

Briuselis, 2022 m. birželio 2 d.
(OR. fr, en)

9805/22

Tarpinstitucinė byla:
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

POSĖDŽIO REZULTATAI

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Delegacijoms

Ankstesnio

dokumento Nr.: 8859/22

Komisijos dok. Nr.: 10884/21 REV1 + ADD1-3

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl vienuo sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo („ReFuel Aviation“)
– Bendras požiūris

Delegacijoms susipažinti priede pateikiamas tekstas, kurio pagrindu 2022 m. birželio 2 d. posėdyje Transporto, telekomunikacijų ir energetikos taryba (transportas) susitarė dėl bendro požiūrio dėl pirmiau nurodyto pasiūlymo.

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS 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,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
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. Tai yra stipri varomoji ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo, prekybos ir turizmo, taip pat tiek įmonių, tiek piliečių susisiekimo ir judumo jėga, ypač Sąjungos aviacijos vidaus rinkoje. Oro susisiekimo paslaugų sektoriaus augimas labai padėjo pagerinti susisiekimą Sąjungos viduje ir su trečiosiomis valstybėmis; be to, tai buvo svarbus Sąjungos ekonomikos augimo veiksnys;

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

- (2) nuo 2020 m. oro susisiekimo sektorius buvo vienas iš labiausiai nuo COVID-19 krizės nukentėjusių sektorių. Regint pandemijos pabaigą tikimasi, kad per ateinančius kelerius metus oro eismas laipsniškai atsinaujins ir atsigaus iki prieš krizę buvusio lygio. Kartu šio sektoriaus išmetamas teršalų kiekis nuo 1990 m. didėjo, o įveikus pandemiją išmetamųjų teršalų kiekio didėjimo tendencija gali atsinaujinti. Todėl būtina pasirengti ateičiai ir atlikti būtinus pakeitimus, kad būtų užtikrinta gerai veikianti oro susisiekimo rinka, padedanti siekti Sąjungos klimato srities tikslų, užtikrinant aukštą susisiekimo, saugos ir saugumo lygį;
- (3) Sąjungos oro transporto sektoriaus veikimą lemia jo tarpvalstybinis visą Sąjungą aprėpiantis pobūdis ir jo pasaulinis aspektas. Aviacijos vidaus rinka yra vienas iš labiausiai integruotų Sąjungos sektorių, ir joje taikomos vienodos patekimo į rinką ir veiklos sąlygų taisyklės. Oro transporto išorės politika reglamentuojama Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) pasauliniu lygmeniu nustatytais taisyklėmis, taip pat išsamiais daugiašaliais arba dvišaliais Sąjungos ar jos valstybių narių ir trečiųjų valstybių susitarimais;
- (4) oro susisiekimo rinkai būdinga stipri ekonominės veiklos vykdytojų konkurencija visoje Sąjungoje, o tam yra būtinos vienodos sąlygos. Oro susisiekimo rinkos ir jos ekonominės veiklos vykdytojų stabilumui ir klestėjimui būtina aiški ir suderinta politikos sistema, padedanti užtikrinti, kad orlaivių naudotojai, oro uostai ir kiti aviacijos sektoriaus subjektai galėtų vykdyti veiklą lygiomis galimybėmis. Atsiradus rinkos iškreipimų, kyla pavojus, kad orlaivių naudotojai arba oro uostai atsidurs nepalankioje padėtyje, palyginti su vidaus ar išorės konkurentais. Savo ruožtu dėl to gali sumažėti oro susisiekimo sektoriaus konkurencingumas, o piliečiai ir įmonės gali netekti oro susisiekimo galimybių;

- (5) visų pirma, labai svarbu visoje Sąjungos oro susisiekimo rinkoje užtikrinti su aviaciniais degalais, kurie sudaro didelę orlaivių naudotojų išlaidų dalį, susijusias vienodas sąlygas, kartu skatinant oro susisiekimo sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą propaguojant tvarius aviacinius degalus (TAD). Degalų kainų skirtumai gali turėti įtakos orlaivių naudotojų ekonominės veiklos rezultatams ir daryti neigiamą poveikį konkurencijai rinkoje. Sąjungos oro uostuose arba Sąjungos ir ne Sąjungos oro uostuose skiriantis aviacinių degalų kainoms, orlaivių naudotojai dėl ekonominių priežasčių gali 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 pagrindinėje buvimo vietoje gali pasinaudoti kaip pranašumu, konkuruodami su kitomis skrydžius panašiais maršrutais vykdančiomis oro transporto bendrovėmis. Tai gali turėti neigiamą poveikį sektoriaus konkurencingumui ir pakenkti oro susisiekimui. Šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užkirstas kelias tokiai praktikai, siekiant išvengti nereikalingos žalos aplinkai, taip pat atkurti ir išsaugoti sąžiningos konkurencijos oro susisiekimo rinkoje sąlygas;
- (6) bendros transporto politikos pagrindinis tikslas yra darni plėtra. Tam reikia integruoto požiūrio, kuriuo siekiama užtikrinti ir veiksmingą Sąjungos transporto sistemos veikimą, ir aplinkos apsaugą. Siekiant darnios oro susisiekimo plėtros reikia imtis priemonių, kuriomis būtų siekiama sumažinti iš Sąjungos oro uostų skrydžius vykdančių orlaivių išmetamą anglies dioksido kiekį. Tokios priemonės turėtų padėti iki 2030 ir 2050 m. pasiekti Sąjungos klimato srities tikslus;

- (7) 2020 m. gruodžio mėn. Komisijos priimtame komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos³ nustatyta ES transporto sistemos veiksmų kryptis, kad būtų pasiekta jos žalioji ir skaitmeninė pertvarka ir ji taptų atsparesnė. Oro susisiekimo sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas yra būtinas ir sudėtingas procesas, ypač trumpuoju laikotarpiu. Technologijų pažanga, padaryta įgyvendinant Europos ir nacionalines aviacijos sektoriaus mokslinių tyrimų ir inovacijų programas, pastaraisiais dešimtmečiais padėjo gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Tačiau oro eismas visame pasaulyje auga sparčiau nei šiame sektoriuje mažėja išmetamųjų teršalų kiekis. Nors tikimasi, kad naujos technologijos padės sumažinti trumpojo nuotolio aviacijos priklausomybę nuo iškastinio kuro per ateinančius dešimtmečius, TAD yra vienintelis sprendimas siekiant gerokai sumažinti bet kokio nuotolio skrydžių priklausomybę nuo iškastinio kuro jau trumpuoju laikotarpiu. Tačiau dabar šis potencialas iš esmės neišnaudojamas;
- (8) TAD yra skysti pakaitiniai degalai, jais galima visiškai pakeisti tradicinius aviacinius degalus ir jie yra tinkami esamiems orlaivių varikliams. Pasauliniu mastu yra sertifikuoti keli TAD gamybos procesai, skirti naudoti civilinėje ar karinėje aviacijoje. TAD technologiniu požiūriu svarbų vaidmenį mažinant oro susisiekimo sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekį gali atlikti jau per labai trumpą laiką. Tikimasi, kad vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu jie sudarys didžiąją aviacinių degalų derinio dalį. Be to, taikant tinkamus tarptautinius degalų standartus, TAD galėtų padėti sumažinti aromatinių angliavandenilių, kurių yra orlaivio naudotojo naudojamų galutinių degalų sudėtyje, kiekį ir taip padėti sumažinti kitus (ne CO₂) išmetamuosius teršalus. Tikimasi, kad kitos orlaivių varymo alternatyvos, pavyzdžiui, elektra arba skystasis vandenilis, vis labiau padės mažinti oro susisiekimo sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, pradedant trumpųjų nuotolių skrydžiais;
- (9) laipsniškas TAD atsiradimas oro susisiekimo rinkoje reikš papildomas oro transporto bendrovių išlaidas degalams, nes tokios degalų technologijos dabar yra brangesnės nei tradiciniai aviaciniai degalai. Manoma, kad dėl to dar padidės jau dabar kylančios problemos dėl vienodų su aviaciniais degalais susijusių sąlygų oro susisiekimo rinkoje, o orlaivių naudotojai ir oro uostai susidurs su dar didesniu rinkos iškraipymu. Šiuo reglamentu turėtų būti imamasi priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad TAD naudojimas neturėtų neigiamo poveikio aviacijos sektoriaus konkurencingumui, visoje Sąjungoje nustatant suderintus reikalavimus;

³ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (COM(2020) 789 final), 2020 12 9.

- (10) pasauliniu lygmeniu tvarius aviacinius degalus reglamentuoja ICAO. Visų pirma, ICAO nustato išsamius TAD, naudojamų skrydžiams, kuriems taikoma Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA), tvarumo, atsekamumo ir apskaitos reikalavimus. Nors sistemoje CORSIA yra nustatyta paskatų, o TAD laikomi neatsiejama darbo, susijusio su tarptautinės aviacijos srities ilgalaikių siekių tikslo įgyvendinamumu, dalimi, dabar nėra privalomos TAD naudojimo tarptautiniams skrydžiams sistemos. Į išsamius daugiašalius arba dvišalius ES 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;
- (11) ES lygmeniu bendrosios taisyklės dėl atsinaujinančiųjų išteklių energijos transporto sektoriuje nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/2001⁴. Jau anksčiau paaiškėjo, kad tokios horizontaliosios įvairiems sektoriams taikomos reguliavimo sistemos nėra veiksmingos siekiant užtikrinti, kad oro susisiekimo sektoriuje būtų pereita nuo iškastinės kilmės degalų prie TAD. Direktyvoje (ES) 2018/2001 ir jos pirmtakėje nustatyti bendri tikslai, taikomi visų rūšių transportui, kuriam turi būti tiekiami degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių. Kadangi aviacijos sektorius yra nedidelė degalų rinka, kuriai skirtų degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių gamyba yra brangesnė, palyginti su kitų rūšių transportu, tokios reguliavimo sistemos turėtų būti papildytos su aviacija susijusiomis priemonėmis, kad būtų veiksmingai skatinamas TAD naudojimas. Be to, dėl Direktyvos (ES) 2018/2001 perkėlimo į nacionalinę teisę gali atsirasti didelis oro susisiekimo rinkos susiskaidymas, nes nacionalinėse taisyklėse dėl TAD būtų nustatyti labai skirtingi tikslai. Manoma, kad dėl to dar labiau paaštrėtų vienodų sąlygų oro susisiekimo srityje problemos;

⁴ 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).

- (12) todėl reikia nustatyti vienodas aviacijos vidaus rinkos taisykles, kurios papildytų Direktyvą (ES) 2018/2001 ir padėtų siekti jos bendrų tikslų atsižvelgiant į konkrečius ES aviacijos vidaus rinkos poreikius ir reikalavimus. Visų pirma, šiuo reglamentu siekiama išvengti aviacijos rinkos susiskaidymo, užkirsti kelią galimiems ekonominės veiklos vykdytojų konkurencijos iškraipymams arba nesąžiningai praktikai, kai orlaivių naudotojai siekia išvengti degalų papildymo išlaidų, kartu skatinant TAD naudojimą; Tačiau šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatytoms pareigoms; valstybės narės gali reikalauti, kad aviaciniai degalai, kuriems taikomas šis reglamentas, būtų naudojami toje direktyvoje nustatytiems tikslams pasiekti, jei laikomasi toje direktyvoje nustatytų sąlygų ir apribojimų;
- (13) visų pirma, šiuo reglamentu siekiama nustatyti sistemą, kuria oro susisiekimo rinkoje būtų atkurtos ir išsaugotos su aviacinių degalų naudojimu susijusios vienodos sąlygos. Tokia sistema turėtų padėti užtikrinti, kad visoje Sąjungoje nebūtų taikomi skirtingi reikalavimai, dėl kurių galėtų būti intensyviau vykdoma degalų papildymo praktika, dėl kurios iškreipiama orlaivių naudotojų konkurencija arba tam tikriems oro uostams sudaromos nepalankios konkurencinės sąlygos, palyginti su kitais oro uostais. Antra, siekiama ES aviacijos rinkai taikyti griežtas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta, kad Sąjungos oro uostuose būtų galima laipsniškai didinti TAD procentinę dalį nedarant neigiamo poveikio ES aviacijos vidaus rinkos konkurencingumui;
- (14) labai svarbu visoje ES vidaus rinkoje nustatyti suderintas taisykles, tiesiogiai ir vienodai taikomas aviacijos rinkos dalyviams ir aviacinių degalų rinkos dalyviams. Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatyta visa apimanti sistema turėtų būti papildyta oro transportui taikomu *lex specialis* teisės aktu. Jame turėtų būti numatyti laipsniškai didinami TAD tiekimo tikslai. Tokie tikslai turėtų būti kruopščiai apibrėžti, atsižvelgiant į gerai veikiančios oro susisiekimo rinkos siekius, poreikį mažinti aviacijos sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir dabartinę TAD sektoriaus padėtį;

(15) šis reglamentas turėtų būti taikomas civilinės aviacijos orlaiviams, vykdančioms komercinius oro susisiekimo skrydžius. Jis neturėtų būti taikomas tokiems orlaiviams, kaip kariniai orlaiviai ir orlaiviai, naudojami humanitarinės pagalbos, repatriacijos ir priverstinio išsiuntimo, paieškos, gelbėjimo, pagalbos nelaimės atveju ar medicinos tikslais, taip pat muitinės, policijos ir gaisrų gesinimo operacijoms. Iš tikrųjų, tokiomis aplinkybėmis vykdomi skrydžiai yra išskirtinio pobūdžio ir ne visada gali būti planuojami taip pat, kaip reguliariojo susisiekimo skrydžiai. Dėl jų veiklos pobūdžio ne visada gali būti įvykdytos pareigos pagal šį reglamentą, nes tai gali būti nereikalinga našta. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas visoje ES aviacijos bendrojoje rinkoje, šis reglamentas turėtų apimti didžiausią įmanomą komercinio oro eismo, vykdomo iš ES teritorijoje esančių oro uostų, dalį. Kartu, siekiant užtikrinti susisiekimą oro transportu, kuris būtų naudingas ES piliečiams, įmonėms ir regionams, svarbu vengti pernelyg didelės naštos oro susisiekimo veiklai mažuose oro uostuose. Turėtų būti nustatyta metinė keleivinio ir krovininio oro susisiekimo riba, kurios nepasiekus oro uostams šis reglamentas nebūtų taikomas. Tačiau reglamento taikymo sritis turėtų apimti bent 95 proc. visų skrydžių iš Sąjungos oro uostų. Be to, valstybės narės turėtų galėti nuspręsti, kad jų teritorijoje esantis oro uostas, kuris tos ribos nesiekia, šio reglamento tikslais turėtų būti laikomas Sąjungos oro uostu ir todėl jam šis reglamentas turėtų būti taikomas; Dėl tų pačių priežasčių turėtų būti nustatyta riba, kurios nepasiekus reglamentas nebūtų taikomas orlaivių naudotojams, vykdančioms labai mažai skrydžių iš ES teritorijoje esančių oro uostų;

- (16) reikėtų skatinti naudoti TAD, turinčius didelį tvarumo, komercinio parengtumo potencialą ir didelį inovacijų bei augimo potencialą, kad būtų patenkinti būsimi poreikiai. Tai turėtų padėti kurti novatoriškas ir konkurencingas degalų rinkas ir užtikrinti pakankamą TAD tiekimą aviacijos sektoriui trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu, siekiant padėti siekti Sąjungos užmojų mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, kartu stiprinant Sąjungos pastangas siekti aukšto aplinkos apsaugos lygio. Šiuo tikslu į reglamento taikymo sritį turėtų būti įtraukti visi biodegalai, kurie atitinka Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatytus tvarumo ir išmetamo šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo kriterijus ir yra sertifikuoti pagal tą direktyvą, išskyrus biodegalus, pagamintus iš maistinių ir pašarinių augalų, nebiologinės kilmės kuras iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir aviacijoje naudojamas perdirbtos anglies kuras, atitinkantis toje direktyvoje nurodytą išmetamo šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo ribą. Šiuo atžvilgiu, siekiant užtikrinti suderinamumą su kitų susijusių sričių ES politika, biodegalų, nebiologinės kilmės kuro iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir perdirbto anglies kuro atitiktis reikalavimams turėtų būti grindžiama Direktyvoje 2018/2001 nustatytais tvarumo kriterijais ir ribomis.

Visų pirma, labai svarbūs yra iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje nurodytų žaliavų gaminami TAD, nes dabar tai yra didžiausio komercinio parengtumo technologija, galinti padėti jau trumpuoju laikotarpiu sumažinti oro transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro. Pagal TAD apibrėžtį, bendro perdirbimo būdu pagamintų degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių dalis turėtų būti įtraukta į reglamento taikymo sritį, tik jei atsinaujinančiųjų išteklių dalis gaminama iš Direktyvoje (ES) 2018/2001 išvardytų žaliavų, išskyrus biodegalus, pagamintus iš maistinių ir pašarinių augalų, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio antros pastraipos 40 punkte, ir nustatoma pagal Deleguotajame akte [XXX] nustatytą metodiką.

Į šio reglamento taikymo sritį taip pat turėtų būti įtraukti aviacijos sektoriui skirti mažo anglies dioksido pėdsako sintetiniai degalai, kuriuos naudojant išmetamas šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekis sumažėja panašiai kaip naudojant iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą;

- (16a) atsižvelgiant į biodegalų naudojimą kosmetikos gaminiuose ir pašaruose, biodegalų, išskyrus Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 34 punkte apibrėžtus pažangiuosius biodegalus, ir išskyrus iš tos direktyvos IX priedo B dalyje išvardytų žaliavų pagamintus biodegalus, kuriuos Sąjungos oro uostuose tiekia kiekvienas degalų tiekėjas, kiekis turėtų sudaryti ne daugiau kaip 3 proc., kad būtų laikomasi TAD, kurie pagal šį reglamentą turi būti tiekiami kiekviename Sąjungos oro uoste, mažiausių procentinių dalių;

(17) dėl su tvarumu susijusių priežasčių pašarinės ir maistinės kilmės degalai neturėtų būti įtraukti į reglamento taikymo sritį. Visų pirma, netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai vietoj tradicinės maistinių ir pašarinių augalų gamybos imama auginti biodegalų gamybai skirtus augalus. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sandėkų, plotus, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, taip 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 tipą, papildomos pradinės žaliavos paklausos, kurią sukuria biodegalų naudojimas, lygį ir žemės, kurioje yra didelių anglies sandėkų, 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, kurioje yra didelių anglies sandėkų, plotus. Todėl neturėtų būti skatinama naudoti pašarinės ir maistinės kilmės degalus. Šis požiūris atitinka Sąjungos politiką, visų pirma Direktyvą (ES) 2018/2001, kuria ribojamas tokių biodegalų naudojimas kelių ir geležinkelių transporto sektoriuje ir nustatomos jų naudojimo viršutinės ribos, atsižvelgiant į jų mažesnę naudą aplinkai, prastesnius rezultatus šiltnamio efektą sukeliančių dujų 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 dalinė nauda, susijusi su tuo, kad naudojant atskirus biodegalus išmetama mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, netiesioginis žemės naudojimo keitimas kelia riziką ir biologinei įvairovei. Ši rizika ypač didelė dėl potencialiai didelės gamybos plėtros, kurią lemia didelis paklausos padidėjimas. Aviacijos sektoriuje maistinės ir pašarinės kilmės biodegalų paklausa dabar yra nedidelė, nes daugiau kaip 99 proc. dabar naudojamų aviacinių degalų yra iškastinės kilmės. Todėl tikslinga vengti sukurti potencialiai didelę maistinės ir pašarinės kilmės biodegalų paklausą, šiuo reglamentu skatinant jų naudojimą. Tai, kad maistinės kilmės biodegalai neįtraukti į šio reglamento taikymo sritį, taip pat maksimaliai sumažina bet kokią riziką sulėtinti kelių transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, nes priešingu atveju tokia tendencija galėtų atsirasti dėl maistinės kilmės biodegalų perkėlimo iš kelių į aviacijos sektorių. Labai svarbu kuo labiau sumažinti šį perkėlimą, nes kelių transportas tebėra taršiausias transporto sektorius;

- (18) [...]
- (19) šiuo reglamentu turėtų būti siekiama užtikrinti, kad orlaivių naudotojai galėtų konkuruoti turėdami lygias galimybes gauti TAD. Kad būtų išvengta oro susisiekimo paslaugų rinkos iškraipymų, Sąjungos oro uostams, kuriems taikomas šis reglamentas, turėtų būti tiekiamas vienodas mažiausias procentines dalis atitinkantis TAD kiekis. Siekiant sukurti aiškią ir nuspėjamą teisinę sistemą ir taip skatinti tvariausių ir naujoviškiausių degalų, turinčių augimo potencialą, plėtrą ir naudojimą rinkoje, kad būtų patenkinti būsimi degalų technologijų poreikiai, šiame reglamente turėtų būti nustatytos ilgainiui laipsniškai didėjančios mažiausios TAD, be kita ko, sintetinių aviacinių degalų, procentinės dalys. Būtina nustatyti specialią papildomą pareigą, susijusią su sintetiniais aviaciniais degalais, atsižvelgiant į didelį tokių degalų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialą ir į dabartines numatomas jų gamybos sąnaudas. Sintetiniai aviaciniai degalai, gaminami iš atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos ir anglies dioksido, surinkto tiesiogiai iš oro, gali sumažinti išmetamų teršalų kiekį net 100 proc., palyginti su tradiciniais aviaciniais degalais. Be to, palyginti su kitų rūšių TAD, jie turi svarbų pranašumą, susijusį su efektyviu išteklių naudojimu (visų pirma, vandens poreikiu) gamybos procese. Tačiau dabar apskaičiuota, kad sintetinių aviacinių degalų gamybos sąnaudos yra 3–6 kartus didesnės už tradicinių aviacinių degalų rinkos kainą. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatyta speciali papildoma pareiga, susijusi su šia technologija. Degalų tiekėjams turėtų būti sudaryta galimybė pasiekti šiame reglamente nustatytas mažiausias procentines dalis naudojant aviacijos sektoriui skirtus mažo anglies dioksido pėdsako sintetinius degalus, pagamintus iš mažo anglies dioksido pėdsako vandenilio, kuriuos naudojant išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sumažėja panašiai kaip naudojant iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą;
- (20) labai svarbu užtikrinti, kad mažiausias procentines dalis atitinkantis TAD kiekis galėtų būti sėkmingai tiekiamas aviacijos rinkai, išvengiant pasiūlos trūkumo. Šiuo tikslu turėtų būti suplanuotas pakankamas pasirengimo laikas, kad degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių sektorius galėtų atitinkamai išplėtoti gamybos pajėgumus. TAD tiekimas turėtų tapti privalomas nuo 2025 m. Analogiškai, siekiant rinkai užtikrinti teisinį tikrumą ir nuspėjamumą ir skatinti ilgalaikes investicijas į TAD gamybos pajėgumus, šio reglamento sąlygos turėtų nesikeisti ilgą laiką;

(20a) kadangi reglamente didžiausia į visus aviacinius degalus įmaišytų TAD procentinė dalis nenustatyta, oro transporto bendrovės ir degalų tiekėjai gali vykdyti platesnio užmojo aplinkos politiką, pagal kurią jų bendrame skrydžių vykdymo tinkle naudojama ir tiekiamą daugiau TAD. Todėl rinkai turėtų būti palikta laisvė tiekti ir naudoti didesnius TAD kiekius, nei tie, kurie yra reikalingi siekiant taikyti šiame reglamente nustatytas mažiausias procentines dalis. Be to, siekiant dar labiau paspartinti aviacijos sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir atsižvelgiant į didelį sintetinių aviacinių degalų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialą, valstybės narės turėtų turėti galimybę viename ar keliuose jų teritorijoje esančiuose Sąjungos oro uostuose ribotą laikotarpį ir neviršijant tam tikrų konkrečių viršutinių ribų taikyti didesnes mažiausias tokių degalų procentines dalis, nei nustatytosios šiame reglamente, jei per ankstesnį ataskaitinį laikotarpį arba bet kuriuo metu anksčiau nei 2027 m. sausio 1 d. visuose Sąjungos oro uostuose vidutiniškai buvo pasiekta šiame reglamente nustatyta TAD, įskaitant sintetinius aviacinius degalus, mažiausia procentinė dalis. Valstybės narės taip pat turėtų turėti galimybę netaikyti tokių viršutinių ribų mažų oro uostų, kuriuose metinis keleivių srautas vidaus skrydžiuose yra mažesnis nei 2 mln. keleivių, atveju, nes tokia papildoma galimybė nedarytų neigiamo poveikio aviacijos vidaus rinkai. Tačiau tais atvejais, kai sintetinių aviacinių degalų paskirstymo visuose Sąjungos oro uostuose negalima užtikrinti dėl struktūrinio tokių degalų gamybos ar tiekimo trūkumo Sąjungoje, Komisija turėtų priimti sprendimą, kuriuo būtų reikalaujama, kad valstybės narės sustabdytų tokių didesnių nacionalinių mažiausių procentinių dalių taikymą. Šio reglamento nuostatos neturėtų užkirsti kelio valstybėms narėms įgyvendinti kitas specialias priemones, nei nustatytosios šiame reglamente, kuriomis siekiama palengvinti TAD naudojimą vidaus skrydžiams;

- (21) Sąjungos oro uostuose pradėjus naudoti TAD ir plečiant jų naudojimą, skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika gali būti dar plačiau taikoma dėl padidėjusių išlaidų aviaciniams degalams. Skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika yra netvari, jos turėtų būti vengiama, nes ji kenkia Sąjungos pastangoms mažinti transporto daromą poveikį aplinkai. Ji prieštarautų aviacijos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslams, nes padidėjus orlaivių svoriui padidėja 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 bus sudarytos nevienodos sąlygos, taip pat ir oro uostams. Todėl šiame reglamente turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai, prieš išvykdami iš atitinkamo Sąjungos oro uosto, papildytų degalus. 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, nedarant poveikio degalų rezervo kiekiui, kuriuo orlaivis turi būti papildytas siekiant laikytis taikytinų degalų saugos taisyklių, visų pirma tokių, kurios yra nustatytos Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012⁵. Šiuo reikalavimu užtikrinama, kad tiek Sąjungos, tiek užsienio veiklos vykdytojams Sąjungoje būtų vienodai taikomos vienodos sąlygos, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį;
- (21a) tačiau šiame reglamente turėtų būti numatyta galimybė ribotą laikotarpį orlaivių naudotojams netaikyti pareigos papildyti degalų atsargas prieš išvykstant konkrečiais trumpesniais nei 1 200 kilometrų maršrutais iš Sąjungos oro uostų, jei tie orlaivių naudotojai gali įrodyti, kad susiduria su dideliais ir pasikartojančiais orlaivių papildymo degalais sunkumais tam tikrame Sąjungos oro uoste, dėl kurių jie negali per pagrįstą laiką atlikti skrydžių į abi puses, o tai gali daryti poveikį susisiekimui, ypač tarp periferinių regionų, 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 oro uoste neturėtų būti visų pirma susijusios su tuo, kad tame oro uoste naudojama daugiau TAD;

⁵ 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).

- (22) Sąjungos oro uostą, kuriam taikomas šis reglamentas, valdanti įstaiga turėtų imtis būtinų priemonių palengvintų galimybėms gauti TAD palengvinti, kad nebūtų trukdoma naudoti tokius degalus. Prireikus valstybės narės, kurioje yra oro uostas, kompetentingos institucijos turėtų galėti reikalauti, kad Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga pateiktų informaciją apie tai, kaip orlaivių naudotojams sklandžiai pristatomi TAD ir tais degalais papildomi orlaivių bakai. Vykdydamos savo funkcijas kompetentingos institucijos turėtų leisti oro uostą valdančiai įstaigai ir oro transporto bendrovėms turėti bendrą ryšių punktą, jeigu prireiktų techninio paaiškinimo dėl degalų infrastruktūros prieinamumo;
- (23) turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai kompetentingoms institucijoms ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) kasmet praneštų apie atliktus TAD įsigijimo sandorius ir šių degalų charakteristikas. Turėtų būti teikiama informacija apie įsigytų TAD charakteristikas, pavyzdžiui, *inter alia*, žaliavų pobūdį ir kilmę, konversijos būdus ir per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį;
- (24) taip pat turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai kasmet praneštų apie savo faktinį kiekviename Sąjungos oro uoste papildytą aviacinių degalų kiekį, kad įrodytų, jog degalai nebuvo pildomi, viršijant skrydžio degalų poreikį. Ataskaitos turėtų būti tikrinamos nepriklausomų tikrintojų ir perduodamos kompetentingoms institucijoms ir Agentūrai, kad jos galėtų stebėti ir vertinti atitiktį reikalavimams. Nepriklausomi tikrintojai, naudodamiesi Komisijos patvirtinta priemone, turėtų nustatyti metinio aviacinių degalų poreikio, apie kurį praneša orlaivių naudotojai, tikslumą;
- (25) turėtų būti reikalaujama, kad aviacinių degalų tiekėjai kasmet į Direktyvos (ES) 2018/2001 28 straipsnyje nurodytą Sąjungos duomenų bazę įrašytų informaciją apie tiektus aviacinius degalus, įskaitant TAD;
- (25a) valstybės narės turėtų paskirti kompetentingą instituciją (-as), atsakingą (-as) už šio reglamento taikymo užtikrinimą orlaivių naudotojų, Sąjungos oro uostų ir degalų tiekėjų atžvilgiu. Šiame reglamente turėtų būti nustatytos orlaivių naudotojų, Sąjungos oro uostų ir degalų tiekėjų priskyrimo kompetentingoms institucijoms taisyklės. Agentūra kompetentingoms institucijoms turėtų siųsti suvestinius duomenis apie orlaivių naudotojus ir aviacinių degalų tiekėjus, kurie priklauso šių institucijų kompetencijai. Kiek įmanoma, duomenų agregavimo lygis turėtų būti toks, kad kompetentingos institucijos galėtų palyginti duomenis su kitais duomenų šaltiniais;

- (25b) Agentūra turėtų kasmet parengti techninę ataskaitą ir perduoti ją Tarybai ir Europos Parlamentui. Tai ypač svarbu, kad būtų aiškiai matomas atitikties reglamentui lygis, TAD naudojimas Sąjungoje ir trečiosiose valstybėse, rinkos padėtis, įskaitant informaciją apie TAD ir iškastinio kuro kainų skirtumo raidą ir aviacinių degalų sudėtį;
- (26) be papildomų procedūrų neįmanoma tiksliai nustatyti, ar orlaivių naudotojai konkrečiuose Sąjungos oro uostuose savo bakus iš tikrųjų fiziškai papildė TAD kiekiais. Todėl orlaivių naudotojams turėtų būti leidžiama TAD naudojimo ataskaitas teikti pagal įsigijimo įrašus. Orlaivių naudotojams turėtų būti suteikta teisė iš aviacinių degalų tiekėjo gauti informaciją, kuri būtina norint pranešti apie TAD įsigijimą; Degalų tiekėjai gali įrodyti, kad laikosi šio reglamento, naudodamiesi masės balanso sistema, nurodyta Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnyje;
- (27) labai svarbu, kad orlaivių naudotojai TAD naudojimą savo nuožiūra galėtų apskaityti pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemas, pavyzdžiui, ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą arba CORSIA. Tačiau labai svarbu, kad dėl šio reglamento išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas nebūtų skaičiuojamas du kartus. Orlaivių naudotojams turėtų būti leidžiama tik vieną kartą prašyti atlygio, susijusio su tos pačios TAD partijos naudojimu. Degalų tiekėjų turėtų būti prašoma orlaivių naudotojams nemokamai pateikti visą informaciją, susijusią su tam orlaivių naudotojui parduodamų TAD savybėmis ir svarbią orlaivio naudotojo ataskaitų teikimo pagal šį reglamentą arba pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemas tikslais;
- (28) 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 žalai vienodoms vidaus rinkos sąlygoms, padarytai nesilaikant reikalavimų. Skirdamos baudas, valdžios institucijos turėtų atsižvelgti į aviacinių degalų ir TAD kainų pokyčius ataskaitiniais metais;

- (28b) perėjimas nuo iškastinio kuro prie TAD atliks svarbų vaidmenį palengvinant priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu ES TAD rinkos nėra, taip pat į didelę orlaivių naudotojų konkurenciją ir didelį iškastinio žibalo ir TAD kainų skirtumą, šis perėjimas turėtų būti remiamas paskatomis, kurios atspindėtų TAD naudą aplinkai ir padidintų 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 įprastinių aviacinių degalų kainų skirtumus, remti, būtų prisidedama prie to tikslo;
- (29) sankcijos tiekėjams, nesilaikantiems šiame reglamente nustatytų tikslų, turėtų būti papildytos pareiga vėlesniais metais rinkai pateikti trūkstamą kvotos kiekį;
- (29a) kad būtų laikomasi mažiausių TAD procentinių dalių reikalavimo, išdėstyto šiame reglamente, turėtų būti nustatytas 10 metų pereinamasis laikotarpis, kad aviacinių degalų tiekėjai, Sąjungos oro uostai ir orlaivių naudotojai turėtų pakankamai laiko reikalingoms technologinėms ir logistinėms investicijoms. Per tą laikotarpį aviaciniai degalai, į kuriuos tam tikruose oro uostuose įmaišyta daugiau TAD, gali būti naudojami siekiant kompensuoti mažesnius TAD kiekius arba sumažėjusias galimybes gauti tradicinių aviacinių degalų kituose oro uostuose;
- (30) į šį reglamentą turėtų būti įtrauktos nuostatos, susijusios su Europos Parlamentui ir Tarybai teikiamomis periodinėmis ataskaitomis dėl aviacijos ir degalų rinkų raidos ir šio reglamento poveikio Sąjungos aviacijos vidaus rinkai, salų ir atokių teritorijų sujungiamumui bei Europos oro vežėjų ir oro uostų centrų konkurencingumui jų konkurentų atžvilgiu kaimyninėse šalyse, taip pat dėl pagrindinių reglamento aspektų, pavyzdžiui, mažiausių TAD procentinių dalių, veiksmingumo, baudų dydžio arba politikos pokyčių, susijusių su TAD naudojimu tarptautiniu lygmeniu. Šie elementai yra labai svarbūs siekiant užtikrinti aiškia padėtį TAD rinkoje, ir į juos turėtų būti atsižvelgta svarstant reglamento peržiūros galimybę.

Tose ataskaitose Komisija, kai tinkama, turėtų apvarstyti dalinių pakeitimų galimybes, įskaitant mechanizmus, kuriais būtų remiama TAD gamyba ir naudojimas, taip pat mechanizmus, kuriais būtų galima sumažinti TAD ir įprastinių aviacinių degalų kainų skirtumus, kad būtų apribotas neigiamas šio reglamento poveikis oro susisiekimui ir konkurencijai ir sumažintas anglies dioksido nutekėjimas.

Šiuo reglamentu nustatytas reikalavimas užtikrinti, kad kiekviename Sąjungos oro uoste būtų prieinamas mažiausias procentines dalis atitinkantis TAD kiekis, galėtų paskatinti orlaivių naudotojus, vykdančius jungiamuosius skrydžius iš Sąjungos oro uostų, kurių galutinė paskirties vieta yra už Sąjungos ribų, vykti tranzitu ne per ES oro uostų centrus, o per ES nepriklausančius centrinius 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 kilti anglies dioksido nutekėjimo pavojus. Kadangi ICAO lygmeniu arba išsamiose daugiašaliuose ar dvišaliuose ES ir (arba) jos valstybių narių ir trečiųjų valstybių oro susisiekimu susitarimuose, kurių užmojai panašūs į šiame reglamente išdėstytus reikalavimus ir Paryžiaus susitarimo 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 apvarstyti galimybę parengti tikslinius mechanizmus, kuriais būtų siekiama užkirsti kelią tam poveikiui;

(31) [...];

(31a) siekiant užtikrinti vienodas 4 straipsnio 3 dalies ir 5 straipsnio 2 dalies įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su didesnių sintetinių aviacinių degalų mažiausių procentinių dalių taikymu valstybėse narėse ir su galimybe orlaivių naudotojams netaikyti pareigos papildyti degalų atsargas prieš išvykstant;

(32) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti vienodas sąlygas Sąjungos oro susisiekimo rinkoje, kartu didinant TAD naudojimą, valstybės narės negali deramai pasiekti dėl aviacijos sektoriaus tarpvalstybinio pobūdžio, ir dėl rinkos savybių ir veikslių poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi 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 straipsnis

Dalykas

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

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas orlaivių naudotojams, Sąjungos oro uostams ir aviacinių degalų tiekėjams.

Valstybė narė, kai tikslinga, gali nuspręsti, kad jos teritorijoje esantis oro uostas šio reglamento tikslais būtų laikomas Sąjungos oro uostu. Atitinkama valstybė narė apie savo sprendimą praneša Komisijai ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) likus metams iki to sprendimo taikymo pradžios dienos. Komisija informaciją paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir pateikia atnaujintą ir konsoliduotą atitinkamų oro uostų sąrašą; jis turi būti lengvai prieinamas.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- Sąjungos oro uostas – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB⁶ 2 straipsnio 1 dalyje apibrėžtas oro uostas, kuriame ataskaitiniu laikotarpiu keleivių srautas viršijo 1 mln. keleivių arba krovinių srautas viršijo 100 000 tonų ir kuris nėra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje nurodytame atokiausiame regione;
- oro uostą valdanti įstaiga – Direktyvos 96/67/EB⁷ 3 straipsnyje nurodytas subjektas arba, jei atitinkama valstybė narė degalų skirstymo sistemų centralizuotos infrastruktūros valdymą pagal Direktyvos 96/67/EB 8 straipsnį yra patikėjusi kitai įstaigai – ta kita įstaiga;
- orlaivio naudotojas – asmuo, ataskaitiniu laikotarpiu įvykdęs bent 500 komercinių skrydžių iš Sąjungos oro uostų, arba, jeigu to asmens tapatybė negali būti nustatyta, orlaivio savininkas;
- komercinis skrydis – skrydis, vykdomas siekiant vežti keleivius, krovinius arba pašta už atlygį ar samdos pagrindais, arba verslo aviacijos skrydis;
- aviaciniai degalai – tiesiogiai orlaiviams naudoti gaminami degalai;

⁶ 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių.

⁷ 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).

- tvarūs aviaciniai degalai (TAD) – pakaitiniai aviaciniai degalai, kurie yra: biodegalai, kurie atitinka Direktyvos (ES) 2018/2001 29 straipsnyje nustatytus tvarumo ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo kriterijus ir yra sertifikuoti pagal tos direktyvos 30 straipsnį, išskyrus biodegalus, pagamintus iš maistinių ir pašarinių augalų, kaip apibrėžta tos direktyvos 2 straipsnio antros pastraipos 40 punkte, b) sintetiniai aviaciniai degalai arba c) aviacijoje naudojamas perdirbtos anglies kuras, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 35 punkte, kuris atitinka tos direktyvos 25 straipsnio 2 dalies antroje pastraipoje nurodytas išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo ribas;
- partija – TAD kiekis, kurį galima identifikuoti pagal numerį ir atsekti;
- per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis – naudojant TAD išmetamas anglies dioksido ekvivalento kiekis, nustatomas atsižvelgiant į anglies dioksido ekvivalento kiekį, išmetamą gaminant, vežant, paskirstant ir naudojant orlaivyje (įskaitant degimo metu) energiją, ir apskaičiuojamas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 31 straipsnį;
- sintetiniai aviaciniai degalai – pakaitiniai aviaciniai degalai, kurie laikomi iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintu nebiologinės kilmės kuru, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 36 punkte, kurie atitinka tos direktyvos 25 straipsnio 2 dalies pirmoje pastraipoje nurodytas išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo ribas;
- aviacijos sektoriui skirti mažo anglies dioksido pėdsako sintetiniai degalai – sintetiniai pakaitiniai aviaciniai degalai, kuriuos naudojant bent 70 proc. sumažėja per gyvavimo ciklą išmetamas ŠESD kiekis;
- tradiciniai aviaciniai degalai – aviacijoje naudojami degalai, gaunami iš iškastinių neatsinaujinančiųjų angliavandenilio degalų šaltinių;
- aviacinių degalų tiekėjas – Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 38 punkte apibrėžtas kuro tiekėjas, tiekiantis aviacinius degalus Sąjungos oro uoste;
- ataskaitiniai metai – vienu metų laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d., per kurį turi būti pateiktos 7 ir 9 straipsniuose nurodytos ataskaitos;

- ataskaitinis laikotarpis – ankstesnių metų, einančių prieš ataskaitinius metus, laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d.;
- metinis aviacinių degalų poreikis – aviacinių degalų, kurie Komisijos reglamento 965/2012⁸ IV priede nurodomi kaip degalai kelionei ir degalai riedėjimui, kiekis, reikalingas visiems komerciniams skrydžiams, kuriuos orlaivio naudotojas vykdo iš tam tikro Sąjungos oro uosto per ataskaitinį laikotarpį, įvykdyti;
- metinis į baką neįpiltas degalų kiekis – metinio aviacinių degalų poreikio ir faktinio degalų kiekio, kuriuo orlaivio naudotojas papildė orlaivio baką prieš skrydžius iš tam tikro Sąjungos oro uosto, skirtumas per ataskaitinį laikotarpį;
- bendras metinis į baką neįpiltas degalų kiekis – orlaivio naudotojo metinio į baką neįpilto degalų kiekio visuose Sąjungos oro uostuose per ataskaitinį laikotarpį suma;
- šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistema – sistema, pagal kurią orlaivių naudotojams atlyginama už TAD naudojimą.

4 straipsnis

Sąjungos oro uostuose prieinamų TAD procentinė dalis

1. Aviacinių degalų tiekėjai užtikrina, kad į visus aviacinius degalus, prieinamus orlaivių naudotojams kiekviename Sąjungos oro uoste, būtų įmaišytas mažiausią procentinę dalį (įskaitant mažiausią sintetinių aviacinių degalų procentinę dalį) atitinkantis TAD kiekis, laikantis I priedo nuostatų dėl verčių ir taikymo pradžios datų.

Laikoma, kad ši pareiga įvykdyta, jei pirmoje pastraipoje nurodytos procentinės dalys pasiekiamos naudojant aviacijos sektoriui skirtus mažo anglies dioksido pėdsako sintetinius degalus.

⁸ 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).

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

3. Jei iš 12 straipsnyje nurodytos techninės ataskaitos matyti, kad I priede nustatyta mažiausia TAD, įskaitant sintetinius aviacinius degalus, procentinė dalis per ankstesnį ataskaitinį laikotarpį vidutiniškai pasiekta visuose Sąjungos oro uostuose arba bet kuriuo metu anksčiau nei 2027 m. sausio 1 d., 1 dalies tikslais valstybė narė gali taikyti didesnę mažiausią sintetinių aviacinių degalų procentinę dalį, nei nustatyta I priede, viename ar keliuose jos teritorijoje esančiuose Sąjungos oro uostuose kitais ataskaitiniais laikotarpiais ir iki 2034 m. gruodžio 31 d. Atitinkama valstybė narė apie priimtą priemonę praneša kitoms valstybėms narėms ir Komisijai. Komisija šią informaciją paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jei, atitinkamai valstybei narei priėmus priemonę pagal šios dalies pirmą pastraipą, I priede nustatyta mažiausia TAD, įskaitant sintetinius aviacinius degalus, procentinė dalis per du ataskaitinius laikotarpius iš eilės negali būti pasiekta vidutiniškai visuose Sąjungos oro uostuose dėl struktūrinio tokių degalų gamybos ar tiekimo Sąjungoje trūkumo, Komisija, laikydamasi 13a straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, priima sprendimą, kuriuo prašo valstybės narės sustabdyti tos priemonės taikymą.

4. Didesnė mažiausia procentinė dalis, kurią atitinkama valstybė narė taiko pagal 3 dalies pirmą pastraipą, neviršija 1 proc. laikotarpiu iki 2029 m. gruodžio 31 d. ir neviršija I priede nustatytos mažiausios sintetinių aviacinių degalų procentinės dalies daugiau kaip 3 proc. laikotarpiu nuo 2030 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 1 d. Šios viršutinės ribos netaikomos Sąjungos oro uostuose, kuriuose metinis keleivių srautas vidaus skrydžiuose yra mažesnis nei 2 mln. keleivių.

5. Degalų tiekėjai gali įrodyti, kad laikosi 1 dalyje nustatytos pareigos ir visų priemonių, kurias valstybės narės yra priėmusios pagal 3 dalies pirmą pastraipą, naudodamiesi Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnyje nurodyta masės balanso sistema.

Nedarant poveikio 11 straipsnio 3 ir 4 dalių taikymui, jei aviacinių degalų tiekėjas per tam tikrą ataskaitinį laikotarpį nepateikia I priede nurodytų mažiausių procentinių dalių atitinkančio kiekio, 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 papildė orlaivių bakus tam tikrame Sąjungos oro uoste, turi sudaryti bent 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio, nedarant poveikio degalų kiekiui, kuriuo orlaivis turi būti papildytas siekiant laikytis taikytinų degalų saugos taisyklių.

2. Orlaivio naudotojas gali prašyti 10 straipsnio 4 dalyje nurodytos kompetentingos institucijos, kad šio straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga nebūtų taikoma trumpesniems nei 1 200 kilometrų skrydžiams konkrečiu esamu arba nauju maršrutu iš Sąjungos oro uosto. Tas atstumas matuojamas pagal ortodrominio maršruto metodą.

Toks prašymas pateikiamas iki numatytos išimties taikymo pradžios likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams. Tame prašyme pateikiamas tinkamas pagrindimas, grindžiamas dideliais ir pasikartojančiais orlaivių papildymo degalais sunkumais tam tikrame Sąjungos oro uoste, dėl kurių jie negali per pagrįstą laiką atlikti skrydžių į abi puses, arba struktūriniais degalų tiekimo sunkumais, kylančiais dėl tam tikro Sąjungos oro uosto geografinių ypatybių, dėl kurių degalų kainos, palyginti su vidutinėmis panašių rūšių degalų kainomis kituose Sąjungos oro uostuose, yra gerokai didesnės, visų pirma dėl specifinių degalų transportavimo apribojimų arba riboto degalų kiekio tame oro uoste.

Kompetentinga institucija įvertina tą prašymą ir, atsižvelgdama į pateiktą pagrindimą, gali paprašyti papildomos informacijos.

Kompetentinga institucija priima sprendimą dėl to prašymo ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki numatytos išimties taikymo pradžios dienos. Suteikta išimtis galioja ribotą laikotarpį, neviršijantį vieno metų, po kurių orlaivio naudotojo prašymu ta išimtis peržiūrima.

Jei sprendimas pagal šios dalies ketvirtą pastraipą nepriimamas per joje nustatytą laikotarpį, tai laikoma implicitiniu sprendimu leisti taikyti prašomą išimtį vienų metų laikotarpiu, kuriam pasibaigus išimtis orlaivio naudotojo prašymu peržiūrima.

Kompetentinga institucija apie leidžiamų išimčių sąrašą praneša Komisijai, o ji jį paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir tą sąrašą atnaujina bent kartą per metus.

Gavusi valstybės narės, orlaivio naudotojo, atitinkamą Sąjungos oro uostą valdančios įstaigos, degalų tiekėjo rašytinį skundą arba savo iniciatyva, Komisija, įvertinusi numatytą išimties, suteiktos pagal šios dalies antroje pastraipoje nustatytus kriterijus, pagrindimą, pagal 13a straipsnio 2 dalį priima įgyvendinimo aktą, kuriuo gali paprašyti kompetentingos institucijos priimti sprendimą, kuriuo ta išimtis būtų panaikinta nuo kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios, kaip tai suprantama Reglamento (EEB) Nr. 95/93 2 straipsnio d punkte. Jei šis laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis, prasideda praėjus mažiau nei dviem mėnesiams nuo įgyvendinimo akto paskelbimo, sprendimas, kuriuo panaikinama išimtis, pradedamas taikyti nuo kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios.

6 straipsnis

Sąjungos oro uostams taikomos pareigos palengvinti prieigą prie TAD

Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos imasi būtinų priemonių, kad orlaivių naudotojams sudarytų palankias sąlygas gauti aviacinių degalų, į kuriuos įmaišytų TAD kiekis atitinka šiame reglamente nustatytas procentines dalis.

Jeigu orlaivių naudotojai valstybės narės, kuriame yra oro uostas, kompetentingai institucijai praneša apie tam tikrame Sąjungos oro uoste patiriamus sunkumus gauti aviacinių degalų, į kuriuos būtų įmaišyta TAD, kompetentinga institucija gali prašyti, kad tą Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga pateiktų informaciją, būtiną atitikčiai 1 daliai įrodyti. Tą Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga informaciją pateikia nepagrįstai nedelsdama. Kompetentinga institucija perduoda šią informaciją Agentūrai, kad ši parengtų 12 straipsnyje nurodytą techninę ataskaitą.

Kompetentingos institucijos prašymu Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos imasi būtinų priemonių, kad nustatytų ir pašalintų problemas, susijusias su sunkumais orlaivių naudotojams gauti aviacinių degalų, kurių sudėtyje esantys TAD atitiktų šiame reglamente nustatytas procentines dalis.

7 straipsnis

Orlaivių naudotojams taikomos pareigos teikti ataskaitas

Ne vėliau kaip kiekvienų ataskaitinių metų kovo 31 d. orlaivių naudotojai kompetentingoms institucijoms ir Agentūrai pateikia šią su konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu susijusią informaciją:

- a) bendrą aviacinių degalų kiekį, kuriuo orlaivių bakai papildyti kiekviename Sąjungos oro uoste (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 proc. metinio aviacinių degalų poreikio, nurodoma, kad metinis į baką neįpiltas degalų kiekis yra 0;
- d) bendrą iš aviacinių degalų tiekėjų įsigytą TAD, skirtą komerciniams skrydžiams iš Sąjungos oro uostų vykdyti, kiekį (tonomis);
- e) kiekvieno TAD įsigijimo sandorio atveju – aviacinių degalų tiekėjo pavadinimą, įsigytą kiekį (tonomis), konversijos technologiją, gamybai naudojamų žaliavų charakteristikas bei kilmę ir naudojant TAD per gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį. Jei atliekant vieną įsigijimo sandorį įsigyjama TAD, kurie pasižymi skirtingomis charakteristikomis, ataskaitoje ši informacija pateikiama atskirai apie kiekvieną TAD rūšį.

Ataskaita pateikiama pagal II priede pateiktą šabloną.

Ataskaitą tikrina nepriklausomas tikrintojas, laikydamasis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB⁹ 14 ir 15 straipsniuose ir jos pagrindu priimtų įgyvendinimo aktų nustatytų reikalavimų.

8 straipsnis

Orlaivių naudotojų pranešimas apie TAD naudojimą

Orlaivių naudotojai neprašo, kad jiems būtų atlyginama už tos pačios TAD partijos naudojimą pagal daugiau nei vieną šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemą. Kartu su 7 straipsnyje nurodyta ataskaita orlaivių naudotojai Agentūrai pateikia:

- a) šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemų, kurių dalyviai jie yra ir pagal kurias gali būti pranešama apie TAD naudojimą, pareiškimą;
- b) pareiškimą, kad apie tas pačias TAD partijas jie nepranešė pagal daugiau nei vieną sistemą.

TAD naudojimo ataskaitų teikimo pagal šio reglamento 7 straipsnio nuostatas arba pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemą tikslais aviacinių degalų tiekėjai orlaivių naudotojams atitinkamą informaciją pateikia nemokamai.

⁹ 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

9 straipsnis

Degalų tiekėjams taikomos ataskaitų teikimo pareigos

Ne vėliau kaip kiekvienų ataskaitinių metų kovo 31 d. aviacinių degalų tiekėjai į Direktyvos (ES) 2018/2001 28 straipsnyje nurodytą Sąjungos duomenų bazę įrašo šią su ataskaitiniu laikotarpiu susijusią informaciją:

- a) į kiekvieną Sąjungos oro uostą pristatytų aviacinių degalų kiekį;
- b) į kiekvieną Sąjungos oro uostą pristatytų TAD kiekį ir kiekvienos rūšies TAD kiekį, kaip nurodyta c punkte;
- c) konversijos technologiją, gamybai naudojamų žaliavų pobūdį bei kilmę ir per gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį kiekvienos į Sąjungos oro uostus pristatytų TAD rūšies atžvilgiu;
- d) vidutinę metinę visų aromatinių angliavandenilių, naftalenų ir sieros koncentraciją aviaciniuose degaluose, pristatytuose į kiekvieną Sąjungos oro uostą.

Agentūra ir kompetentingos institucijos turi turėti prieigą prie Sąjungos duomenų bazės. Agentūra naudoja Sąjungos duomenų bazėje esančią informaciją, kai tik ta informacija valstybių narių lygmeniu patikrinama pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 28 straipsnį.

10 straipsnis

Kompetentinga institucija

1. Valstybės narės paskiria kompetentingą instituciją (-as), atsakingą (-as) už šio reglamento taikymo užtikrinimą ir baudų skyrimą orlaivių naudotojams, Sąjungos oro uostams ir degalų tiekėjams. Apie tai valstybės narės informuoja Komisiją.
2. Agentūra kompetentingoms institucijoms siunčia suvestinius duomenis apie orlaivių naudotojus ir aviacinių degalų tiekėjus, kurie pagal 3, 4 ir 5 dalis priklauso institucijų kompetencijai.

3. Valstybė narė, kurios kompetentinga (-os) institucija (-os), nurodyta (-os) šio straipsnio 1 dalyje, yra atsakinga (-os) už konkretų orlaivio naudotoją, nustatoma pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 748/2009¹⁰.
4. Valstybė narė, kurios kompetentinga (-os) institucija (-os), nurodyta (-os) šio straipsnio 1 dalyje, yra atsakinga (-os) už konkretų Sąjungos uostą, nustatoma remiantis atitinkama teritorine jurisdikcija.
5. Valstybė narė, kurios kompetentinga (-os) institucija (-os), nurodyta (-os) šio straipsnio 1 dalyje, yra atsakinga (-os) už tam tikrą aviacinių degalų tiekėją, yra valstybė narė, kurioje yra aviacijos degalų tiekėjo registruota buveinė.

Aviacinių degalų tiekėjų, neturinčių registruotos buveinės valstybėje narėje, atveju atitinkama valstybė narė yra ta valstybė narė, kurioje aviacinių degalų tiekėjas tiekė daugiausia aviacinių degalų 2023 m. arba pirmaisiais aviacinių degalų tiekimo ES rinkoje metais – taikoma vėlesnė data. 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 devynis mėnesius nuo prašymo pateikimo dienos, gavus priskyrimo valstybės narės kompetentingų institucijų ir Komisijos sutikimą, ir įsigalioja ataskaitinio laikotarpio, einančio po to sprendimo priėmimo dienos, pradžioje.

¹⁰ 2009 m. rugpjūčio 5 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 748/2009 dėl orlaivių naudotojų, kurie vykdo Direktyvos 2003/87/EB I priede nurodytą aviacijos veiklą, sąrašo (OL L 219, 2009 8 22, p. 1).

11 straipsnis

Vykdyto užtikrinimas

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus pagal šį reglamentą patvirtintas nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų vykdomos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio 31 d. praneša Komisijai apie tas nuostatas bei nedelsdamos informuoja apie visus vėlesnius su tomis nuostatomis susijusius pakeitimus.
2. Valstybės narės užtikrina, kad visiems orlaivių naudotojams, nesilaikantiems 5 straipsnyje nustatytų įpareigojimų, būtų skirta bauda. Ta bauda turi būti bent du kartus didesnė už vidutinės metinės aviacinių degalų kainos už toną ir bendro metinio į baką neįpilto degalų kiekio sandaugą.
3. Valstybės narės užtikrina, kad visiems aviacinių degalų tiekėjams, kurie nesilaiko 4 straipsnyje nustatytų pareigų, susijusių su mažiausia TAD procentine dalimi, būtų skirta bauda. Ta bauda turi būti bent du kartus didesnė už vidutinės metinės tradicinių aviacinių degalų ir TAD kainos už toną skirtumo ir aviacinių degalų, neatitinkančių 4 straipsnyje ir I priede nurodytos mažiausios procentinės dalies, kiekio sandaugą.
4. Valstybės narės užtikrina, kad visiems degalų tiekėjams, nesilaikantiems 4 straipsnyje nustatytų pareigų, susijusių su mažiausia sintetinių aviacinių degalų procentine dalimi, būtų skirta bauda. Ta bauda turi būti bent du kartus didesnė už vidutinės metinės sintetinių aviacinių degalų ir tradicinių aviacinių degalų kainos už toną skirtumo ir aviacinių degalų, neatitinkančių 4 straipsnyje ir I priede nurodytos mažiausios procentinės dalies, kiekio sandaugą.
5. Sprendime, kuriuo skiriamos 3 ir 4 dalyse nurodytos baudos, kompetentinga institucija paaiškina aviacinių degalų, TAD ir sintetinių aviacinių degalų kainų Sąjungos rinkoje nustatymo metodiką, pagrįstą patikrinamais ir objektyviais kriterijais, be kita ko, 12 straipsnyje nurodyta naujausia turima technine ataskaita.

6. 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 degalų procentine dalimi, įvykdyti, per vėlesnį ataskaitinį laikotarpį įvykdytų ne tik to laikotarpio pareigą, bet ir pateiktų rinkai tą trūkstamą atitinkamų degalų kiekį. Šios pareigos įvykdymas neatleidžia degalų tiekėjo nuo pareigos sumokėti šio straipsnio 3 ir 4 dalyse nustatytas baudas.
7. Valstybės narės nacionaliniu lygmeniu turi sukurti būtiną teisinę ir administracinę sistemą, kad užtikrintų pareigų vykdymą ir baudų surinkimą.
8. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad iš baudų gautos pajamos arba tų pajamų finansinės vertės ekvivalentas būtų naudojami mokslinių tyrimų ir inovacijų projektams TAD srityje, TAD gamybai arba mechanizmams, leidžiantiems sumažinti TAD ir įprastinių aviacinių degalų kainų skirtumus, remti.

12 straipsnis

Duomenų rinkimas ir skelbimas

Agentūra, remdamasi 7 ir 9 straipsniuose nurodytomis metinėmis ataskaitomis, kasmet skelbia techninę ataskaitą ir perduoda ją Tarybai ir Europos Parlamentui. Toje ataskaitoje nurodoma bent ši informacija:

- a) orlaivių naudotojų Sąjungos lygmeniu įsigytų TAD, skirtų naudoti komerciniams skrydžiams iš Sąjungos oro uosto, kiekis: suvestiniai duomenys ir kiekvieno Sąjungos oro uosto duomenys;
- b) TAD ir sintetinių aviacinių degalų, tiekiamų Sąjungos lygmeniu, kiekis: suvestiniai duomenys ir kiekvieno Sąjungos oro uosto duomenys, taip pat tiekėjų pajėgumų kiekvienoje valstybėje narėje laikytis planuojamos steigimo trajektorijos analizė;

- ba) trečiosiose valstybėse, su kuriomis Sąjunga arba Sąjunga ir jos valstybės narės yra sudariusios oro susisiekimo paslaugų susitarimą, ir, kiek įmanoma, kitose trečiosiose valstybėse tiekto TAD kiekis;
- c) rinkos padėtis, įskaitant informaciją apie kainas, ir TAD gamybos bei naudojimo Sąjungoje ir trečiosiose valstybėse, su kuriomis Sąjunga arba Sąjunga ir jos valstybės narės yra sudariusios oro susisiekimo paslaugų susitarimą, ir, kiek įmanoma, kitose trečiosiose valstybėse tendencijos. Rinkos padėtis apima informaciją apie TAD ir iškastinio kuro kainų skirtumo raidą;
- d) oro uostams 6 straipsnyje nustatytų pareigų vykdymo būklė;
- e) kiekvieno orlaivio naudotojo ir aviacinių degalų tiekėjo, kuriems ataskaitiniu laikotarpiu nustatytos pareigos pagal šį reglamentą, pareigų vykdymo būklė;
- f) visų TAD, kuriuos orlaivių naudotojai įsigyja skrydžiams iš Sąjungos oro uostų, kilmė ir charakteristikos;
- g) vidutinė metinė visų aromatinių angliavandenilių, naftalenų ir sieros koncentracija aviaciniuose degaluose, tiekiamuose Sąjungos lygmeniu: suvestiniai duomenys ir kiekvieno Sąjungos oro uosto duomenys.

Rengdama tą ataskaitą Agentūra konsultuojasi su 13a straipsnio 1 dalyje nurodytu komitetu.

13 straipsnis

Pereinamasis laikotarpis

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 nustatytą mažiausią procentinę dalį atitinkantį TAD kiekį, apskaičiuotą kaip visų aviacinių degalų, kuriuos jis tiekė Sąjungos oro uostuose tuo ataskaitiniu laikotarpiu, svertinį vidurkį.

13a straipsnis

Komiteto procedūra

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

14 straipsnis

Ataskaitos ir peržiūra

Ne vėliau kaip 2027 m. sausio 1 d., o vėliau kas penkerius metus Komisijos tarnybos Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą apie aviacinių degalų rinkos raidą ir jos poveikį Sąjungos aviacijos vidaus rinkai (įskaitant informaciją apie galimą šio reglamento taikymo srities išplėtimą įtraukiant kitus energijos šaltinius ir kitų rūšių sintetinius degalus, apibrėžtus Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvoje, visų pirma į jo taikymo sritį įtraukiant elektros energiją ir vandenilį), galimą 4 straipsnyje ir I priede nurodytų mažiausių procentinių dalių persvarstymą ir baudų dydį. Ataskaitoje atsižvelgiama į politikos pokyčius kitose šalyse, be kita ko, daugiašalių ir dvišalių susitarimų su Sąjunga kontekste, ir pateikiamas šio reglamento poveikio salų ir atokių teritorijų sujungiamumui, Europos oro vežėjų ir oro uostų centrų konkurencingumui jų konkurentų kaimyninėse šalyse atžvilgiu, anglies dioksido nutekėjimui išsamus vertinimas ir, jei turima, informacija apie galimos politikos sistemos, skirtos TAD naudojimui, kūrimą ICAO lygmeniu. Ataskaitoje taip pat pateikiama informacija apie aviacijos sektoriaus mokslinių tyrimų ir inovacijų srities technologinę pažangą, susijusią su TAD, įskaitant kitų išmetamųjų teršalų, ne CO₂, kiekio mažinimą.

Ataskaitoje gali būti vertinama, ar šis reglamentas turėtų būti iš dalies keičiamas, o prireikus – nurodomos dalinių pakeitimų galimybės, atsižvelgiant į galimą ICAO lygmens politikos sistemą, skirtą TAD naudojimui.

Tarp šių galimybių Komisijos tarnybos apvarsto galimybę įtraukti mechanizmus, kuriais būtų remiama TAD gamyba ir naudojimas, įskaitant lėšų surinkimą ir naudojimą, ir kitus mechanizmus, kuriais būtų galima sumažinti TAD ir įprastinių aviacinių degalų kainų skirtumus. Tokiais mechanizmais turėtų būti siekiama sumažinti neigiamą šio reglamento poveikį oro susisiekimui, išvengti eismo perkėlimo į oro uostų centrus trečiosiose valstybėse ir sumažinti anglies dioksido nutekėjimą.

Visų pirma, jei tarptautinio lygmens privalomos sistemos dėl TAD naudojimo tarptautiniams skrydžiams, kurios užmojis bus panašus į šiame reglamente nustatytus reikalavimus, arba tarptautiniu lygmeniu sukurtų mechanizmų, kuriais būtų galima užkirsti kelią anglies dioksido nutekėjimo rizikai ir konkurencijos tarptautinės aviacijos srityje iškraipymui, dar nebus ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d., Komisija turės apvarstyti tikslinius mechanizmus, kuriais siekiama užkirsti kelią tokiam poveikiui, įskaitant, jei tikslinga, galimybę išplėsti Reglamento (ES)...¹¹ taikymo sritį, į ją įtraukiant ir tarptautinę aviaciją, taip pat kitų rūšių priemones, atsižvelgdama į galutinę paskirties vietą už Sąjungos teritorijos ribų.

Rengdama tą ataskaitą Komisija konsultuojasi su 13a straipsnio 1 dalyje nurodytu komitetu iki jos priėmimo likus bent 6 mėnesiams.

¹¹ EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS [...], kuriuo nustatomas pasienio anglies dioksido korekcinis mechanizmas.

15 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Jis taikomas nuo 2023 m. sausio 1 d.

Tačiau 4 ir 5 straipsniai taikomi nuo 2025 m. sausio 1 d., o 7 ir 9 straipsniai 2023 m. ataskaitinio laikotarpio atžvilgiu taikomi nuo 2024 m. balandžio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

I priedas (kiekio dalys)

- a) Nuo 2025 m. sausio 1 d. mažiausia TAD procentinė dalis yra 2 proc.;
- b) nuo 2030 m. sausio 1 d. mažiausia TAD procentinė dalis yra 6 proc., o mažiausia ją sudaranti sintetinių aviacinių degalų procentinė dalis yra 0,7 proc.;
- c) nuo 2035 m. sausio 1 d. mažiausia TAD procentinė dalis yra 20 proc., o mažiausia ją sudaranti sintetinių aviacinių degalų procentinė dalis yra 5 proc.;
- d) nuo 2040 m. sausio 1 d. mažiausia TAD procentinė dalis yra 32 proc., o mažiausia ją sudaranti sintetinių aviacinių degalų procentinė dalis yra 8 proc.;
- e) nuo 2045 m. sausio 1 d. mažiausia TAD procentinė dalis yra 38 proc., o mažiausia ją sudaranti sintetinių aviacinių degalų procentinė dalis yra 11 proc.;
- f) nuo 2050 m. sausio 1 d. mažiausia TAD procentinė dalis yra 63 proc., o mažiausia ją sudaranti sintetinių aviacinių degalų procentinė dalis yra 28 proc.

II priedas. Orlaivio naudotojo ataskaitos šablonas

Sjungos oro uostas	Sjungos oro uosto ICAO kodas	Metinis aviacinių degalų poreikis (tonomis)	Faktinis papildytų aviacinių degalų kiekis (tonomis)	Metinis į baką neipiltas degalų kiekis (tonomis)	Bendras metinis į baką neipiltas degalų kiekis (tonomis)

Orlaivio naudotojo ataskaitų apie įsigytus TAD šablonas

Degalų tiekėjas	Įsigytas kiekis (tonomis)	Konversijos technologija	Charakteristikos	Žaliavų kilmė	Per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis