



Brüsszel, 2022. június 2.  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2021/0205(COD)

---

---

TRANS 348  
AVIATION 107  
ENV 532  
ENER 244  
IND 211  
COMPET 434  
ECO 49  
RECH 329  
CODEC 830  
CLIMA 255  
RELEX 726  
IA 86

#### AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a delegációk
Előző dok. sz.:	8859/22
Biz. dok. sz.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról – „ReFuelEU” légiközlekedési kezdeményezés – Általános megközelítés

---

Tájékoztatás céljából mellékelten továbbítjuk a delegációknak a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács (Közlekedés) 2022. június 2-i ülésén a fent említett javaslatról elfogadott általános megközelítés szövegét.

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>1</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>2</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az elmúlt évtizedekben a légi közlekedés mint az uniós gazdaság egyik legjobban teljesítő és legdinamikusabb ágazata, döntő szerepet játszott az Unió gazdaságában és az uniós polgárok mindennapi életében. Az egyik fő hajtóereje volt a gazdasági növekedésnek, a munkahelyteremtésnek, a kereskedelemnek és a turizmusnak, valamint a vállalkozások és a polgárok mobilitásának és a közöttük lévő összeköttetéseknek, mindenekelőtt az uniós légiközlekedési belső piacon. A légiközlekedési szolgáltatások terén megvalósult növekedés jelentős mértékben hozzájárult az Unión belüli és a harmadik országokkal való összeköttetések javításához, és kulcsfontosságú tényezőt jelentett az uniós gazdaság egészének működése szempontjából.

---

<sup>1</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>2</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

- (2) 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. A világjárvány felszámolását szem előtt tartva várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. Ugyanakkor az ágazat kibocsátása 1990 óta növekszik, és a növekvő kibocsátás tendenciája visszatérhet a világjárvány leküzdésével. Ezért fel kell készülni a jövőre, és el kell végezni a szükséges kiigazításokat, biztosítva a légiközlekedési piac megfelelő működését, amely hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, magas szintű összekapcsoltsággal, biztonsággal és védelemmel.
- (3) Az uniós légiközlekedési ágazat működését az Unión belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legjobban integrált ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. A légi közlekedés külső politikáját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten megállapított szabályok, valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások szabályozzák.
- (4) A légi közlekedési piacon Unió-szerte erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, így e piacon elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A légi közlekedési piacnak és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte egy olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a légi jármű-üzembentartók, a repülőterek és a légi közlekedési ágazat egyéb szereplői egyenlő esélyekkel folytathatják tevékenységüket. Piaci torzulások megjelenése esetén fennáll a veszélye annak, hogy a légi jármű-üzembentartók vagy a repülőterek hátrányos helyzetbe kerülnek a belső vagy külső versenytársakkal szemben. Ez pedig a légi közlekedési ágazat versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások légi úton való összekapcsoltságának csökkenéséhez vezethet.

- (5) Különösen fontos egyenlő versenyfeltételeket biztosítani az uniós légitársasági piacon a légitársaság-üzemanyagok tekintetében, amelyek a légitársaság-üzemanyagok költségeinek jelentős részét teszik ki, ugyanakkor a fenntartható légitársaság-üzemanyagok használatának előmozdításával elő kell segíteni a légitársaságok dekarbonizációját. Az üzemanyagárak változásai befolyásolhatják a légitársaság-üzemanyagok gazdasági teljesítményét, és negatívan befolyásolhatják a piaci versenyt. Amennyiben a légitársaság-üzemanyagok ára tekintetében különbségek vannak az uniós repülőterek vagy az uniós és nem uniós repülőterek között, ez arra késztetheti a légitársaság-üzemanyagokat, hogy gazdasági okokból módosítsák üzemanyag-feltöltési stratégiáikat. Az üzemanyag-tartályozás növeli a légitársaságok üzemanyag-fogyasztását, és szükségtelen üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz. Ennek megfelelően a légitársaság-üzemanyag-tartályozása aláássa az Unió környezetvédelmi erőfeszítéseit. Egyes légitársaság-üzemanyagok a saját bázisukon meglévő kedvező légitársaság-üzemanyag-árakat versenyelőnyként tudják használni más, hasonló útvonalakat üzemeltető légitársaságokkal szemben. Ez káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, és a légitársaság-összeköttetésekre nézve is káros lehet. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania az ilyen gyakorlatok megelőzésére a szükségtelen környezeti károk elkerülése, valamint a légitársasági piacon a tisztességes verseny feltételeinek helyreállítása és megőrzése érdekében.
- (6) A fenntartható fejlődés a közös közlekedéspolitikának egyik kulcsfontosságú célja. Ez összehangolt megközelítésmódot tesz szükségessé annak érdekében, hogy az uniós közlekedési rendszerek hatékony működése és a környezet védelme egyaránt biztosítható legyen. A légitársaságok fenntartható fejlődéséhez olyan intézkedések bevezetésére van szükség, amelyek célja az uniós repülőterekről közlekedő légitársaságok szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése. Ezeknek az intézkedéseknek hozzá kell járulniuk az Unió 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez.



- (10) Globális szinten a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az ICAO szabályozza. Az ICAO különösen részletes követelményeket állapít meg a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) hatálya alá tartozó légi járatokon használt fenntartható légi jármű-üzemanyagok fenntarthatóságára, nyomonkövethetőségére és elszámolására vonatkozóan. Bár a CORSIA keretében ösztönzőket határoztak meg, és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó, törekvésenként megfogalmazott hosszú távú célok megvalósíthatóságára irányuló munka fontos pillérét alkotják, jelenleg nincs kötelező rendszer a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nemzetközi járatok esetében való használatára vonatkozóan. Az EU vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú légiközlekedési megállapodások általában tartalmazzák környezetvédelmi rendelkezéseket. Ezek a rendelkezések azonban egyelőre nem írják elő a szerződő felek számára kötelező érvényű követelményeket a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatára vonatkozóan.
- (11) Uniós szinten a közlekedési ágazatban a megújuló energiára vonatkozó általános szabályokat az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>4</sup> határozza meg. Az ilyen horizontális ágazatközi szabályozási keretek a múltban nem bizonyultak hatékonyak a légi közlekedésben a fosszilis tüzelőanyagokról a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra való átállás tekintetében. Az (EU) 2018/2001 irányelv és annak elődje átfogó célkitűzéseket határozott meg valamennyi közlekedési mód megújuló üzemanyaggal való ellátására vonatkozóan. Figyelemmel arra, hogy a légi közlekedés kis üzemanyagpiacot jelent, amelynek tekintetében a megújuló üzemanyagok előállítása – más közlekedési módokhoz képest – költségesebb, az ilyen szabályozási kereteket ki kell egészíteni légiközlekedés-specifikus intézkedésekkel, amelyek a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésének hatékony fellendítését célozzák. Továbbá az (EU) 2018/2001 irányelv nemzeti átültetése azzal a veszéllyel jár, hogy jelentős felaprózódás alakul ki a légiközlekedési piacon, ahol a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó nemzeti szabályok igen eltérő célszámokat határoznak meg. Ez várhatóan tovább súlyosbítaná az egyenlő versenyfeltételekkel kapcsolatos problémákat a légi közlekedésben.

---

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

- (12) Ezért egységes szabályokat kell megállapítani a légi közlekedés belső piacára vonatkozóan, kiegészítendő az (EU) 2018/2001 irányelvet és teljesítendő annak átfogó célkitűzéseit az uniós légiközlekedési belső piacból fakadó sajátos igények és követelmények kezelése révén. E rendelet célja különösen a légiközlekedési piac felaprózódásának elkerülése, a gazdasági szereplők közötti esetleges versenytorzulások megelőzése, valamint az, hogy elejét vegyék a légi jármű-üzembentartók körében az üzemanyag-feltöltéssel kapcsolatos költségek elkerülésére irányuló tisztességtelen gyakorlatoknak, előmozdítva ugyanakkor a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát. Ez a rendelet azonban nem sértheti az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott kötelezettségeket; a tagállamok érvényesíthetik az e rendelet hatálya alá tartozó légi jármű-üzemanyagok használatát az említett irányelvben meghatározott célkitűzések és célértékek elérése érdekében, az említett irányelvben meghatározott feltételek mellett és az abban meghatározott korlátokon belül.
- (13) E rendelet célja elsősorban egy olyan keret létrehozása, amely a légi jármű-üzemanyagok használata tekintetében helyreállítja és megőrzi az egyenlő versenyfeltételeket a légiközlekedési piacon. Egy ilyen keretnek meg kell akadályoznia az Unión belüli eltérő követelményeket, amelyek súlyosbítanák a légi jármű-üzembentartók közötti versenyt torzító üzemanyag-feltöltési gyakorlatokat, vagy egyes repülőtereket versenyhátrányba hoznának másokkal szemben. Másodsorban a rendelet célja az, hogy az uniós légiközlekedési piacon szilárd szabályokat vezessen be annak biztosítása érdekében, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok részaránya fokozatosan növekedjen az uniós repülőtereken anélkül, hogy ez káros hatással lenne az uniós légi közlekedés belső piacának versenyképességére.
- (14) Alapvető fontosságú harmonizált szabályokat megállapítani az EU belső piacának egészében, amelyek közvetlenül és egységesen alkalmazandók egyfelől a légiközlekedési piac szereplőire, másfelől pedig a légi jármű-üzemanyagok piacának szereplőire. Az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott átfogó keretet ki kell egészíteni a légi közlekedésre alkalmazandó *lex specialis*-sal. Ennek fokozatosan növekvő célértékeket kell tartalmaznia a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kínálata tekintetében. Ezeket a célértékeket körültekintően kell meghatározni, figyelembe véve a jól működő légiközlekedési piac célkitűzéseit, a légiközlekedési ágazat dekarbonizációjának szükségességét és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok ágazatának jelenlegi helyzetét.

(15) Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi járatként üzemelő, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre kell alkalmazni. A rendelet nem alkalmazandó a humanitárius, repatriálási és kitoloncolási, kutatási, mentési, katasztrófaelhárítási vagy orvosi célú műveletekben részt vevő légi járművekre, például a katonai légi járművekre, valamint a vámügyi, rendőrségi és tűzoltási műveletekre. Az ilyen körülmények között üzemeltetett járatok ugyanis kivételes jellegűek, és mint ilyenek, nem mindig tervezhetők ugyanolyan módon, mint a menetrend szerinti járatok. Működésük jellegéből adódóan előfordulhat, hogy nem mindig képesek teljesíteni az e rendelet szerinti kötelezettségeket, mivel ez szükségtelen terhet jelenthet a számukra. Annak érdekében, hogy az egységes uniós légiközlekedési piacon egyenlő versenyfeltételek érvényesüljenek, e rendeletnek az EU területén található repülőterekről üzemeltetett kereskedelmi légi forgalom lehető legnagyobb részére ki kell terjednie. Ugyanakkor annak érdekében, hogy a légi összeköttetés az uniós polgárok, vállalkozások és régiók javát szolgálhassa, el kell kerülni, hogy indokolatlan terhek háruljanak a kis repülőtereken végzett légiközlekedési műveletekre. Meg kell határozni az éves légi utasforgalomra és teherforgalomra vonatkozó küszöbértéket, amely alatt a repülőterek nem tartoznak e rendelet hatálya alá. A rendelet hatályának azonban az uniós repülőterekről induló teljes forgalom legalább 95 %-ára ki kell terjednie. Ezen túlmenően a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy úgy döntsenek, hogy a területükön található olyan repülőtereket, amelyek nem érik el ezt a küszöbértéket, e rendelet alkalmazásában uniós repülőternek kell tekinteni, és ezért e rendelet hatálya alá kell tartozniuk. Ugyanezen okokból küszöbértéket kell meghatározni azon légi jármű-üzembentartók mentesítésére, amelyek nagyon csekély számú járatot indítanak az EU területén található repülőterekről.

- (16) Elő kell mozdítani az olyan fenntartható légitársaság-üzemanyagok fejlesztését és bevezetését, amelyek nagy potenciállal rendelkeznek a fenntarthatóság és a kereskedelmi érettség tekintetében, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal is rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése szempontjából. Ez várhatóan támogatni fogja az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, továbbá rövid és hosszú távon biztosítani fogja a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való megfelelő ellátást, hozzájárulva ezáltal az uniós közlekedés dekarbonizációjával kapcsolatos törekvésekhez, és egyúttal erősítve a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. E célból támogathatónak kell lennie minden olyan bioüzemanyagnak, amely megfelel az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátási kritériumoknak, és amelyet az említett irányelvvel összhangban tanúsítottak – az „élelmiszer- és takarmánynövényekből” előállított bioüzemanyagok kivételével – valamint az említett irányelvben említett üvegházhatásúgáz-kibocsátásmegtakarítási küszöbértéknek megfelelő, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagoknak és a széntartalom újrahasznosításával nyert légitársaság-üzemanyagoknak. E tekintetben az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a bioüzemanyagok, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok támogathatóságának az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott fenntarthatósági kritériumokon és küszöbértékeken kell alapulnia.

A fenntartható légitársaság-üzemanyagok közül különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállítottak alapvető fontosságúak, mivel jelenleg ezek képviselik azt a kereskedelmileg legérettebb technológiát, amely alkalmas a légi közlekedés rövid távon történő dekarbonizálására. Az egyidejű feldolgozás útján előállított üzemanyagok megújuló részarányának támogathatónak kell lennie a fenntartható légitársaság-üzemanyagok fogalom meghatározása szerint, amennyiben a megújuló részarányt az (EU) 2018/2001 irányelvben felsorolt alapanyagokból állítják elő – az említett irányelv 2. cikke második bekezdésének 40. pontjában meghatározott „élelmiszer- és takarmánynövényekből” előállított bioüzemanyagok kivételével –, és az a [XXX] felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meghatározott módszertannal összhangban kerül megállapításra.

E rendelet hatályát ki kell terjeszteni az olyan, alacsony szén-dioxid kibocsátású szintetikus légitársaság-üzemanyagokra is, amelyek révén a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokhoz hasonlóan nagy mértékben csökken az üvegházhatású gázok kibocsátása.

- (16a) A kozmetikai célú és takarmányban való felhasználásukra tekintettel az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 34. pontjában meghatározott fejlett bioüzemanyagoktól és az említett irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított bioüzemanyagoktól eltérő, az egyes üzemanyag-forgalmazók által az uniós repülőtereken biztosított bioüzemanyagok arányát – a fenntartható légitársaság-üzemanyagoknak az egyes uniós repülőtereken e rendelet alapján biztosítandó minimális részarányának való megfelelés céljából – legfeljebb 3 %-ban célszerű megállapítani.

- (17) Fenntarthatósági okokból a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. Közvetett földhasználat-változásra akkor kerül sor, amikor a bioüzemanyagok előállítását célzó növénytermesztés kiszorítja az élelmiszer- és takarmánycélú hagyományos növénytermesztést. Ez a többletigény növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és a mezőgazdasági termőterületek olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre való kiterjesztését eredményezheti, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, ez pedig további üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz, valamint aggályokat vet fel a biológiai sokféleség csökkenése tekintetében. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke több különböző tényezőtől függ, többek között a tüzelőanyag-előállításához használt alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok használatából eredő további alapanyag-igény szintjétől, valamint attól, hogy a nagy szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A földhasználat közvetett megváltozásának legnagyobb kockázatát a bioüzemanyagok, azaz az olyan alapanyagokból előállított üzemanyagok esetében azonosították, amelyeknél megfigyelték a termőterület jelentős mértékű átterjedését a magas szénkészletekkel rendelkező földterületekre. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. Ez a megközelítés összhangban van az uniós szakpolitikával és különösen az (EU) 2018/2001 irányelvvel, amely korlátozza az ilyen bioüzemanyagok közúti és vasúti közlekedésben való használatát és maximális értéket határoz meg erre vonatkozóan, figyelembe véve, hogy ezek a bioüzemanyagok kevesebb környezeti előnnyel járnak, gyengébb a teljesítményük az üvegházhatás-csökkentési potenciál tekintetében, és a fenntarthatósággal kapcsolatban is többféle aggályt vetnek fel. A közvetett földhasználat-változás a hozzá kapcsolódó üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett – amely képes részben vagy akár teljes egészében semmissé tenni az egyes bioüzemanyagok révén elért kibocsátás-csökkentést – kockázatot jelent a biológiai sokféleségre nézve is. Ez a kockázat különösen súlyos a termelésnek a kereslet jelentős növekedésén alapuló, potenciálisan nagy mértékű bővülésével összefüggésben. A légi közlekedési ágazatban napjainkban jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bio-üzemanyagok iránti kereslet, mivel a jelenleg használt légijármű-üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért helyénvaló elkerülni azt, hogy az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok iránt potenciálisan nagy kereslet keletkezzen annak következtében, hogy e rendelet előmozdítja ezek használatát. Amiatt, hogy e rendelet keretében nem támogathatók a terményalapú üzemanyagok, egyúttal minimálisra csökken a dekarbonizációnak a közúti közlekedésben való lassításával kapcsolatos kockázat is, amely egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútról a légi közlekedési ágazatra való áthelyeződéséből eredhetne. Az ilyen áttevődést mindenképpen a minimálisra kell csökkenteni, mivel a közúti közlekedés továbbra is messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat.

- (18) [...]
- (19) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légitársaság-üzembentartók egyenlő esélyek alapján versenyezzenek a fenntartható légitársaság-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. A légitársasági szolgáltatások piacán bekövetkező torzulások elkerülése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó uniós repülőtereket el kell látni a fenntartható légitársaság-üzemanyagok egységes, minimálisan biztosítandó részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel. Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ezáltal ösztönözzék a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb üzemanyag-technológiák alkalmazását, amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a fenntartható légitársaság-üzemanyagok – és ezeken belül a szintetikus légitársaság-üzemanyagok – minimálisan biztosítandó részarányát. Külön részskötelezettséget kell meghatározni a szintetikus légitársaság-üzemanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus légitársaság-üzemanyagok a hagyományos légitársaság-üzemanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett figyelemreméltó előnyökkel járnak a fenntartható légitársaság-üzemanyagok más típusaihoz képest a termelési folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légitársaság-üzemanyagok előállítási költségei azonban a becslések szerint jelenleg 3–6-szor magasabbak a hagyományos légitársaság-üzemanyagok piaci áránál. Ezért e rendeletnek külön részskötelezettséget kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan. Az üzemanyag-forgalmazók számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az e rendeletben meghatározott minimális részarányokat olyan, alacsony szén-dioxid-kibocsátású hidrogénből nyert, alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus légitársaság-üzemanyagok felhasználásával teljesítsék, amelyek révén a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokhoz hasonlóan nagy mértékben csökken az üvegházhatású gázok kibocsátása.
- (20) Alapvető fontosságú biztosítani, hogy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok minimális részaránya ellátási hiány nélkül sikeresen eljusson a légi közlekedés piacára. E célból elegendő átfutási időt kell előírni ahhoz, hogy a megújulóüzemanyag-ipar ennek megfelelően fejlesztesse termelési kapacitását. 2025-től kezdődően kötelezővé kell tenni a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való ellátást. Hasonlóképpen, a jogbiztonságnak és a kiszámíthatóságnak a piac számára történő biztosítása, valamint a fenntartható légitársaság-üzemanyag-előállítási kapacitásra irányuló beruházások tartós ösztönzése érdekében e rendelet feltételeinek hosszú távon stabilnak kell lenniük.

(20a) Mivel a rendelet nem határozza meg a fenntartható légitársaságok maximális részarányát valamennyi légitársaságban, a légitársaságok és az üzemanyag-forgalmazók ambiciózusabb környezetvédelmi politikát is folytathatnak, a fenntartható légitársaságok nagyobb mértékű használatával és forgalmazásával a teljes működési hálózatukban. Ennek megfelelően a piac számára továbbra is lehetővé kell tenni, hogy nagyobb mennyiségű fenntartható légitársaságot szállítson és használjon fel annál, ami az e rendeletben meghatározott minimális részarányok alkalmazásához szükséges. Ezenkívül a légi közlekedési ágazat dekarbonizációjának további fokozása érdekében, valamint tekintettel a szintetikus légitársaságok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy korlátozott ideig és meghatározott felső határig terjedően a fenntartható légitársaságoknak – és ezeken belül a szintetikus légitársaságoknak – az e rendeletben meghatározottaknál magasabb minimális részarányát alkalmazzák a területükön található egy vagy több olyan uniós repülőtéren, ahol az előző jelentéstételi időszakban az uniós repülőterek átlagában vagy 2027. január 1-je előtt bármikor elérték az említett üzemanyagok e rendeletben meghatározott minimális részarányát. A tagállamok számára lehetőséget kell biztosítani arra is, hogy ne alkalmazzanak ilyen felső határokat az olyan kis repülőterek esetében, ahol az éves nem belföldi utasforgalom kevesebb mint 2 millió utas, mivel ez a további lehetőség nem érintené hátrányosan a belső légitársasági piacot. Amennyiben azonban a szintetikus légitársaságok forgalmazása az Unió egyetlen repülőterén sem biztosítható az ilyen üzemanyagok Unión belüli előállításának vagy az azokkal való ellátásnak a strukturális hiánya miatt, a Bizottságnak határozatot kell elfogadnia, amelyben előírja a tagállamok számára, hogy függesszék fel az ilyen magasabb nemzeti minimális részarányok alkalmazását. E rendelet rendelkezései nem akadályozhatják meg a tagállamokat abban, hogy az e rendeletben meghatározottaktól eltérő olyan célzott intézkedéseket hajtsanak végre, amelyek a fenntartható légitársaságok belföldi légi járatokon való használatának megkönnyítésére irányulnak.

- (21) Azzal, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat bevezetik az uniós repülőtereken és használatukat felfuttatják, az üzemanyag-tartályozási gyakorlatok – a légi jármű-üzemanyagok megnövekedett költségei miatt – tovább súlyosbodhatnak. Az üzemanyag-tartályozási gyakorlatok nem fenntarthatók és azokat el kell kerülni, mivel aláássák a közlekedés környezeti hatásainak csökkentésére irányuló uniós erőfeszítéseket. Ez ellentétes lenne a légi közlekedés dekarbonizációs célkitűzéseivel, mivel a légi járművek súlyának növekedése növelné az üzemanyag-fogyasztást és a kapcsolódó kibocsátásokat egy adott járaton. Az üzemanyag-tartályozási gyakorlatok az Unión belül a légi jármű-üzembentartók és a repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételeket is veszélyeztetik. E rendeletnek ezért elő kell írnia a légi jármű-üzembentartók számára, hogy az adott uniós repülőtérrel való indulás előtt vegyenek fel üzemanyagot. Az adott uniós repülőtérrel való indulást megelőzően feltöltött üzemanyag mennyiségének arányosnak kell lennie az adott repülőtérrel induló repülési műveletekhez szükséges üzemanyag mennyiségével, az alkalmazandó – különösen a 965/2012/EU bizottsági rendeletben<sup>5</sup> foglalt – üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés érdekében feltöltendő tartalék üzemanyag sérelme nélkül. A követelmény biztosítja, hogy az Unión belüli működés tekintetében egyenlő feltételek vonatkozzanak az uniós és a külföldi gazdasági szereplőkre, ugyanakkor biztosítja a környezet magas szintű védelmét.
- (21a) E rendeletnek azonban lehetőséget kell biztosítania arra, hogy meghatározott, 1200 kilométernél rövidebb, uniós repülőterekről induló útvonalak esetében a légi jármű-üzembentartók korlátozott időtartamra mentesüljenek az indulás előtti üzemanyag-feltöltés kötelezettsége alól, amennyiben ezek az üzbentartók bizonyítani tudják, hogy egy adott uniós repülőtéren súlyos és ismétlődő működési nehézségekbe ütköznek a légi járművek üzemanyaggal való feltöltése terén, ami megakadályozza őket abban, hogy észszerű időn belül fordulójáratokat hajtsanak végre – ez pedig negatívan hathat különösen a peremterületekkel való összeköttetésre –, vagy bizonyítani tudnak olyan strukturális üzemanyag-ellátási nehézségeket, amelyek a hasonló típusú üzemanyagok más uniós repülőtereken alkalmazott átlagárához képest jelentősen magasabb üzemanyagárákhoz vezetnek. Az adott repülőtéren tapasztalható jelentősen magasabb árak elsődleges oka nem lehet a fenntartható légi jármű-üzemanyagoknak az adott repülőtéren való nagyobb mértékű felhasználása.

---

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

- (22) Az e rendelet hatálya alá tartozó uniós repülőtér irányító szervezetének meg kell tennie a szükséges intézkedéseket a fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés megkönnyítése érdekében, hogy az ne jelentsen akadályt az ilyen üzemanyagok felhasználása tekintetében. Lehetővé kell tenni, hogy a repülőtér helye szerinti tagállam illetékes hatóságai szükség esetén előírják az adott uniós repülőtér irányító szervezete számára, hogy nyújtson tájékoztatást a légi jármű-üzembentartóknak a fenntartható légi jármű-üzemanyagok zökkenőmentes elosztásáról és az azokkal való zökkenőmentes feltöltésről. Az illetékes hatóságok szerepének lehetővé kell tennie, hogy az uniós repülőterek és légitársaságok közös kapcsolattartó ponttal rendelkezzenek abban az esetben, ha technikai pontosításra van szükség az üzemanyag-infrastruktúra rendelkezésre állásával kapcsolatban.
- (23) A légi jármű-üzembentartók számára elő kell írni, hogy évente tegyenek jelentést az illetékes hatóságoknak és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (a továbbiakban: az Ügynökség) a fenntartható légi jármű-üzemanyagok általuk eszközölt vásárlásairól, valamint ezen üzemanyagok jellemzőiről. Tájékoztatást kell nyújtani a megvásárolt fenntartható légi jármű-üzemanyagok jellemzőiről, így többek között az alapanyag jellegéről és eredetéről, az átalakítási módszerről és a teljes élelciklusra számított kibocsátásról.
- (24) A légi jármű-üzembentartók számára elő kell írni továbbá, hogy évente jelentést tegyenek az uniós repülőterenkénti tényleges légi járműüzemanyag-felvételről annak bizonyítása céljából, hogy nem végeztek üzemanyag-tartályozást. A jelentéseket független hitelesítőknek kell hitelesíteniük, és a megfelelés ellenőrzése és értékelése céljából továbbítaniuk kell az illetékes hatóságok és az Ügynökség részére. A független hitelesítőknek egy a Bizottság által jóváhagyott eszköz segítségével kell meghatározniuk az üzemantartók által jelentett éves légi járműüzemanyag-szükséglet pontosságát.
- (25) A légi járműüzemanyag-forgalmazók számára elő kell írni, hogy évente jelentést tegyenek az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkében említett uniós adatbázisban a légi jármű-üzemanyaggal, többek között a fenntartható légi jármű-üzemanyagokkal való ellátásukról.
- (25a) Helyénvaló, hogy a tagállamok kijelöljék az e rendelet alkalmazásának a légi jármű-üzembentartók, az uniós repülőterek és az üzemanyag-forgalmazók tekintetében történő érvényesítéséért felelős illetékes hatóságot vagy hatóságokat. E rendeletnek meg kell határoznia a légi jármű-üzembentartók, az uniós repülőterek és az üzemanyag-forgalmazók illetékes hatóságokhoz való hozzárendelésére vonatkozó szabályokat. Az Ügynökségnek meg kell küldenie az illetékes hatóságok számára az azon légi jármű-üzembentartókra és légi járműüzemanyag-forgalmazókra vonatkozó összesített adatokat, amelyek tekintetében a hatóságok illetékesek. Az összesítés szintjének a lehetséges mértékben lehetővé kell tennie az illetékes hatóságok számára a más adatforrásokkal való összehasonlítást.

- (25b) Az Ügynökségnek évente technikai jelentést kell készítenie, és azt továbbítani kell a Tanács és az Európai Parlament részére. Ez különösen azért fontos, hogy egyértelműen látható legyen a rendeletnek való megfelelés szintje, a fenntartható légitársaság-üzemanyagok használata az Unióban és a harmadik országokban, a piac helyzete – beleértve a fenntartható légitársaság-üzemanyagok és a fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbség alakulására vonatkozó információkat –, valamint a légitársaság-üzemanyagok összetétele.
- (26) További eljárások nélkül nem állapítható meg pontosan, hogy a légitársaság-üzembentartók ténylegesen fizikailag felvették-e az előírt részarányban a fenntartható légitársaság-üzemanyagokat az adott uniós repülőtereken lévő üzemanyagtartályaikba. Ezért a légitársaság-üzembentartók számára lehetővé kell tenni, hogy beszerzési nyilvántartások alapján jelentsék, mennyi fenntartható légitársaság-üzemanyagot használtak. A légitársaság-üzembentartókat fel kell jogosítani arra, hogy a légitársaság-üzemanyag forgalmazójától megkapják a fenntartható légitársaság-üzemanyag-beszerzésre vonatkozó jelentéstételhez szükséges információkat. Az üzemanyag-forgalmazók az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkében említett tömegmérleg-rendszer használatával igazolhatják az e rendeletnek való megfelelést.
- (27) Alapvető fontosságú, hogy a légitársaság-üzembentartók – saját döntésük szerint – érvényesíthessék a fenntartható légitársaság-üzemanyagok használatát az olyan üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek keretében, mint az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere vagy a CORSIA. Alapvető fontosságú azonban, hogy ez a rendelet ne vezessen a kibocsátáscsökkentés kétszeres elszámolásához. Biztosítani kell, hogy a légitársaság-üzembentartók csak egyszer igényelhessenek kedvezményt a fenntartható légitársaság-üzemanyagok azonos tételének használatához. Az üzemanyag-forgalmazókat fel kell kérni arra, hogy a légitársaság-üzembentartók számára térítésmentesen bocsássanak rendelkezésre minden olyan információt, amely az adott légitársaság-üzembentartó számára értékesített fenntartható légitársaság-üzemanyag tulajdonságaira vonatkozik, és amely releváns a légitársaság-üzembentartó által e rendelet vagy az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek alapján végzett jelentéstétel szempontjából.
- (28) A légi közlekedés belső piacán az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és az Unió éghajlatpolitikai törekvéseihez való igazodás érdekében e rendeletnek hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat kell bevezetnie a légitársaság-üzemanyag-forgalmazókkal és a légitársaság-üzembentartókkal szemben a szabályok be nem tartása esetére. A szankciók mértékének arányosnak kell lennie azzal a környezeti kárral és a belső piac egyenlő versenyfeltételei tekintetében okozott azon sérelemmel, amely a meg nem felelés miatt következett be. A pénzbírságok kiszabásakor a hatóságoknak figyelembe kell venniük a légitársaság-üzemanyag és a fenntartható légitársaság-üzemanyag árának alakulását a jelentéstételi évben.

- (28b) A fosszilis tüzelőanyagokról a fenntartható légitársaság-üzemanyagokra való átállás jelentős szerepet fog játszani a dekarbonizáció elősegítésében. Tekintettel azonban a fenntartható légitársaság-üzemanyagok uniós piacának jelenlegi hiányára, a légitársaság-üzembentartók közötti magas szintű versenyre, valamint a fosszilis kerozin és a fenntartható légitársaság-üzemanyagok közötti jelentős árkülönbségre, ezt az átállást olyan ösztönzőkkel kell támogatni, amelyek tükrözik a fenntartható légitársaság-üzemanyagok környezeti előnyeit, és versenyképesebbé teszik azokat a légitársaság-üzembentartók számára. Hozzájárulna a célkitűzés megvalósításához a pénzbírságokból származó bevételek vagy az e bevételek pénzügyi értékének megfelelő összeg felhasználása a fenntartható légitársaság-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projekteknek, a fenntartható légitársaság-üzemanyagok előállításának vagy olyan mechanizmusoknak a támogatására, amelyek lehetővé teszik a fenntartható légitársaság-üzemanyagok és a hagyományos légitársaság-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását.
- (29) Az e rendeletben meghatározott célértékeket nem teljesítő forgalmazókkal szembeni szankciókat ki kell egészíteni azzal a kötelezettséggel, hogy a következő évben a piacot úgy kell ellátni, hogy a kvótát a hiányt is pótolva teljesítsék.
- (29a) 10 éves átmeneti időszakot kell biztosítani a fenntartható légitársaság-üzemanyagok minimális részarányára vonatkozóan e rendeletben meghatározott követelmények teljesítése céljából annak érdekében, hogy a légitársaság-üzemanyag-forgalmazóknak, az uniós repülőtereknek és a légitársaság-üzembentartóknak észszerű idő álljon a rendelkezésére a szükséges technológiai és logisztikai beruházások megvalósítására. Ebben a szakaszban a bizonyos repülőtereken nagyobb arányban fenntartható légitársaság-üzemanyagot tartalmazó légitársaság-üzemanyag felhasználható a fenntartható légitársaság-üzemanyagok alacsonyabb arányának kompenzálására, vagy annak ellensúlyozására, ha a hagyományos légitársaság-üzemanyag más repülőtereken csökkent mértékben elérhető.
- (30) E rendeletnek rendelkezéseket kell tartalmaznia az Európai Parlament és a Tanács részére a következőkről benyújtandó időszakos jelentésekről: a légi közlekedési és az üzemanyag-piacok alakulása; az e rendelet által az Unió belső légi közlekedési piacára, a szigetek és távoli területek összeköttetésére, továbbá az európai légi fuvarozóknak és repülőtéri csomópontoknak a szomszédos országokban lévő versenytársaikkal szembeni versenyképességére gyakorolt hatás; a rendelet kulcsfontosságú elemeinek – például a fenntartható légitársaság-üzemanyagok minimális részarányának – a hatékonysága; a pénzbírságok mértéke vagy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok elterjedésével kapcsolatos nemzetközi szintű szakpolitikai fejlemények. Ezek az elemek kulcsfontosságúak abból a szempontból, hogy világos képet lehessen alkotni a légitársaság-üzemanyag piacának helyzetéről, és ezeket figyelembe kell venni a rendelet módosításának mérlegelésekor.

Ezekben a jelentésekben a Bizottságnak adott esetben meg kell vizsgálnia a módosítási lehetőségeket, beleértve a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítását és használatát támogató mechanizmusokat, valamint a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a hagyományos légi jármű-üzemanyagok közötti árkülönbségek áthidalását lehetővé tevő mechanizmusokat annak érdekében, hogy korlátozni lehessen e rendeletnek a légi összeköttetésre és a versenyre gyakorolt káros hatásait, és mérsékelni lehessen a kibocsátásáthelyezést.

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

(31) [...].

(31a) A 4. cikk (3) bekezdése és az 5. cikk (2) bekezdése végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a szintetikus légi jármű-üzemanyagok magasabb minimális részarányainak a tagállamok általi alkalmazása, valamint a légi jármű-üzembentartók számára adható, az indulás előtti üzemanyag-feltöltés kötelezettsége alóli mentesség tekintetében.

(32) Mivel e rendelet célját – nevezetesen az egyenlő versenyfeltételek fenntartását az uniós légi közlekedési piacon a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának növelése mellett – a légi közlekedés határokon átnyúló jellege miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a piac jellemzői és az intézkedés hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### *1. cikk*

#### **Tárgy**

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

### *2. cikk*

#### **Alkalmazási kör**

Ezt a rendeletet a légi jármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre és a légi járműüzemanyag-forgalmazókra kell alkalmazni.

A tagállamok adott esetben határozhatnak úgy, hogy a területükön található valamely repülőteret e rendelet alkalmazásában uniós repülőtérnek kell tekinteni. Az érintett tagállam a határozat alkalmazásának kezdete előtt egy évvel értesíti határozatáról a Bizottságot és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségét (a továbbiakban: az Ügynökség). A Bizottság ezen információkat közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és – könnyen hozzáférhető formában – rendelkezésre bocsátja az érintett repülőterek naprakész, összesített jegyzékét.

### 3. cikk

#### Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- „uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>6</sup> 2. cikkének 1. pontjában meghatározott olyan repülőtér, ahol a jelentéstételi időszakban az utasforgalom meghaladta az 1 millió utast, vagy az áruforgalom meghaladta a 100 000 tonnát, és amely nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található;
- „a repülőtér irányító szervezete”: a 96/67/EK irányelv<sup>7</sup> 3. cikkében említett szervezet, vagy amennyiben az érintett tagállam a 96/67/EK irányelv 8. cikke alapján az üzemanyag-elosztó rendszerek központi infrastruktúrájának irányítását egy másik szerv számára tartotta fenn, akkor ez a másik szerv;
- „légijármű-üzembentartó”: az a személy, aki a jelentéstételi időszakban legalább 500, uniós repülőtérrel induló kereskedelmi légi szállítási műveletet bonyolított le, vagy ha ez a személy nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa;
- „kereskedelmi légi szállítási művelet”: utasok, áruk vagy postai küldemények díjazás vagy ellenszolgáltatás fejében történő szállítása céljából végzett repülés, illetve üzleti célú repülés;
- „légijármű-üzemanyag”: a légi járművek általi közvetlen felhasználásra gyártott üzemanyag;

---

<sup>6</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról.

<sup>7</sup> A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

- „fenntartható légitársaság-üzemanyagok”: olyan helyettesítő légitársaság-üzemanyagok, amelyek: a) az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátásmegtakarítási kritériumoknak megfelelő és az említett irányelv 30. cikkével összhangban tanúsított bioüzemanyagok – az említett irányelv 2. cikke második bekezdésének 40. pontjában meghatározott „élelmiszer- és takarmánynövényekből” előállított bioüzemanyagok kivételével; szintetikus légitársaság-üzemanyagok; vagy c) az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 35. pontjában meghatározott, széntartalom újrahasznosításával nyert légitársaság-üzemanyagok, amelyek megfelelnek az említett irányelv 25. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében említett üvegházhatásúgáz-kibocsátás-megtakarítási küszöbértéknek;
- „tétel”: a fenntartható légitársaság-üzemanyagok egy adott számmal azonosítható és nyomon követhető mennyisége;
- „teljes életciklusra számított kibocsátás”: a fenntartható légitársaság-üzemanyagok széndioxid-egyenértéknek megfelelő kibocsátása, amely figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás és az energia fedélzeti felhasználása széndioxid-egyenértékben kifejezett, az (EU) 2018/2001 irányelv 31. cikke szerint kiszámított kibocsátását, beleértve az égés közbeni kibocsátást is;
- „szintetikus légitársaság-üzemanyagok”: olyan, az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagnak minősülő helyettesítő légitársaság-üzemanyagok, amelyek megfelelnek az említett irányelv 25. cikke (2) bekezdésének első albekezdésében említett üvegházhatásúgáz-kibocsátás-megtakarítási küszöbértéknek;
- „alacsony széndioxid-kibocsátású szintetikus légitársaság-üzemanyagok”: alacsony széndioxid-kibocsátású hidrogénből nyert olyan helyettesítő szintetikus légitársaság-üzemanyagok, amelyek esetében a használatukból eredő, teljes életciklusra számított ÜHG-kibocsátás-megtakarítás legalább 70 %;
- „hagyományos légitársaság-üzemanyagok”: a légi közlekedésben használt, fosszilis, nem megújuló szénhidrogénüzemanyag-forrásokból előállított üzemanyagok;
- „légitársaság-üzemanyag-forgalmazó”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 38. pontjában meghatározott üzemanyag-forgalmazó, amely egy uniós repülőtéren légitársaság-üzemanyagot biztosít;
- „jelentéstételi év”: január 1-jétől december 31-ig tartó egyéves időszak, amelynek során a 7. és 9. cikkben említett jelentéseket be kell nyújtani;

- „jelentéstételi időszak”: a jelentéstételi évet megelőző év január 1-jétől december 31-ig tartó időszak;
- „éves légi járműüzemanyag-szükséglet”: egy légi jármű-üzembentartó által üzemeltetett, egy adott uniós repülőtérrel induló összes kereskedelmi légi szállítási művelethez a jelentéstételi időszakban szükséges, a 965/2012/EU bizottsági rendelet<sup>8</sup> IV. mellékletében „útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyag”-ként és „guruláshoz szükséges tüzelőanyag”-ként említett légi jármű-üzemanyag mennyisége;
- „éves fel nem használt mennyiség”: az éves légi járműüzemanyag-szükséglet és a légi jármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtérrel induló repüléseket megelőzően felvett tényleges üzemanyag mennyisége közötti különbség a jelentéstételi időszakban;
- „teljes éves fel nem használt mennyiség”: a légi jármű-üzembentartó által az összes uniós repülőtéren a jelentéstételi időszakban éves szinten fel nem használt mennyiségek összege;
- „üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer”: olyan rendszer, amely a légi jármű-üzembentartók számára kedvezményt biztosít a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatáért.

#### *4. cikk*

#### **Az uniós repülőtereken rendelkezésre álló fenntartható légi jármű-üzemanyag aránya**

**(1)** A légi járműüzemanyag-forgalmazóknak biztosítaniuk kell, hogy az egyes uniós repülőtereken a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légi jármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – tartalmazza a fenntartható légi jármű-üzemanyag minimális részarányát, beleértve a szintetikus légi jármű-üzemanyag minimális részarányát is.

Ez a kötelezettség akkor tekinthető teljesítettnek, ha az első albekezdésben említett részarányokat alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus légi jármű-üzemanyagok felhasználásával érik el.

---

<sup>8</sup> A Bizottság 965/2012/EU rendelete (2012. október 5.) a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 296., 2012.10.25., 1. o.).

(2) Az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 34. pontjában meghatározott fejlett bioüzemanyagoktól és az említett irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított bioüzemanyagoktól eltérő, az egyes üzemanyag-forgalmazók által az uniós repülőtereken szállított bioüzemanyagok arányát – az (1) bekezdésben és az I. mellékletben említett minimális részaránynak való megfelelés céljából – minden jelentéstételi időszakban legfeljebb 3 %-ban kell megállapítani.

(3) Amennyiben a 12. cikkben említett technikai jelentésből az derül ki, hogy az előző jelentéstételi időszakban az uniós repülőterek átlagában vagy 2027. január 1-je előtt bármikor elérték a szintetikus légi jármű-üzemanyagoknak az I. mellékletben meghatározott minimális részarányát, a tagállamok az (1) bekezdés alkalmazásában a következő jelentéstételi időszakokban és 2034. december 31-ig a területükön található egy vagy több uniós repülőtéren a szintetikus légi jármű-üzemanyagoknak az I. mellékletben meghatározottaknál magasabb minimális részarányát alkalmazhatják. Az érintett tagállam az elfogadott intézkedésről értesíti a többi tagállamot és a Bizottságot. Ezt az értesítést a Bizottság közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

Amennyiben az e bekezdés első albekezdése szerinti intézkedésnek az érintett tagállam általi elfogadását követően a fenntartható légi jármű-üzemanyagok – ezen belül a szintetikus légi jármű-üzemanyagok – I. mellékletben meghatározott minimális részaránya két egymást követő jelentéstételi időszakban nem érhető el az uniós repülőterek átlagában az ilyen üzemanyagok Unión belüli gyártásának vagy rendelkezésre állásának a strukturális hiánya miatt, a Bizottság a 13a. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően határozatot fogad el, amelyben a tagállamot felszólítja az említett intézkedés alkalmazásának felfüggesztésére.

(4) Az érintett tagállam által a (3) bekezdés első albekezdése alapján alkalmazott magasabb minimális részarány nem haladhatja meg az 1 %-ot a 2029. december 31-ig tartó időszak vonatkozásában, a 2030. január 1-jétől 2034. december 31-ig tartó időszak vonatkozásában pedig nem haladhatja meg a szintetikus légi jármű-üzemanyagoknak az I. mellékletben meghatározott 3 %-os minimális részarányát. Ezek a felső határok nem alkalmazandók azokon az uniós repülőtereken, ahol az éves nem belföldi utasforgalom kevesebb, mint 2 millió utas.

(5) Az üzemanyag-forgalmazók az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkében említett tömegmérleg-rendszer használatával igazolhatják az (1) bekezdésben foglalt kötelezettségnek, valamint bármely, a tagállamok által a (3) bekezdés első albekezdése alapján elfogadott intézkedésnek való megfelelést.

A 11. cikk (3) és (4) bekezdése alkalmazásának sérelme nélkül, amennyiben a légi járműüzemanyag-forgalmazó egy adott jelentéstételi időszakra vonatkozóan nem biztosítja az I. mellékletben meghatározott minimálisan biztosítandó részarányokat, ezt a hiányt a következő jelentéstételi időszakban legalább ki kell pótolnia.

## 5. cikk

### **A légi jármű-üzembentartók üzemanyag-feltöltési kötelezettsége**

(1) Az egy adott légi jármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtéren felvett légi jármű-üzemanyag éves mennyiségének legalább az éves légi járműüzemanyag-szükséglet 90 %-át kell kitennie, az alkalmazandó üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés érdekében feltöltendő üzemanyag-mennyiség sérelme nélkül.

(2) A légi jármű-üzembentartók kérhetik az 10. cikk (4) bekezdésében említett illetékes hatóságtól, hogy az 1200 kilométernél rövidebb, uniós repülőterekről kiinduló útvonalak esetében mentesüljenek az e cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettség alól. Ezt a távolságot a gömbi főkörön mért távolság módszerével kell mérni.

Az ilyen kérelmeket legalább három hónappal a tervezett mentesség alkalmazásának kezdőnapja előtt kell benyújtani. A kérelmet megfelelően indokolni kell a légi járművek adott uniós repülőtéren történő üzemanyag-feltöltése során felmerülő olyan súlyos és ismétlődő működési nehézségek alapján, amelyek miatt az üzemben tartók nem tudják észszerű idő alatt lebonyolítani a fordulókat, illetve az adott uniós repülőtér földrajzi jellemzőiből eredő olyan – különösen a sajátos üzemanyag-szállítási korlátokból vagy az adott repülőtéren rendelkezésre álló üzemanyagok korlátozottságából fakadó – strukturális üzemanyag-ellátási nehézségek alapján, amelyek a más uniós repülőtereken a hasonló típusú üzemanyagokra alkalmazott átlagárákhoz képest jelentősen magasabb üzemanyagárakhoz vezetnek.

Az illetékes hatóság értékeli a kérelmet, és a benyújtott indokolás fényében kiegészítő információkat kérhet.

Az illetékes hatóságnak legkésőbb a tervezett mentesség alkalmazásának kezdőnapja előtt egy hónappal határozatot kell hoznia a kérelemről. A megadott mentesség érvényességi ideje korlátozott: nem haladhatja meg az egy évet, amelyet követően azt a légi jármű-üzembentartó kérésére felül kell vizsgálni.

Ha az e bekezdés negyedik albekezdése szerinti határozatot az abban megállapított határidőn belül nem fogadják el, az a kért mentesség egyéves időtartamra történő alkalmazásának engedélyezéséről szóló hallgatolagos döntésnek minősül, amely időtartamot követően azt a légi jármű-üzembentartó kérésére felül kell vizsgálni.

Az illetékes hatóság köteles az engedélyezett mentességek jegyzékéről értesíteni a Bizottságot, amely azt közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és évente legalább egyszer frissíti.

Valamely tagállam, légi jármű-üzembentartó, az érintett uniós repülőtér irányító szerve, vagy valamely üzemanyag-beszállító által benyújtott írásbeli panasz alapján, illetve saját kezdeményezésére a Bizottság – miután értékelte az e bekezdés második albekezdésében meghatározott kritériumok alapján már megadott mentességhez benyújtott indokolást – az 13a. cikk (2) bekezdésével összhangban elfogadott végrehajtási jogi aktus útján felkérheti az illetékes hatóságot, hogy fogadjon el határozatot, amelyben a szóban forgó mentességet a 95/93/EGK rendelet 2. cikkének d) pontja értelmében vett következő menetrendi időszak kezdetétől hatályon kívül helyezi. Amennyiben ez a menetrendi időszak a végrehajtási jogi aktus kihirdetését követő két hónapon belül kezdődik, a mentességet hatályon kívül helyező határozatot az azt követő menetrendi időszak kezdetétől kell alkalmazni.

## 6. cikk

### **Az uniós repülőtereknek a fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés megkönnyítésére vonatkozó kötelezettségei**

Az uniós repülőterek irányító szervezete köteles megtenni a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy megkönnyítse a légi jármű-üzembentartók hozzáférését a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az e rendeletnek megfelelő arányban tartalmazó üzemanyagokhoz.

Amennyiben a légi jármű-üzembentartók nehézségekről számolnak be a repülőtér helye szerinti tagállam illetékes hatóságának egy adott uniós repülőtéren a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat tartalmazó légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés terén, az illetékes hatóságnak fel kell kérnie a szóban forgó uniós repülőtér irányító szervezetét, hogy bocsássa rendelkezésre az (1) bekezdésnek való megfelelés igazolásához szükséges információkat. Az érintett uniós repülőtér irányító szervezetének indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre kell bocsátania az információkat. Az illetékes hatóság köteles ezeket az információkat a 12. cikkben említett technikai jelentés elkészítése céljából továbbítani az Ügynökségnek.

Az illetékes hatóság kérésére az uniós repülőterek irányító szervezetének meg kell tennie a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy azonosítsa és kezelje azokat a helyzeteket, amikor a légi jármű-üzembentartók nem rendelkeznek megfelelő hozzáféréssel a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az e rendelet szerinti arányban tartalmazó üzemanyagokhoz.

## 7. cikk

### **A légi jármű-üzembentartók jelentéstételi kötelezettségei**

A légi jármű-üzembentartók kötelesek minden jelentéstételi évben március 31-ig jelenteni az illetékes hatóságoknak és az Ügynökségnek a következő, egy adott jelentéstételi időszakra vonatkozó információkat:

- a) az egyes uniós repülőtereken felvett légi jármű-üzemanyag teljes mennyisége tonnában kifejezve;
- b) az éves légi jármű-üzemanyag-szükséglet, uniós repülőterenként, tonnában kifejezve;
- c) az éves fel nem használt mennyiség, uniós repülőterenként. Ha az éves fel nem használt mennyiség negatív, vagy kevesebb, mint az éves légi jármű-üzemanyag-szükséglet 10 %-a, a jelentett éves fel nem használt mennyiséget 0-ként kell jelenteni;
- d) az uniós repülőterekről induló kereskedelmi légi szállítási műveletek keretében történő felhasználásra a légi jármű-üzemanyag-forgalmazóktól vásárolt fenntartható légi jármű-üzemanyagok összesített, tonnában kifejezett mennyisége;
- e) a fenntartható légi jármű-üzemanyag beszerzése során minden egyes esetben: a légi jármű-üzemanyag-forgalmazó neve, a vásárolt mennyiség tonnában kifejezve, az átalakítási technológia, az előállításához felhasznált alapanyag jellemzői és eredete, valamint a fenntartható légi jármű-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátása. Amennyiben egy beszerzés különböző jellemzőkkel rendelkező fenntartható légi jármű-üzemanyagokat tartalmaz, a jelentésben a fenntartható légi jármű-üzemanyagok mindegyik típusára vonatkozóan meg kell adni ezeket az információkat.

A jelentést a II. mellékletben meghatározott sablon szerint kell benyújtani.

A jelentést független hitelesítőnek kell hitelesítenie a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>9</sup> 14. és 15. cikkében, valamint az annak alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott követelményeknek megfelelően.

#### 8. cikk

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

A légi jármű-üzembentartók a fenntartható légi járműüzemanyagok azonos tételének használatát nem számolhatják el egynél több üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében. A 7. cikkben említett jelentéssel együtt a légi jármű-üzembentartóknak az Ügynökség rendelkezésére kell bocsátaniuk a következőket:

- a) nyilatkozat azokról az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerekről, amelyekben részt vesznek, és amelyekben bejelenthetik a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát;
- b) nyilatkozat arról, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok azonos tételét nem jelentették be egynél több rendszer keretében.

A fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának az e rendelet 7. cikkében foglalt rendelkezések szerinti vagy valamely üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében történő bejelentéséhez a légi járműüzemanyag-forgalmazóknak térítésmentesen a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére kell bocsátaniuk a vonatkozó információkat.

---

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról, HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

## 9. cikk

### **Az üzemanyag-forgalmazók jelentéstételi kötelezettségei**

A légitársaság-üzemanyag-forgalmazóknak minden jelentéstételi év március 31-ig be kell jelenteniük az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkében említett uniós adatbázisban a jelentéstételi időszakra vonatkozó következő információkat:

- a) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott légitársaság-üzemanyag mennyisége;
- b) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légitársaság-üzemanyagok mennyisége, a fenntartható légitársaság-üzemanyagok egyes típusai tekintetében is, a c) pontban részletezettek szerint;
- c) az uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légitársaság-üzemanyagok mindegyik típusának a teljes életciklusra számított kibocsátása, átalakítási technológiája, valamint az előállításához használt alapanyagok jellege és eredete;
- d) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott légitársaság-üzemanyagokban található összes aromás szénhidrogén, naftalin és kén éves átlagos koncentrációja.

Az Ügynökségnek és az illetékes hatóságoknak hozzáférést kell kapniuk az uniós adatbázishoz. Az Ügynökség felhasználja az uniós adatbázisban szereplő információkat, miután az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikke szerint azok tagállami szintű ellenőrzése megtörtént.

## 10. cikk

### **Illetékes hatóság**

- (1) A tagállamok kijelölik az e rendelet alkalmazásáért, valamint a légitársaság-üzembentartókra, az uniós repülőterekre és az üzemanyag-forgalmazókra kiszabott pénzbírságokért felelős illetékes hatóságot vagy hatóságokat. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.
- (2) Az Ügynökségnek meg kell küldenie az illetékes hatóságoknak az azon légitársaság-üzembentartókra és légitársaság-üzemanyag-forgalmazókra vonatkozó összesített adatokat, amelyek tekintetében a hatóságok a (3), (4) és (5) bekezdés értelmében illetékesek.

- (3) Azt, hogy melyik tagállam e cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatósága(i) felelős(ek) egy adott légi jármű-üzemeltetőért, a 748/2009/EK bizottsági rendelet<sup>10</sup> alapján kell megállapítani.
- (4) Azt, hogy mely tagállam e cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatósága(i) felelős(ek) egy adott uniós repülőtérért, a vonatkozó területi illetékesség alapján kell megállapítani.
- (5) Egy adott légi járműüzemanyag-forgalmazóért azon tagállam e cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatósága(i) felelős(ek), amelyben a légi járműüzemanyag-forgalmazó bejegyzett székhelye található.

Azon légi járműüzemanyag-forgalmazókért, amelyek nem rendelkeznek bejegyzett székhellyel valamely tagállamban, az a tagállam felelős, amelyben az adott légi járműüzemanyag-forgalmazó a legtöbb légi jármű-üzemanyagot forgalmazta 2023-ban vagy – amennyiben ez későbbi időpont – abban az első évben, amikor az uniós piacon légi jármű-üzemanyagot forgalmazott. Az ilyen légi járműüzemanyag-forgalmazók indokolással ellátott kérelmet nyújthatnak be az illetékes hatóságukhoz, amelyben egy másik tagállamhoz való rendelésüket kérik, amennyiben a kérelem benyújtását megelőző két évben ebben a másik tagállamban forgalmazták a legtöbb légi jármű-üzemanyagot. A másik tagállamhoz rendelésről szóló határozatot a kérelmet követő kilenc hónapon belül kell meghozni a Bizottság és azon tagállam illetékes hatóságainak egyetértésével, amelyhez a légi járműüzemanyag-forgalmazó a rendelését kérte, és annak a határozat dátumát követő jelentéstételi időszak kezdetén hatályba kell lépnie.

---

<sup>10</sup> A Bizottság 748/2009/EK rendelete (2009. augusztus 5.) a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének jegyzéke értelmében légi közlekedési tevékenységet végző légi jármű-üzemeltetők listájáról (HL L 219., 2009.8.22., 1. o.).

## 11. cikk

### Végrehajtás

- (1) A tagállamok megállapítják az e rendelet alapján elfogadott rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb 2023. december 31-ig tájékoztatják a Bizottságot a szankciókról, és haladéktalanul értesítik az azokat érintő későbbi módosításokról.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő légitársaság-üzembentartók pénzbírsággal legyenek büntethetők. A pénzbírság összegének legalább kétszer akkora kell lennie, mint a légitársaság tonnánkénti éves átlagárának és a teljes éves fel nem használt mennyiségnek a szorzata.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy a 4. cikkben meghatározott, a fenntartható légitársaság-üzemanyagok minimális részarányára vonatkozó kötelezettségeket nem teljesítő légitársaság-üzemanyag-forgalmazók pénzbírsággal legyenek büntethetők. A pénzbírság összegének legalább kétszer akkora kell lennie, mint a következők szorzata: a hagyományos légitársaság-üzemanyagok és a fenntartható légitársaság-üzemanyagok tonnánkénti éves átlagára közötti különbség, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimális részarány meg nem felelő légitársaság-üzemanyagok mennyisége.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a szintetikus légitársaság-üzemanyagok minimális részarányára vonatkozó, a 4. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő légitársaság-üzemanyag-forgalmazók pénzbírsággal legyenek büntethetők. A pénzbírság összegének legalább kétszer akkora kell lennie, mint a következők szorzata: a szintetikus légitársaság-üzemanyagok és a hagyományos légitársaság-üzemanyagok tonnánkénti éves átlagára közötti különbség, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimális részarány meg nem felelő légitársaság-üzemanyag mennyisége.
- (5) A (3) és (4) bekezdésben említett pénzbírságok kiszabásáról szóló határozatban az illetékes hatóságnak ismertetnie kell a légitársaság-üzemanyag, a fenntartható légitársaság-üzemanyag és a szintetikus légitársaság-üzemanyag uniós piaci árának meghatározására alkalmazott módszertant, amely ellenőrizhető és objektív kritériumokon, többek között a 12. cikkben említett legfrissebb technikai jelentésen alapul.

- (6) A tagállamok biztosítják, hogy azok a légitársaság-üzemanyag-forgalmazók, amelyek egy adott jelentéstételi időszakban hiányt halmoztak fel a fenntartható légitársaság-üzemanyagok vagy szintetikus üzemanyagok minimális részarányára vonatkozó, a 4. cikkben foglalt kötelezettség tekintetében, a következő jelentéstételi időszakban az adott üzemanyagból a jelentéstételi időszakra vonatkozó kötelezettségükön felül a hiánynak megfelelő mennyiségű üzemanyagot is forgalmazzanak a piacon. E kötelezettség teljesítése nem mentesíti az üzemanyag-forgalmazót az e cikk (3) és (4) bekezdésében meghatározott pénzbírságok megfizetésére vonatkozó kötelezettség alól.
- (7) A tagállamok nemzeti szinten biztosítják a kötelezettségek teljesítésének és a pénzbírságok beszedésének biztosításához szükséges jogi és közigazgatási keretet.
- (8) A tagállamok biztosítják, hogy a pénzbírságokból származó bevételeket vagy e bevételek pénzügyi érték megfelelő összeget a fenntartható légitársaság-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projektek támogatására, fenntartható légitársaság-üzemanyagok előállítására vagy olyan mechanizmusokra fordítsák, amelyek lehetővé teszik a fenntartható légitársaság-üzemanyagok és a hagyományos légitársaság-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását.

## *12. cikk*

### **Adatgyűjtés és közzététel**

Az Ügynökségnek a 7. és 9. cikkben említett éves jelentések alapján minden évben technikai jelentést kell közzétennie, és azt meg kell küldenie a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek. A jelentésnek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

- a) a légitársaság-üzembentartók által uniós szinten, az uniós repülőterekről induló kereskedelmi légi szállítási műveletek keretében történő felhasználásra vásárolt fenntartható légitársaság-üzemanyagok mennyisége összesítve és uniós repülőterek szerinti bontásban;
- b) az uniós szinten biztosított fenntartható légitársaság-üzemanyagok és szintetikus légitársaság-üzemanyagok mennyisége összesítve és uniós repülőterek szerinti bontásban, valamint az egyes tagállamok forgalmazóinak kapacitása arra, hogy teljesítsék az ezen üzemanyagok tervezett beépítésére vonatkozó ütemtervet;

- ba) azon harmadik országokban forgalmazott fenntartható légi jármű-üzemanyagok mennyisége, amelyekkel az Unió, illetve az Unió és tagállamai a légi közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodást kötöttek, valamint a lehetséges mértékig más harmadik országokban forgalmazott mennyiség;
- c) a piac helyzete, beleértve az árakra vonatkozó információkat és a fenntartható légi jármű-üzemanyag-előállítás és -felhasználás tendenciáit az Unióban és azon harmadik országokban, amelyekkel az Unió, illetve az Unió és tagállamai a légi közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodást kötöttek, valamint a lehetséges mértékig más harmadik országokban. A piac helyzetének bemutatása során információkat kell nyújtani a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a fosszilis üzemanyagok ára közötti különbség változásairól is;
- d) az, hogy a repülőterek milyen mértékben felelnek meg a 6. cikkben meghatározott kötelezettségeknek;
- e) az e rendelet értelmében a jelentéstételi időszakban kötelezettséggel rendelkező légi jármű-üzembentartók és légi jármű-üzemanyag-forgalmazók megfelelőségi állapota;
- f) a légi jármű-üzembentartók által az uniós repülőterekről induló járatokon történő felhasználás céljából vásárolt összes fenntartható légi jármű-üzemanyag eredete és jellemzői;
- g) a forgalmazott légi jármű-üzemanyagokban található összes aromás szénhidrogén, naftalin és kén éves átlagos koncentrációja uniós szinten összesítve, valamint uniós repülőterek szerinti bontásban.

E jelentés elkészítésekor az Ügynökség konzultál a 13a. cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal.

### *13. cikk*

#### **Átmeneti időszak**

A 4. cikk (1) bekezdésétől eltérve 2025. január 1-jétől 2034. december 31-ig a légi jármű-üzemanyag-forgalmazók a fenntartható légi jármű-üzemanyagok I. mellékletben meghatározott minimális részarányát az uniós repülőtereken az adott jelentéstételi időszakban általuk forgalmazott összes légi jármű-üzemanyagra számított súlyozott átlagként is biztosíthatják minden jelentéstételi időszakban.

### *13a. cikk*

#### A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a „RefuelEU Aviation” elnevezésű bizottság (a továbbiakban: a bizottság) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

### *14. cikk*

#### **Jelentések és felülvizsgálat**

A Bizottság szolgálatai 2027. január 1-jéig, majd azt követően ötévente jelentést nyújtanak be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légi jármű-üzemanyagok piacának alakulásáról és annak az Unió belső légi közlekedési piacára gyakorolt hatásáról, beleértve e rendelet hatályának más energiaforrásokra – kiváltképp a villamos energiára és a hidrogénre – és a megújulóenergia-irányelvben meghatározott egyéb szintetikus üzemanyagokra való esetleges kiterjesztését, a 4. cikkben és az I. mellékletben meghatározott minimális részarányok esetleges felülvizsgálatát, valamint a pénzbírságok mértékét. A jelentésben figyelembe kell venni a más országokban a számviteli politikával kapcsolatban végbemenő fejleményeket, többek között az Unióval kötött többoldalú és kétoldalú megállapodások keretében is, és részletesen értékelni kell benne e rendeletnek a szigetek és távoli területek összeköttetéseire, az európai légi fuvarozóknak, valamint a csomópontként üzemeltetett repülőtereknek a szomszédos országbeli versenytársakhoz képesti versenyképességére, a kibocsátásáthelyezésre gyakorolt hatását, emellett a jelentésnek – ahol rendelkezésre állnak – információkkal kell szolgálnia a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozó potenciális szakpolitikai keretnek az ICAO szintjén történő kidolgozásával kapcsolatban is. A jelentésben tájékoztatást kell nyújtani továbbá a légiközlekedési ágazatban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok szempontjából releváns kutatás és innováció terén elért technológiai eredményekről, többek között a szén-dioxidtól eltérő kibocsátások csökkentésének tekintetében.

A jelentésben meg lehet vizsgálni, hogy szükség van-e e rendelet módosítására, és adott esetben át lehet tekinteni a módosítási lehetőségeket, összhangban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozó, az ICAO szintjén kidolgozandó potenciális szakpolitikai kerettel.

E lehetőségek között a Bizottság szolgálatai mérlegelhetik a rendelet kiegészítését a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítását és használatát támogató mechanizmusokkal, többek között pénzeszközök összegyűjtésével és felhasználásával, valamint más olyan mechanizmusokkal, amelyek lehetővé teszik a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a hagyományos légi jármű-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását. E mechanizmusoknak arra kell irányulniuk, hogy e rendelet csak korlátozott mértékben fejtsen ki káros hatást a légi összeköttetésekre, hogy harmadik országokban a forgalom ne tevődjön át a csomópontként üzemeltetett repülőterekre, valamint hogy csökkenjen a kibocsátásáthelyezés.

Így különösen, mivel nincs nemzetközi szinten kötelező, az e rendeletben meghatározott követelményekkel összehasonlítható ambíciószintű rendszer a fenntartható légi jármű-üzemanyagoknak a nemzetközi járatokon történő használatára vonatkozóan, továbbá nincsenek olyan nemzetközi szinten kidolgozott mechanizmusok sem, amelyek 2026. december 31-ig lehetővé teszik a kibocsátásáthelyezés és a nemzetközi légi közlekedésen belüli versenytorzulás kockázatának elkerülését, a Bizottság mérlegeli olyan célzott mechanizmusok létrehozását, amelyek e hatások elkerülésére irányulnak, többek között adott esetben az (EU) ... rendelet<sup>11</sup> szerint a nemzetközi légi közlekedésre való kiterjesztést, valamint olyan más típusú intézkedéseket, amelyek figyelembe veszik az Unió területén kívüli végső célállomást.

A Bizottság e jelentés elkészítésekor, legalább 6 hónappal annak elfogadását megelőzően konzultál a 13a. cikk (1) bekezdésében említett bizottsággal.

---

<sup>11</sup> AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE [...] az importárúk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus létrehozásáról.

*15. cikk*

**Hatálybalépés**

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

2023. január 1-jétől kell alkalmazni.

A 4. és az 5. cikket azonban 2025. január 1-jétől, a 7. és a 9. cikket pedig 2024. április 1-jétől kell alkalmazni a 2023. évi jelentéstételi időszak tekintetében.

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

Kelt Brüsszelben,

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

### **I. melléklet (mennyiségi részarányok)**

- a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 2 %-os részaránya;
- b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 6 %-os részaránya, amelyből legalább 0,7 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 20 %-os részaránya, amelyből legalább 5 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 32 %-os részaránya, amelyből legalább 8 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- e) 2045. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 38 %-os részaránya, amelyből legalább 11 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- f) 2050. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 63 %-os részaránya, amelyből legalább 28 % szintetikus légi jármű-üzemanyag.

### **II. melléklet – Sablon a légi jármű-üzembentartók által elkészítendő jelentéshez**

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

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

Üzemanyag-forgalmazó	Vásárolt mennyiség (tonna)	Átalakítási technológia	Jellemzők	Az alapanyag eredete	Teljes életciklusra számított kibocsátások