią informaciją pateikia nemokamai, kuo greičiau ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip iki kiekvienų ataskaitinių metų vasario 14 d.
3. Orlaivio naudotojas gali paprašyti aviacinių degalų tiekėjo jam pateikti 2 dalyje nurodytą informaciją, susijusią su kitomis pareigomis teikti ataskaitas, įskaitant pareigas pagal nacionalinę teisę. Aviacinių degalų tiekėjas tą informaciją teikia nemokamai. Jei prašoma informacijos, susijusios su prašymo pateikimo metu jau pasibaigusiu laikotarpiu, aviacinių degalų tiekėjas tą informaciją pateikia per 90 dienų nuo to prašymo pateikimo dienos. Jei prašoma informacijos, susijusios su ataskaitiniu laikotarpiu, kuris prašymo pateikimo metu dar nėra pasibaigęs, orlaivio naudotojas stengiasi prašymą pateikti likus ne mažiau kaip 45 dienoms iki to laikotarpio pabaigos. Aviacinių degalų tiekėjas tą informaciją pateikia per 45 dienas nuo to laikotarpio pabaigos.

10 straipsnis

Aviacinių degalų tiekėjams taikomos pareigos teikti ataskaitas

Ne vėliau kaip kiekvienų ataskaitinių metų vasario 14 d. ir pirmą kartą 2025 m. aviacinių degalų tiekėjai Direktyvos (ES) 2018/2001 31a straipsnyje nurodytoje Sąjungos duomenų bazėje pateikia šią su ataskaitiniu laikotarpiu susijusią informaciją:

- a) į kiekvieną Sąjungos oro uostą pristatytų aviacinių degalų kiekį (tonomis);
- b) į kiekvieną Sąjungos oro uostą pristatytų TAD kiekį ir kiekvienos rūšies TAD kiekį, kaip nurodyta c punkte (tonomis);
- c) konversijos procesą, gamybai naudojamų pradinių žaliavų charakteristikas bei kilmę ir per gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį kiekvienos į Sąjungos oro uostus pristatytų TAD rūšies atžvilgiu;
- d) aromatinių medžiagų ir naftaleno kiekį, išreikštą tūrio procentine dalimi, ir sieros kiekį, išreikštą masės procentine dalimi, pristatytuose aviaciniuose degaluose kiekvienai partijai, kiekvienam Sąjungos oro uostui ir Sąjungos lygmeniu, nurodant kiekvienos partijos bendrą tūrį ir masę ir bandymo metodą, taikomą kiekvienos cheminės medžiagos kiekiui partijos lygmeniu matuoti;
- e) į kiekvieną Sąjungos oro uostą pristatytų aviacinių degalų ir TAD energinę vertę pagal kiekvieną degalų rūšį.

Valstybės narės nacionaliniu lygmeniu turi sukurti būtiną teisinę ir administracinę sistemą, kad užtikrintų, jog aviacinių degalų tiekėjų į tą Sąjungos duomenų bazę įvesta informacija būtų tiksli ir būtų patvirtinta bei audituota pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 31a straipsnį.

Agentūra ir kompetentingos institucijos turi turėti prieigą prie tos Sąjungos duomenų bazės. Agentūra naudoja toje Sąjungos duomenų bazėje esančią informaciją, kai tik ta informacija valstybių narių lygmeniu patikrinama pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 31a straipsnį.

11 straipsnis

Kompetentinga institucija

1. Valstybės narės paskiria kompetentingą instituciją (-as), atsakingą (-as) už šio reglamento taikymo užtikrinimą ir baudų skyrimą orlaivių naudotojams, Sąjungos oro uostus valdančioms įstaigoms ir aviacinių degalų tiekėjams. Valstybės narės informuoja Komisiją ir Agentūrą apie paskirtą kompetentingą instituciją (-as).
2. Valstybės narės užtikrina, kad jų kompetentingos institucijos priežiūros ir vykdymo užtikrinimo užduotis vykdytų nešališkai, skaidriai ir nepriklausomai nuo orlaivių naudotojų, aviacinių degalų tiekėjų ir Sąjungos oro uostus valdančių įstaigų. Valstybės narės taip pat užtikrina, kad jų kompetentingos institucijos turėtų būtiną išteklių ir pajėgumų veiksmingai ir laiku vykdyti pagal šį reglamentą joms priskirtas užduotis.

3. Komisija, Agentūra ir valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiauja ir keičiasi visa aktualia informacija, kad užtikrintų veiksmingą šio reglamento įgyvendinimą ir jo laikymąsi.
4. Agentūra siunčia kompetentingoms institucijoms suvestinius duomenis apie orlaivių naudotojus, Sąjungos oro uostus bei jų atitinkamas Sąjungos oro uostus valdančias įstaigas ir aviacinių degalų tiekėjus, kurie pagal 5, 6 ir 7 dalis priklauso tų institucijų kompetencijai.
5. Atsakinga valstybė narė, kurios kompetentinga institucija (-os), paskirta (-os) pagal šio straipsnio 1 dalį, yra atsakinga (-os) už tam tikrą orlaivio naudotoją, nustatoma pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 748/2009¹. Orlaivių naudotojų, kurie nėra priskirti valstybei narei tame reglamente, atveju atsakinga valstybė narė nustatoma pagal Direktyvos 2003/87/EB 18a straipsnyje nustatytas taisykles. Valstybėms narėms priskyrimo procese gali padėti Komisija. Tuo tikslu Komisija gali prašyti Eurokontrolės pagalbos ir dėl to su Eurokontrolė sudaryti atitinkamą susitarimą.
6. Atsakinga valstybė narė, kurios kompetentinga institucija (-os), paskirta (-os) pagal 1 dalį, yra atsakinga (-os) už tam tikrą Sąjungos oro uostą valdančią įstaigą, nustatoma remiantis atitinkama Sąjungos oro uosto teritorine jurisdikcija.

¹ 2009 m. rugpjūčio 5 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 748/2009 dėl orlaivių naudotojų, kurie 2006 m. sausio 1 d. arba vėliau vykdė Direktyvos 2003/87/EB I priede nurodytą aviacijos veiklą, sąrašo, kuriame nurodoma kiekvieno orlaivių naudotojo administruojanti valstybė narė (OL L 219, 2009 8 22, p. 1).

7. Atsakinga valstybė narė, kurios kompetentinga institucija (-os), paskirta (-os) pagal 1 dalį, yra atsakinga (-os) už tam tikrą aviacinių degalų tiekėją, yra valstybė narė, kurioje yra aviacinių degalų tiekėjo pagrindinė verslo vieta.
8. Aviacinių degalų tiekėjų, kurių pagrindinė verslo vieta nėra valstybėje narėje, atveju atsakinga valstybė narė yra ta valstybė narė, kurioje aviacinių degalų tiekėjas tiekė daugiausia aviacinių degalų 2023 m. arba pirmaisiais aviacinių degalų tiekimo Sąjungos rinkoje metais, atsižvelgiant į tai, kuri data yra vėlesnė.

Toks aviacinių degalų tiekėjas gali pateikti pagrįstą prašymą savo kompetentingai institucijai priskirti jį kitai valstybei narei, jei per dvejus metus iki prašymo pateikimo jis toje valstybėje narėje tiekė didžiąją dalį savo aviacinių degalų. Sprendimas dėl priskyrimo kitai valstybei narei priimamas per šešis mėnesius nuo aviacinių degalų tiekėjo prašymo pateikimo dienos, gavus paskyrimo valstybės narės kompetentingų institucijų sutikimą ir jis nepagrįstai nedelsiant perduodamas Agentūrai ir Komisijai. Jis taikomas nuo ataskaitinio laikotarpio, einančio po to sprendimo priėmimo dienos, pradžios.

12 straipsnis
Vykdymo užtikrinimas

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų už šio reglamento pažeidimus, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos atsižvelgiant, visų pirma, į pažeidimo pobūdį, trukmę, dažnumą ir sunkumą. Valstybės narės ne vėliau kaip 2024 m. gruodžio 31 d. praneša apie tas taisykles ir priemones Komisijai, taip pat nedelsdamos praneša jai apie bet kokią vėlesnį joms įtakos turintį pakeitimą.
2. Valstybės narės užtikrina, kad visiems orlaivių naudotojams, nesilaikantiems 5 straipsnyje nustatytų pareigų, būtų skirta bauda. Ta bauda turi būti proporcinga, atgrasoma ir ne mažiau kaip du kartus didesnė už sumą, gautą padauginus vidutinės metinės aviacinių degalų kainą už toną iš bendro metinio į baką neįpilto degalų kiekio. Orlaivio naudotojas gali būti atleistas nuo baudos, jei jis gali įrodyti, kad 5 straipsnyje nustatytų pareigų nevykdymą lėmė išskirtinės ir nenumatytos aplinkybės, kurių jis negali kontroliuoti ir kurių poveikio nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.
3. Valstybės narės užtikrina, kad visoms Sąjungos oro uostą valdančioms įstaigoms, kurios nesiima būtinų priemonių, kad šalintų sunkumus orlaivių naudotojams gauti pakankamai aviacinių degalų, į kuriuos įmaišytų TAD kiekis atitiktų 6 straipsnio 3 dalyje nustatytą minimalią dalį, būtų skirta bauda.

4. Valstybės narės užtikrina, kad visiems aviacinių degalų tiekėjams, kurie nesilaiko 4 straipsnyje nustatytų pareigų, susijusių su minimalia TAD dalimi, būtų skirta bauda. Ta bauda turi būti proporcinga, atgrasoma ir ne mažiau kaip du kartus didesnė už sumą, gautą padauginus vidutinės metinės tradicinių aviacinių degalų ir TAD kainos už toną skirtumą iš aviacinių degalų, neatitinkančių 4 straipsnyje ir I priede nurodytos minimalios dalies, kiekio.
5. Valstybės narės užtikrina, kad visiems degalų tiekėjams, kurie nesilaiko 4 straipsnyje nustatytų pareigų, susijusių su minimalia sintetinių aviacinių degalų dalimi ir, laikotarpiu nuo 2030 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d., su vidutine sintetinių aviacinių degalų dalimi, būtų skirta bauda. Ta bauda turi būti proporcinga ir atgrasoma ir ne mažiau kaip du kartus didesnė už sumą, gautą padauginus vidutinės metinės sintetinių aviacinių degalų ir tradicinių aviacinių degalų kainos už toną skirtumą iš aviacinių degalų, neatitinkančių 4 straipsnyje ir I priede nurodytos minimalios dalies, kiekio. Nustatydamos baudą, susijusią su vidutine sintetinių aviacinių degalų dalimi, valstybės narės atsižvelgia į visas baudas, susijusias su minimalia sintetinių aviacinių degalų dalimi, kurios aviacinių degalų tiekėjui jau yra skirtos už šioje dalyje nurodytą atitinkamą laikotarpį, kad būtų išvengta dvigubos baudos.

6. Valstybės narės užtikrina, kad visiems aviacinių degalų tiekėjams, kurie, kaip įrodyta, pateikė klaidinančią ar netikslią informaciją apie TAD, kuriuos jie patiekė pagal 9 straipsnio 2 dalį ir 10 straipsnį, charakteristikas ar kilmę, būtų skirta bauda. Ta bauda turi būti proporcinga, atgrasoma ir ne mažiau kaip du kartus didesnė už sumą, gautą padauginus vidutinės metinės tradicinių aviacinių degalų ir TAD kainos už toną skirtumą iš aviacinių degalų, apie kuriuos buvo pateikta klaidinanti ar netiksli informacija, kiekio.
7. Sprendime, kuriuo skiriamos šio straipsnio 2, 4, 5 ir 6 dalyse nurodytos baudos, kompetentinga institucija ar institucijos paaiškina aviacinių degalų, TAD ir sintetinių aviacinių degalų kainų Sąjungos aviacinių degalų rinkoje nustatymo metodiką. Ta metodika grindžiama patikrinamais ir objektyviais kriterijais, be kita ko, 13 straipsnyje nurodyta naujausia turima technine ataskaita.

8. Valstybės narės užtikrina, kad visi aviacinių degalų tiekėjai, kurie per atitinkamą ataskaitinį laikotarpį nepristatė viso kiekio, būtino 4 straipsnyje nustatyta pareigai, susijusiai su mažiausia TAD arba sintetinių aviacinių degalų dalimi, įvykdyti, per vėlesnį ataskaitinį laikotarpį įvykdytų ne tik savo ataskaitinio laikotarpio pareigą, bet ir patiektų rinkai tą trūkstamą atitinkamų degalų kiekį.

Nukrypstant nuo pirmos pastraipos, laikotarpiu nuo 2030 m. sausio 1 d. iki 2031 m. gruodžio 31 d. ir nuo 2032 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d. sintetiniams aviaciniams degalams taikomos šios taisyklės:

- a) visi aviacinių degalų tiekėjai, kurie laikotarpiu nuo 2030 m. sausio 1 d. iki 2031 m. gruodžio 31 d. nepristatė viso kiekio, būtino 4 straipsnyje nustatyta pareigai, susijusiai su vidutine sintetinių aviacinių degalų dalimi, įvykdyti, iki pasibaigiant laikotarpiui nuo 2032 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d. įvykdytų ne tik to laikotarpio pareigą, bet ir patiektų rinkai tą trūkstamą sintetinių aviacinių degalų kiekį, ir
- b) visi aviacinių degalų tiekėjai, kurie laikotarpiu nuo 2032 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d. nepristatė viso kiekio, būtino 4 straipsnyje nustatyta pareigai, susijusiai su vidutine sintetinių aviacinių degalų dalimi, įvykdyti, per vėlesnį ataskaitinį laikotarpį įvykdytų ne tik to laikotarpio pareigą, bet ir patiektų rinkai tą trūkstamą sintetinių aviacinių degalų kiekį.

Šios dalies pirmoje ir antroje pastraipose nurodytų pareigų įvykdymas neatleidžia aviacinių degalų tiekėjo nuo pareigos sumokėti 4 ir 5 dalyse nustatytas baudas.

9. Valstybės narės nacionaliniu lygmeniu turi sukurti būtiną teisinę ir administracinę sistemą, kad užtikrintų pareigų vykdymą ir baudų surinkimą.
10. Valstybės narės stengiasi užtikrinti, kad iš baudų gautos pajamos arba tų pajamų finansinės vertės ekvivalentas būtų naudojami remti mokslinius tyrimus ir inovacijų projektus TAD srityje, TAD gamybą arba mechanizmus, leidžiančius sumažinti TAD ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumus.

Kai tokios pajamos skiriamos į valstybės narės bendrąjį biudžetą, laikoma, kad valstybė narė laikėsi pirmos pastraipos, jei ji įgyvendina finansinės paramos politiką, kuria remiami moksliniai tyrimai ir inovacijų projektai TAD srityje, TAD gamyba arba politika, kuria remiami mechanizmai, leidžiantys sumažinti TAD ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumus, kurių vertė yra lygi pajamoms, gautoms iš baudų, arba už jas didesnė.

Valstybės narės ne vėliau kaip 2026 m. rugsėjo 25 d., o vėliau - kas penkerius metus, viešai paskelbia ataskaitą apie bendrą iš baudų gautų pajamų panaudojimą ir informaciją apie išlaidų, skirtų mokslinių tyrimų ir inovacijų projektams TAD srityje, TAD gamybai arba politikai, kuria remiami mechanizmai, leidžiantys panaikinti tvarių aviacinių degalų ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumus, lygį.

13 straipsnis

Duomenų rinkimas ir skelbimas

1. Agentūra, remdamasi 7, 8 ir 10 straipsniuose nurodytomis ataskaitomis, kasmet skelbia techninę ataskaitą bei ją perduoda Europos Parlamentui ir Tarybai. Toje ataskaitoje nurodoma bent ši informacija:
 - a) orlaivių naudotojų Sąjungos lygmeniu įsigytų TAD, skirtų iš Sąjungos oro uostų vykdomiems skrydžiams, kuriems taikomas šis reglamentas, suvestinis kiekis ir kiekis kiekviename Sąjungos oro uoste;
 - b) TAD ir sintetinių aviacinių degalų, patiektų Sąjungos lygmeniu, suvestinis kiekis ir kiekis kiekvienoje valstybėje narėje ir kiekviename Sąjungos oro uoste. Ataskaitoje nurodomas Sąjungos lygmeniu, kiekvienoje valstybėje narėje ir kiekviename Sąjungos oro uoste naudojamų pradinių žaliavų kiekis ir rūšis, taip pat aviacinių degalų tiekėjų gebėjimo laikytis I priede nustatytų minimalių dalių analizė;

- c) kiek įmanoma, patiekto TAD kiekis trečiosiose valstybėse, su kuriomis Sąjunga arba Sąjunga ir jos valstybės narės yra sudariusios susitarimą, kuriuo reglamentuojamas oro susisiekimo paslaugų teikimas, ir kitose trečiosiose valstybėse, kuriose tokia informacija yra viešai prieinama;
- d) rinkos būklė, įskaitant informaciją apie kainas, ir TAD gamybos ir naudojimo tendencijas Sąjungoje ir kiekvienoje valstybėje narėje ir, kiek įmanoma, trečiosiose valstybėse, su kuriomis Sąjunga arba Sąjunga ir jos valstybės narės yra sudariusios susitarimą, kuriuo reglamentuojamas oro susisiekimo paslaugų teikimas, ir kitose trečiosiose valstybėse, įskaitant informaciją apie TAD ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumo raidą;
- e) Sąjungos oro uostą valdančioms įstaigoms 6 straipsnyje nustatytų pareigų vykdymo būklė kiekviename oro uoste;
- f) kiekvieno orlaivio naudotojo ir aviacinių degalų tiekėjo, kuriems ataskaitiniu laikotarpiu nustatytos pareigos pagal šį reglamentą, pareigų vykdymo būklė;
- g) visų TAD, kuriuos orlaivių naudotojai perka skrydžiams, kuriems taikomas šis reglamentas, iš Sąjungos oro uostų, kilmė ir charakteristikos bei aviacijai skirto vandenilio, kurį orlaivių naudotojai perka skrydžiams, kuriems taikomas šis reglamentas, iš Sąjungos oro uostų, tvarumo charakteristikos;

- h) aromatinių medžiagų ir naftaleno vidutinis bendras kiekis, išreikštas tūrio procentine dalimi, ir sieros vidutinis bendras kiekis, išreikštas masės procentine dalimi, aviaciniuose degaluose, kuriuos tiekia Sąjungos oro uostas Sąjungos lygmeniu;
 - i) Sąjungos oro uostuose vykdomų projektų, kuriais įgyvendinamos 7 straipsnio 3 dalyje nurodytos iniciatyvos, pažangos padėtis.
2. Rengdama tą ataskaitą, Agentūra gali konsultuotis su valstybių narių ekspertais.

14 straipsnis

Aplinkosauginio ženklavimo sistema

1. Nustatoma savanoriška aplinkosauginio ženklavimo sistema, kuria sudaromos sąlygos įvertinti skrydžių aplinkosauginį veiksmingumą.
2. Pagal šį straipsnį išduoti ženklai taikomi tiems orlaivių naudotojams, kurie patenka į šio reglamento taikymo sritį, ir į šio reglamento taikymo sritį patenkantiems skrydžiams iš Sąjungos oro uostų. Kai orlaivio naudotojas prašo išduoti ženklą pagal šį straipsnį, jis tokį ženklą prašo išduoti visiems savo skrydžiams, kuriems taikomas šis reglamentas ir kurie vykdomi iš Sąjungos oro uostų.

Orlaivių naudotojai gali prašyti išduoti ženklus pagal šį straipsnį ir į šio reglamento taikymo sritį patenkantiems skrydžiams į Sąjungos oro uostus. Kai orlaivio naudotojas prašo išduoti ženklą pagal šią pastraipą, jis prašo išduoti tokį ženklą visiems savo skrydžiams, kurių atvykimas yra Sąjungos oro uostuose.

3. Pagal šį straipsnį išduoti ženklai patvirtina skrydžio aplinkosauginio veiksmingumo lygį remiantis šios dalies antroje pastraipoje nurodyta informacija. Skrydžio aplinkosauginio veiksmingumo lygis nustatomas remiantis atitinkamo orlaivių naudotojo konkrečiu maršrutu ankstesniu atitinkamu laikotarpiu, kuriam sudaromas tvarkaraštis, kaip tai suprantama Reglamento (EEB) Nr. 95/93 2 straipsnio d punkte, vykdomų skrydžių vidutiniu aplinkosauginiu veiksmingumu.

Pagal šį straipsnį išduodamus ženklus sudaro ši informacija:

- a) numatomas anglies pėdsakas vienam keleiviui, išreikštas matavimo vienetais, pavyzdžiui, kilogramai CO₂ vienam keleiviui, ženklo galiojimo laikotarpiu;
- b) numatomas CO₂ efektyvumas vienam kilometrui, išreikštas matavimo vienetais, pavyzdžiui, gramai CO₂ vienam keleiviui vienam kilometrui, ženklo galiojimo laikotarpiu.

4. Numatomą skrydžio anglies pėdsaką vienam keleiviui ir numatomą CO₂ efektyvumą vienam kilometrui nustato Agentūra, remdamasi standartizuota ir mokliškai pagrįsta metodika ir orlaivių naudotojų pateikta informacija apie visus toliau nurodytus veiksnius arba kai kuriuos iš jų:
 - a) orlaivių tipus, vidutinį keleivių skaičių ir krovinių apkrovas, prireikus papildytus tų veiksmų įverčiais, pavyzdžiui, vidutiniais apkrovos koeficientais konkrečiame maršrute konkrečiu laikotarpiu, ir
 - b) orlaivio naudotojo vykdomiems skrydžiams naudojamų degalų veiksmingumą, remiantis degalų naudojimu ir naudojant tokius matavimo vienetus kaip bendras papildytų TAD kiekis, procentinė dalis nuo viso degalų naudojimo, kokybė ir kilmė, sudėtis ir skrydžiui apskaičiuotas per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis dėl degalų naudojimo.
5. Pagal šį straipsnį išduoti ženklai galioja ribotą laikotarpį, kuris negali būti ilgesnis nei vieneri metai ir kuris nurodytas 11 dalies c punkte nurodytuose įgyvendinimo aktuose. Ženklo galiojimo laikotarpį orlaivio naudotojas aiškiai parodo kartu su pačiu ženklu.
6. Agentūra išduoda ženklus orlaivio naudotojo prašymu kiekvienam skrydžiui arba tomis pačiomis sąlygomis vykdomų skrydžių grupei, remdamasi 3 dalyje nurodyta informacija, standartizuota bei mokliškai pagrįsta metodika ir 4 dalyje nurodytais veiksniais.

Agentūra gali reikalauti, kad orlaivio naudotojas pateiktų papildomą informaciją, kuri reikalinga ženklui išduoti.

Jei orlaivio naudotojas nepateikia visos informacijos, kuri yra reikalinga, kad Agentūra išduotų prašomą ženklą, Agentūra prašymą atmeta.

Orlaivio naudotojas gali pateikti apeliaciją dėl Agentūros pagal šią dalį ir šio straipsnio 7 dalį priimtų sprendimų. Tokia apeliacija per 10 dienų nuo pranešimo apie sprendimą pateikiama Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1139¹ 105 straipsnyje nurodytai Apeliacinei tarybai. Taikomi Reglamento (ES) 2018/1139 106 ir 107 straipsniai, 108 straipsnio 2 ir 3 dalys bei 111, 112, 113 ir 114 straipsniai. Visus sprendimus pagal šią dalį Agentūra priima nepagrįstai nedelsdama.

7. Agentūra periodiškai peržiūri, ar nepasikeitė veiksniai, kuriais remiantis kiekvienam skrydžiui arba tomis pačiomis sąlygomis vykdomų skrydžių grupei buvo išduotas ženklas. Jei Agentūra padaro išvadą, kad ženklas nebėra tinkamas, ji esamą ženklą panaikina arba išduoda naują ženklą, prieš tai suteikusi orlaivio naudotojui galimybę būti išklaustam. Agentūra apie savo sprendimą informuoja orlaivio naudotoją.

Orlaivio naudotojas nedelsdamas atitinkamai pakoreguoja ženklą rodymą.

¹ 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

8. Orlaivių naudotojai, kuriems suteiktas ženklas pagal 6 dalį, rodo tą ženklą, kuriame pateikiama 3 dalies antroje pastraipoje nurodyta informacija. Ženklas turi būti lengvai prieinamas ir suprantamas. Jis pateikiamas taip, kad vartotojai galėtų lengvai palyginti įvairių orlaivių naudotojų tuo pačiu maršrutu vykdomų skrydžių aplinkosauginį veiksmingumą. Kai orlaivio operatorius rodo ženklą pardavimo vietoje arba bet kurioje kitoje sąlyčio su vartotojais vietoje, jis tą patį turi padaryti visiems skrydžiams, kuriems taikomas šis reglamentas.
9. Siekiant finansuoti Agentūros teikiamos paslaugos išlaidas, už ženklo išdavimą orlaivio naudotojo prašymu taikomas mokestis. Iš tokių mokesčių gautos pajamos yra pajamos, kaip tai suprantama Reglamento (ES) 2018/1139 120 straipsnio 1 dalyje, ir jos laikomos asignuotosiomis pajamomis, kurios skiriamos Agentūrai toms išlaidoms padengti. Taikomos Reglamento (ES) 2018/1139 126 straipsnio 2 ir 3 dalys. Mokesčio suma nustatoma vadovaujantis Reglamento (ES) 2018/1139 126 straipsnio 4 dalimi.
10. Vykdydama savo užduotis aplinkos apsaugos srityje, kaip nustatyta Reglamento (ES) 2018/1139 87 straipsnio 2 dalyje, Agentūra prisideda prie informuotumo apie šiuo straipsniu nustatytos ženklinimo sistemos egzistavimą didinimo.

11. Siekiant užtikrinti vienodą šiame straipsnyje išdėstytų taisyklių įgyvendinimą ir jų laikymąsi, Komisija ne vėliau kaip 2025 m. sausio 1 d. priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios nuostatos dėl:
- a) 4 dalyje nurodytos standartizuotos ir moksliskai pagrįstos metodikos, grindžiamos geriausiais turimais moksliniais duomenimis, visų pirma Agentūros pateiktais duomenimis, įskaitant 4 dalies a punkte nurodytą įverčių naudojimo metodiką;
 - b) procedūros, pagal kurią orlaivių naudotojai turi teikti Agentūrai svarbią informaciją, kad ji galėtų išduoti ženklą, ir procedūros, pagal kurią Agentūra išduoda tą ženklą, įskaitant terminą, per kurį Agentūra turi priimti sprendimą pagal 6 dalį;
 - c) pagal šį straipsnį išduotų ženklų galiojimo trukmės, kuri negali būti ilgesnė nei vieneri metai;
 - d) sąlygų, kuriomis Agentūra turi atlikti 7 dalyje nurodytą peržiūrą;
 - e) 7 dalyje minėtos procedūros, pagal kurią Agentūra gali panaikinti esamą ženklą arba išduoti naują ženklą;

- f) pagal šį straipsnį išduotų ženklų rodymo šablonų;
- g) paprastos prieigos prie visų išduotų ženklų elektroniniu formatu užtikrinimo;
- h) galimybės ir sąlygų, kurioms esant orlaivių naudotojai, nenaudodami šiame straipsnyje nurodyto ženklo, skrydžių iš Sąjungos uostų atžvilgiu gali rodyti aplinkosauginio veiksmingumo informaciją, kuri panaši į 3 dalyje nurodytą informaciją.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 16 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

12. Komisija ne vėliau kaip 2027 m. liepos 1 d. nustato ir įvertina šiuo straipsniu nustatytos ženklinimo sistemos veikimo raidą ir galimybes pagerinti šią sistemą arba jai papildomas priemones, siekiant visų pirma nustatyti privalomą aplinkosauginio ženklinimo sistemą, apimančią visus skrydžių arba skrydžių grupės aplinkosauginio veiksmingumo aspektus ir įvairias dekarbonizacijos priemones, kurių orlaivių naudotojai imasi, visapusiškai laikantis Sąjungos teisės. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje išdėsto pagrindines pagal šią dalį atlikto vertinimo išvadas. Kai tinkama, prie tos ataskaitos ji gali pridėti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

15 straipsnis
Lankstumo mechanizmai

1. Nukrypstant nuo 4 straipsnio 1 dalies, nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d. aviacinių degalų tiekėjas kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu gali tiekti I priede apibrėžtas TAD minimalias dalis, apskaičiuotas kaip visų aviacinių degalų, kuriuos jis tiekė Sąjungos oro uostuose tuo ataskaitiniu laikotarpiu, svartinį vidurkį.
2. Komisija ne vėliau kaip 2024 m. liepos 1 d. nustato ir įvertina TAD gamybos ir tiekimo Sąjungos aviacinių degalų rinkoje raidą ir įvertina galimybes pagerinti 1 dalyje nurodytą esamą TAD lankstumo mechanizmą arba jį papildančias priemones, pavyzdžiui, nustatyti arba pripažinti prekyaujamos TAD sistemą, siekiant sudaryti sąlygas degalų tiekimui į Sąjungą be fizinės jungties su tiekimo vieta, siekiant toliau sudaryti palankesnes sąlygas tiekti ir naudoti TAD aviacijoje lankstumo laikotarpiu.

Tokia galima parduodamų sertifikatų sistema galėtų sudaryti sąlygas orlaivių naudotojams ir (arba) degalų tiekėjams pirkti TAD pagal su aviacinių degalų tiekėjais sutartimis įformintus susitarimus ir pareikšti apie TAD naudojimą Sąjungos oro uostuose.

Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje išdėstomos pagrindinės pagal šią dalį atlikto vertinimo išvados, ir, kai tinkama, kartu pateikia pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

16 straipsnis
Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda „RefueLEU Aviation“ komitetas (toliau – komitetas). Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

17 straipsnis
Ataskaitos ir peržiūra

1. Komisija ne vėliau kaip 2027 m. sausio 1 d., o vėliau – kas ketverius metus, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento taikymo ataskaitą.

2. Ataskaitoje pateikiamas išsamus aviacinių degalų rinkos raidos ir tos raidos poveikio Sąjungos aviacijos vidaus rinkos veikimui įvertinimas, be kita ko, susijęs su konkurencingumu ir junglumu, ypač dėl salų ir atokiausių regionų, ir su per gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekio mažinimo ekonominiu efektyvumu. Ataskaitoje taip pat vertinamas investicijų, užimtumo ir mokymo poreikis ir TAD moksliniai tyrimai bei inovacijos. Be to, ataskaitoje pateikiama informacija apie aviacijos sektoriaus mokslinių tyrimų ir inovacijų srities technologinę pažangą, susijusią su TAD, be kita ko, susijusią su kitų išmetamųjų teršalų, nei CO₂, kiekio mažinimu arba tiesioginio surinkimo iš oro technologijomis.
3. Ataskaitoje įvertinamas galimas poreikis peržiūrėti šio reglamento taikymo sritį, TAD apibrėžtį, reikalavimus atitinkančius degalus bei 4 straipsnyje ir I priede nustatytas minimalias dalis, taip pat baudų dydį. Ataskaitoje įvertinama galimybė išplėsti šio reglamento taikymo sritį, kad ji apimtų kitus energijos šaltinius ir kitų rūšių sintetinius degalus, apibrėžtus Direktyvoje (ES) 2018/2001, kartu deramai atsižvelgiant į technologinio neutralumo principą. Ataskaitoje taip pat įvertinamos iniciatyvos, patobulinimai ir papildomos priemonės, kuriomis siekiama toliau lengvinti ir skatinti didesnę tiekimą ir neįmaišomųjų aviacinių degalų naudojimą, bei susijusios paslaugos, infrastruktūra ir technologijos, vadovaujantis tikslu dekarbonizuoti oro transportą, ir kartu išlaikant vienodas veiklos vykdymo sąlygas.

4. Ataskaitoje apsvaustoma galimybė įtraukti mechanizmus TAD gamybai ir papildymui palaikyti, įskaitant lėšų rinkimą ir naudojimą, ir sumažinti neigiamą šio reglamento poveikį susisiekimui ir konkurencingumui. Ataskaitoje apsvaustoma, ar tokie mechanizmai turėtų apimti finansinius ir kitus mechanizmus siekiant sumažinti TAD ir tradicinių aviacinių degalų kainų skirtumus.
5. Ataskaitoje įvertinamas pagal 5 straipsnį suteiktų išimčių poveikis aviacijos vidaus rinkos veikimui.

Į ataskaitą, kiek tai įmanoma, įtraukiama informacija apie politikos pokyčius atitinkamose trečiosiose valstybėse, be kita ko, jų daugiašalių ir dvišalių susitarimų su Sąjunga arba su Sąjunga bei jos valstybėmis narėmis kontekste, taip pat apie galimos politikos sistemos, skirtos TAD tiekimui ir papildymui ICAO lygmeniu kūrimą.

Ataskaitoje įvertinamas Sąjungos oro vežėjų ir centrinių oro uostų konkurencingumas, palyginti su konkurentais atitinkamose trečiosiose valstybėse, taip pat galimas nukreipimas kitais maršrutais, visų pirma nukreipiant eismą į centrinius oro uostus trečiosiose valstybėse, lemiantis anglies dioksido nutekėjimą. Visų pirma, jei nebus nustatyta tarptautinio lygmens privaloma TAD naudojimo tarptautiniams skrydžiams sistema, kurios užmojis bus panašus į šiame reglamente nustatytus reikalavimus, arba tarptautiniu lygmeniu sukurti mechanizmai, kuriais būtų galima užkirsti kelią anglies dioksido nutekėjimo rizikai ir konkurencijos tarptautinės aviacijos srityje iškraipymui, ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. Komisija, kai tikslinga, turi apsvarstyti tikslinius mechanizmus, kuriais siekiama užkirsti kelią tokiam poveikiui, įskaitant, jei tikslinga, galimybę taikyti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2023/956¹ nustatytą pasienio anglies dioksido korekcinį mechanizmą tarptautinei aviacijai, taip pat kitų rūšių priemones, atsižvelgiant į tai, kad skrydžio galutinė paskirties vieta yra už Sąjungos teritorijos ribų.

6. Ataskaitoje pateikiama išsami informacija apie šio reglamento vykdymo užtikrinimą. Ataskaitoje svarstoma, ar šis reglamentas turėtų būti iš dalies keičiamas, ir, kai tikslinga, kurie pakeitimai turėtų būti svarstomi, atsižvelgiant į galimą ICAO lygmens politikos sistemą, skirtą TAD naudojimui.

Pirmoje ataskaitoje arba anksčiau pateiktoje atskiroje ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai Komisija įvertina galimas degalų kiekio optimizavimo aviaciniuose degaluose priemones.

¹ 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/956, kuriuo nustatomas pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas (OL L 130, 2023 5 16, p. 52).

7. Rengdama tą ataskaitą Komisija gali konsultuotis su valstybėmis narėmis ne vėliau kaip likus šešiams mėnesiams iki jos priėmimo.

18 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2024 m. sausio 1 d.

Tačiau 4, 5, 6, 8 ir 10 straipsniai taikomi nuo 2025 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu

Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

I PRIEDAS

4 straipsnyje nurodytos TAD dalys

- a) nuo 2025 m. sausio 1 d. minimali TAD dalis kiekvienais metais yra 2 %;
- b) nuo 2030 m. sausio 1 d. minimali TAD dalis kiekvienais metais yra 6 %, o ją sudaro:
 - i) laikotarpiu nuo 2030 m. sausio 1 d. iki 2031 m. gruodžio 31 d.: vidutinė sintetinių aviacinių degalų dalis tuo laikotarpiu – 1,2 %; iš jos minimali sintetinių aviacinių degalų dalis kiekvienais metais – 0,7 %,
 - ii) laikotarpiu nuo 2032 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d.: vidutinė sintetinių aviacinių degalų dalis tuo laikotarpiu – 2,0 %; iš jos kiekvienais metais nuo 2032 m. sausio 1 d. iki 2033 m. gruodžio 31 d. minimali sintetinių aviacinių degalų dalis – 1,2 %; iš jos minimali sintetinių aviacinių degalų dalis nuo 2034 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d. – 2,0 %;
- c) nuo 2035 m. sausio 1 d. minimali TAD dalis kiekvienais metais yra 20 %; iš jos minimali sintetinių aviacinių degalų dalis yra 5 %;
- d) nuo 2040 m. sausio 1 d. minimali TAD dalis kiekvienais metais yra 34 %; iš jos minimali sintetinių aviacinių degalų dalis yra 10 %;

- e) nuo 2045 m. sausio 1 d. minimali TAD dalis kiekvienais metais yra 42 %, iš jos minimali sintetinių aviacinių degalų dalis yra 15 %;
 - f) nuo 2050 m. sausio 1 d. minimali TAD dalis kiekvienais metais yra 70 %; iš jos minimali sintetinių aviacinių degalų dalis yra 35 %.
-

II PRIEDAS

Orlaivio naudotojo ataskaitų šablonai

Orlaivio naudotojo ataskaitos dėl aviacinių degalų papildymo šablonas

Sąjungos oro uostas	Sąjungos oro uosto ICAO kodas	Metinis aviacinių degalų poreikis (tonomis)	Faktinis papildytų aviacinių degalų kiekis (tonomis)	Metinis į baką neįpiltas kiekis (tonomis)	Bendras metinis į baką neįpiltas kiekis (tonomis)	Metinis į baką įpiltas kiekis dėl degalų saugos taisyklių (tonomis)

Orlaivio naudotojo ataskaitos dėl įsigytų TAD šablonas

Bendras vykdytų skrydžių skaičius	Bendras skrydžio valandų skaičius	Degalų tiekėjas	Įsigytas kiekis (tonomis)	Konversijos procesas	Charakteristikos	Žaliavų kilmė	Per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis