ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2021 г.
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Добре функциониращият и конкурентоспособен вътрешен авиационен пазар е от основно значение за мобилността на европейските граждани и за европейската икономика като цяло. През 2018 г. в отрасъла на въздухоплаването и аеронавтиката пряко в ЕС работеха около 0,4 милиона души[1], като през 2017 г. двата отрасъла допринесоха за около 2,1 % от БВП на ЕС[2]. Въздухоплаването е силен движещ фактор за социалното и регионалното сближаване, който насърчава туризма, стимулира бизнеса и свързва хората. През 2018 г.[3] повече от 1,2 милиарда пътници летяха за и от над 500 летища в Европа. Секторът на въздухоплаването в ЕС допринася за европейската интеграция и укрепва позицията на ЕС като геополитически лидер.

Въздушните връзки са важна движеща сила за мобилността на гражданите на ЕС, за развитието на регионите на ЕС и за растежа на икономиката като цяло. Високите равнища на въздушна свързаност в рамките на ЕС, както и до и от ЕС, се гарантират най-добре, когато пазарът на въздушния транспорт в ЕС функционира при еднакви условия на конкуренция, при които всички участници на пазара могат да извършват дейност въз основа на равни възможности. Когато възникнат, нарушенията на пазара застрашават да поставят операторите на въздухоплавателни средства или летищата в неблагоприятно положение спрямо конкурентите. От своя страна това може да доведе до загуба на конкурентоспособност на отрасъла, както и до загуба на въздушни връзки за гражданите и предприятията.

По-специално е важно да се гарантират еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт в ЕС, когато става въпрос за използването на авиационно гориво. В действителност авиационното гориво съставлява значителна част от разходите на операторите на въздухоплавателни средства, т.е. до 25 % от оперативните разходи. Разликите в цената на авиационното гориво могат да имат сериозно въздействие върху икономическите показатели на операторите на въздухоплавателни средства. Освен това разликите в цената на авиационното гориво в различните географски местоположения, каквото понастоящем е положението между летищата в ЕС или между летищата в ЕС и извън ЕС, може да принудят операторите на въздухоплавателни средства да адаптират стратегиите си за зареждане с гориво по икономически причини.

Практики като превоз на гориво над необходимото количество за полета („fuel tankering“) възникват, когато операторите на въздухоплавателни средства зареждат повече авиационно гориво, отколкото е необходимо на дадено летище, с цел частично или пълно избягване на зареждане в летището на местоназначение, където авиационното гориво е по-скъпо. Превозът на гориво над необходимото количество за

---

1 Евростат (lfsa_egan22d).

2 Източник: SWD(2017) 207 final.

3 Източник: Евростат; Възможно е непреките работни места, създадени във въздушния транспорт, да бъдат три пъти повече от преките (Европейска комисия, 2015 г.).

полета води до по-голям разход на гориво от необходимото, следователно до по-високи емисии, и подкопава лоялната конкуренция на пазара на въздушния транспорт в Съюза. Освен че противоречи на усилията на Съюза за декарбонизация на въздухоплаването, превозът на гориво над необходимото количество за полета представлява заплаха и за лоялната конкуренция между участниците на авиационния пазар. С въвеждането и по-голямото използване на устойчивите авиационни горива на летищата в Съюза практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета може да се задълбочат в резултат на увеличените цени на авиационното гориво. Поради това по отношение на превоза на гориво над необходимото количество за полета с настоящия регламент се цели възстановяване и поддържане на еднаквите условия на конкуренция в сектора на въздушния транспорт, като същевременно се избягва неблагоприятното въздействие върху околната среда.

През декември 2020 г. Комисията прие Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност[4]. В Стратегията се определя целта за стимулиране на въвеждането на устойчиви авиационни горива. Устойчивите авиационни горива имат потенциала да осигурят съществен принос за постигането на увеличената цел на ЕС в областта на климата за 2030 г. и целта на ЕС за неутралност по отношение на климата. За целта на настоящата инициатива устойчиви авиационни горива означава течни заместващи („drop-in“) горива, които могат да заместват конвенционалното авиационно гориво. За да намали значително емисиите си, секторът на въздухоплаването трябва да намали настоящата изключителна зависимост от изкопаемите горива за реактивни двигатели и да ускори прехода си към иновативни и устойчиви видове горива и технологии. Въпреки че при алтернативните технологии за задвижване на въздухоплавателни средства, като например чрез електричество или водород, се наблюдава обещаващ напредък, тяхното въвеждане за търговска употреба ще изисква значителни усилия и време за подготовка. Тъй като въздушният транспорт трябва да реши въпроса с емисиите си на въглероден диоксид при полети от всякакъв обсег още до 2030 г., ролята на устойчивите течни авиационни горива ще бъде особено важна. Поради това са необходими и мерки за увеличаване на предлагането и използването на устойчиви авиационни горива на летищата в Съюза.

Въпреки че за използване във въздухоплаването са сертифицирани няколко начина за производство на устойчиви авиационни горива, тяхното използване към момента е пренебрежително малко поради липсата на производство на финансово достъпна цена. Необходимо е задължение за смесване на горивата, специално насочено към сектора на въздухоплаването, с цел да се стимулира навлизането на пазара на най-иновативните и устойчивите технологии за горива. Това ще позволи с времето да се увеличи производственият капацитет и да се намалят производствените разходи. Като се има предвид, че устойчивите авиационни горива следва да съставляват най-малко 5 % от авиационните горива до 2030 г. и 63 % до 2050 г., е важно технологиите за горива, подкрепени в настоящия регламент, да разполагат с най-голям потенциал от гледна точка на иновациите, декарбонизацията и наличността. Това е задължително условие за

[4] Източник: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en

удовлетворяване на бъдещото търсене във въздухоплаването и за постигане на целите за декарбонизация. То следва да обхваща по-специално биогоривата от нови поколения и синтетичните авиационни горива. По-конкретно, синтетичните авиационни горива разполагат с потенциал да се постигне намаляване на емисиите с до 85 % или повече в сравнение с изкопаемите авиационни горива. Когато се произвеждат от електроенергия от възобновяеми енергийни източници и въглерод, улавян пряко от въздуха, потенциалното намаляване на емисиите в сравнение с изкопаемите авиационни горива може да достигне 100 %. В това си качество синтетичните авиационни горива имат най-голям потенциал за декарбонизация от всички горива, разгледани в настоящата инициатива. Техният производствен процес също се отличава с изключително ефективно използване на ресурсите, особено по отношение на използването на вода, в сравнение с другите начини за производство на устойчиви авиационни горива. Въпреки че синтетичните авиационни горива могат да допринесат значително за декарбонизацията на сектора, тяхното появяване на пазара в значителни обеми до 2030 г. не е вероятно, ако липсва специална подкрепа на политиката. В действителност производствените разходи за синтетичните авиационни горива понастоящем се оценяват като 3 до 6 пъти по-високи от настоящата пазарна цена на изкопаемото авиационно гориво. Тъй като се очаква синтетичните авиационни горива да изпълняват роля за декарбонизацията на сектора още до 2030 г. и следва да допринесат за поне 28 % от горивния микс във въздухоплаването до 2050 г., за тази цел е необходимо в настоящия документ да бъде установено специално подзадължение за стимулиране на тяхното въвеждане на пазара. Очаква се това да премахне частично риска за инвестициите в производствен капацитет за синтетични авиационни горива и да позволи увеличаване на производствения капацитет.

По причини, свързани с устойчивостта, не следва да бъдат подкрепяни биогоривата от първо поколение, като например биогоривата на основата на хранителни и фуражни култури, които имат ограничен потенциал за увеличаване на мащаба и пораждат опасения във връзка с устойчивостта. Непреки промени в земеползването има, когато отглеждането на култури за биогорива измества традиционното производство на култури за храни и фуражи. Това допълнително потребление може да увеличи натиска върху земята и да доведе до разширяване на обработваемите земи, така че да се обхванат райони с високи въглеродни запаси като гори, влажни зони и торфища, което да доведе до допълнителни емисии на парникови газове. Проучванията показват, че мащабът на въздействие зависи от различни фактори, включително от вида на суровините, използвани за производството на гориво, равнището на търсене на допълнителни суровини, предизвикано от използването на биогорива, както и степента, в която земите с високи въглеродни запаси са защитени в целия свят. Най-големите рискове от непреките промени в земеползването са установени за биогоривата, произведени от суровини, по отношение на които се наблюдава значително разширяване на производствения район, така че да обхване земи с високи въглеродни запаси. В допълнение към емисиите на парникови газове, свързани с непреки промени в земеползването, които могат да неутрализират отчасти или изцяло намалението на емисиите на парникови газове от отделните биогорива, непреките промени в земеползването пораждат рискове и за биологичното разнообразие. Този риск е

изключително сериозен във връзка с потенциално голямото разширяване на производството, обусловено от значителното увеличаване на търсенето. Съобразно с това горивата от хранителни и фуражни култури не следва да се насърчават. Този подход е съгласуван със съответната рамка на политиката на Съюза, в която е заложен стремеж за ограничаване или дори прекратяване на използването на биогоривата от култури по причини, свързани с околната среда. Такъв по-специално е случаят в Директивата за енергията от възобновяеми източници, в която използването на биогоривата от култури се ограничава поради ограничените екологични ползи от тях, ограничения потенциал за намаляване на емисиите на парникови газове и факта, че такива биогорива са в пряка конкуренция със секторите за храни и фуражи във връзка с достъпа до суровини. С изключването на биогоривата от култури следва също така да се цели избягване на рисковото изместване на биогоривата от автомобилния транспорт към въздушния транспорт, тъй като това може да забави декарбонизацията на автомобилния транспорт, който до момента продължава да бъде най-замърсяващият вид транспорт. Понастоящем в сектора на въздухоплаването равнищата на търсенето на биогорива от хранителни и фуражни култури са незначителни, тъй като над 99 % от използваните понастоящем авиационни горива са с изкопаем произход. Поради това е целесъобразно да се избегне създаването на потенциално голямо търсене на биогорива от хранителни и фуражни култури чрез насърчаване на тяхното използване съгласно настоящия регламент.

Технологиите, които са най-утвърдени в промишлено отношение и същевременно имат голям потенциал за устойчивост, като например устойчивите авиационни горива, произведени от отпадъчни липиди (суровини, изброени в част Б от приложение IX към Директивата за енергията от възобновяеми източници (ДЕВИ II), следва да бъдат допустими с цел да бъдат пуснати на пазара и да позволят намаляване на емисиите още в краткосрочен план. Въпреки че се очаква такава мярка да намали значително емисиите от транспортния сектор като цяло, понастоящем най-голямата част от течните биогорива се произвежда за сектора на автомобилния транспорт. Поради това може да възникне промяна при суровините от производство на биогорива за сектора на автомобилния транспорт към производство за сектора на въздухоплаването, но тя ще бъде ограничена. В действителност се оценява, че потенциалното изместване при биогоривата, произведени от суровините от част Б от приложение IX към ДЕВИ II, ще бъде около 3,2 % до 2030 г.[5].

Очаква се постепенното въвеждане на устойчиви авиационни горива на пазара на въздушния транспорт да доведе до увеличени разходи за авиационно гориво за авиокомпаниите. Това може да засили съществуващите практики, които нарушават търговията, от страна на операторите на въздухоплавателни средства, като например превоза на гориво над необходимото количество за полета. Поради това целта на настоящото предложение за регламент е авиационният пазар на ЕС да се подготви със стриктни правила, за да се гарантира, че постепенното увеличаване на дяловете на

[5] Оценка на въздействието на предложението за регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт.

устойчивите авиационни горива може да бъде въведено на летищата в ЕС без вредно въздействие върху конкурентоспособността на вътрешния авиационен пазар на ЕС.

Важен фактор, чрез който да се гарантира, че задължението да се доставят устойчиви авиационни горива не нарушава еднаквите условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт, е налагането на ясно и единно задължение за всички доставчици на авиационно гориво на вътрешния пазар на ЕС. Поради присъщото трансгранично и глобално измерение на въздушния транспорт се предпочита специален за въздухоплаването хармонизиран регламент пред рамка, изискваща транспониране на национално равнище, тъй като рамката може да доведе до смесица от национални мерки с различни изисквания и цели. С цел ясно и ефективно разработване на политиката задълженията за доставчиците на авиационно горива по отношение на устойчивите авиационни горива следва да бъдат определени изключително в настоящия регламент, който представлява *lex specialis* на Директивата за енергията от възобновяеми източници. Тъй като в регламента се определят минимални дялове на устойчивото авиационно гориво, той не възпрепятства авиокомпаниите или доставчиците на гориво да преследват по-амбициозни екологични цели или да се стремят към други икономически/финансови предимства, свързани с устойчивото авиационно гориво (УАГ), чрез зареждане или доставяне на по-големи дялове устойчиви авиационни горива. Във връзка с това авиокомпаниите следва да бъдат в състояние да се стремят към гарантиране на адекватни договорености с доставчиците на авиационно гориво с цел увеличено използване от тяхна страна на устойчиви авиационни горива. Регламентът не съдържа възможност за търгуване във връзка с използването на устойчиво авиационно гориво (т. нар. система с търгуеми сертификати („book and claim“). Ако търгуването бъде въведено в някакъв бъдещ момент, то следва да бъде уредено със стриктни правила, гарантиращи екологичната цялост на системата.

Настоящият регламент следва да бъде придружен от увеличени усилия на ЕС и неговите държави членки в Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) за установяване на задължителни цели за използването на устойчиви авиационни горива в международното въздухоплаване чрез стратегически съюз на ЕС за укрепване на веригата за създаване на стойност на производството на устойчиви авиационни горива в ЕС, по-специално по отношение на най-иновативните технологии, като например биогоривата от нови поколения и синтетичните авиационни горива, включително по-специално механизми за финансиране, като например договори за разлики и мерки за улесняване на сертифицирането на иновативни технологии за устойчиви авиационни горива.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение за регламент е съгласувано с политиката на ЕС в областта на въздушния транспорт, и по-специално със съответните правила, формиращи рамката на вътрешния авиационен пазар на ЕС. С него се преследват същите цели както в Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността, а именно да се гарантира, че авиокомпаниите, извършващи дейност в ЕС,

могат да се конкурират въз основа на равни възможности. Освен това предложеният регламент е съгласуван с Регламент (ЕС) 2019/712 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2019 г. за защита на конкуренцията във въздушния транспорт, чиято цел е да се гарантира, че всички превозвачи, извършващи дейност до и от ЕС, могат да се ползват от еднакви условия на конкуренция.

Настоящото предложение за регламент е съгласувано с Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ), и по-специално с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции. С предложения регламент се изисква ЕААБ да получава и обработва доклади от авиокомпаниите, по-специално относно количеството на горивото, което зареждат. Задължението за количеството заредено авиационно гориво, установено съгласно предложения регламент, следва да бъде съгласувано с правилата относно безопасността на авиационното гориво, определени в Регламент (ЕС) № 965/2012.

Предложеният регламент е съгласуван с Директивата за енергията от възобновяеми източници[6] (ДЕВИ II), тъй като се очаква той да доведе до увеличено използване на енергия от възобновяеми източници във въздушния транспорт. Предложеният регламент се основава на компоненти от правилата на ДЕВИ II, по-специално нейната рамка за устойчивост. ДЕВИ II е междусекторна рамка, в която се определят цели за широкообхватни сектори. Стимулирането на въвеждането на устойчиви авиационни горива е недостатъчно поради специфичните особености на сектора на въздухоплаването, по-специално силния конкурентен ценови натиск в сектора в ЕС и в световен мащаб, както и силно интегрирания и конкурентен вътрешен авиационен пазар на Съюза и неговото световно измерение. В предложения регламент се предвиждат напълно хармонизирани изисквания за гарантиране на еднакви условия на конкуренция между авиокомпаниите и избягване на неблагоприятно конкурентно положение между летищата в ЕС.

Предложеният регламент е съгласуван със системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ)[7], която се прилага по отношение на въздухоплаването. Очаква се той да взаимодейства безпроблемно със СТЕ на ЕС, в която се съдържа стимул за операторите на въздухоплавателни средства да използват устойчиви авиационни горива, т.е. от авиокомпаниите не се изисква да връщат квоти при докладване относно използването на УАГ. Очаква се въздействието от СТЕ на ЕС да бъде засилено в контекста на нейното предстоящо преразглеждане. Предложеният регламент се основава на СТЕ на ЕС, като съдържа препратка към процесите, изисквани за проверката на докладите на авиокомпаниите (членове 14 и 15 от Директивата относно СТЕ на ЕС).

---

6 Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници.

7 Директива 2003/87/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза.

Предложеният регламент е съгласуван с Директивата относно инфраструктурата за алтернативни горива (ДИАГ), но се очаква да има ограничено взаимодействие с нея. С директивата се създава обща рамка от мерки за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива в ЕС. Тъй като устойчивите авиационни горива са заменяеми с конвенционалното гориво за реактивни двигатели, нуждите от допълнителна инфраструктура на летищата е ограничена, но въпреки това е важно да се гарантира, че осигурената инфраструктура е подходяща за целта.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Освен това целите на предложения регламент са съгласувани с целите на Европейския зелен пакт, а именно до 2030 г. да се постигне намаляване на емисиите с 55 % на равнището на ЕС, а до 2050 г. да се постигне неутрална по отношение на въглеродните емисии икономика. Целта му е да се гарантират еднакви условия на конкуренция между участниците на единния авиационен пазар и секторът да се подготви със стриктни правила, гарантиращи неговата конкурентоспособност, при същевременно въвеждане на увеличаващи се дялове на устойчивите авиационни горива. Това съответства на целите на политиката на ЕС за бързо възстановяване на най-тежко засегнатите от кризата с COVID-19 сектори, силен единен пазар на ЕС, способстващ за високи равнища на растеж и заетост. И накрая, предложеният регламент съответства на целите за преход от енергията от изкопаеми горива към възобновяеми източници на енергия и за подобряване на енергийната сигурност на ЕС чрез намаляване на неговата зависимост от енергийни продукти, получени от трети държави.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Целта на предложения регламент е да се гарантират еднакви условия на конкуренция между участниците на единния авиационен пазар и секторът да се подготви със стриктни правила, гарантиращи неговата конкурентоспособност, при същевременно подобряване на неговата устойчивост. Правният текст ще включва подробни разпоредби, които ще бъдат специални за сектора на въздухоплаването, за да бъдат взети под внимание неговите сложни аспекти.

С член 100, параграф 2 Съюзът се оправомощава да предвижда подходящи разпоредби във въздушния транспорт.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Въздушният транспорт е въпрос от голямо значение за ЕС, тъй като представлява силно интегриран пазар, функциониращ в мрежово измерение в целия ЕС и извън него. Трансграничното измерение е присъщо на въздушния транспорт, което превръща всяка фрагментирана регулаторна рамка в съществено препятствие за стопанските субекти във въздушния транспорт.

Намеса на равнището на ЕС е необходима, тъй като въпросите на конкурентоспособността на вътрешния авиационен пазар на ЕС като цяло не могат да бъдат решени адекватно на национално равнище. Намеса на равнището на ЕС е

необходима по-специално за да бъде избегната смесица от национални мерки с евентуални непредвидени въздействия. Докато целта на предложения регламент е да се възстановят еднаквите условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт, различните равнища на задълженията на отделните държави членки може да имат противоположното въздействие и да нарушат допълнително авиационния пазар, като насърчават неблагоприятни практики от страна на операторите на въздухоплавателни средства, като например превоза на гориво над необходимото количество за полета.

И накрая, когато става въпрос за налагане на задължение за доставянето на устойчиви авиационни горива, се очаква действия на равнището на ЕС с хармонизирани правила, разработени специално за въздухоплаването, които се прилагат пряко по отношение на участниците на пазара, да бъдат по-ефективни в сравнение с националните мерки, с които се определят различни изисквания и цели.

- **Пропорционалност**

Очаква се с действия на равнището на ЕС да се установи ясна посока на политиката за участниците на пазара както от отрасъла на въздухоплаването, така и на горивата. Един ясен набор от правила на ЕС на равнището на ЕС означава, че авиокомпаниите могат да извършват дейност въз основа на равни възможности в целия ЕС, като така се възстановят еднаквите условия на конкуренция за авиокомпаниите и летищата. Освен това той ще даде ясни сигнали на отрасъла на авиационните горива за равнището на предлагането на гориво и технологиите за горива, в които да се инвестира. Единният набор от правила означава също така намалени разходи за спазване на изискванията за участниците на пазара.

Действията на равнището на ЕС във връзка с УАГ ще допринесат за постигане на засилената амбиция по отношение на климата, определена в европейския законодателен акт за климата. В Плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г. се посочва, че УАГ трябва да изпълняват основна роля в намаляването на емисиите от въздухоплаването до 2030 г. и 2050 г. и постигането на целите на ЕС в областта на климата. Поради това установяването на правила на ЕС по отношение на производството и използването на УАГ позволява възприемането на разработен специално за целта подход за постигане на целите. Разчитането само на национални мерки с вероятно различни цели (ако има такива) ще доведе до риска общото равнище на амбициите да не бъде достатъчно. Овен това с настоящата инициатива може да бъде подкрепен предстоящият преглед на Директивата за енергията от възобновяеми източници чрез увеличаване на дела на енергията от възобновяеми източници в транспортния сектор.

Действията на равнището на ЕС може да имат положително въздействие на международно равнище. Тъй като намесата на ЕС ще има въздействие върху целия авиационен пазар и пазара на устойчивите авиационни горива в ЕС, се очаква тя да има по-голямо значение по отношение на трети държави, отколкото отделните национални инициативи. Възможно е също така по-лесно да възникнат вторични ефекти, при които трети държави може да обмислят да приемат подобни мерки. Това, от своя страна, може да ускори текущата работа на равнището на ИКАО по отношение на

използването на УАГ. Накратко, действията на ЕС може да стимулират по-нататъшни промени в производството и въвеждането на устойчиво авиационно гориво извън ЕС, което може да спомогне за създаването на еднакви условия на конкуренция на световно равнище, както и за намаляване на емисиите от въздушния транспорт в по-широк обхват.

- **Избор на инструмент**

Настоящата инициатива трябва да бъде разгърната бързо и ефективно като ключов документ на Европейския зелен пакт и Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност, както и като необходим изграждащ елемент към постигането на целите на ЕС в областта на климата до 2030 г. и 2050 г., като се гарантира, че в сектора на въздухоплаването се ускорява декарбонизацията без да се застрашават добре изразените ползи от силно интегрирания вътрешен авиационен пазар. Както е обяснено в раздел 1.4 и приложение 11, това може да бъде постигнато най-успешно чрез пряко регулиране на стопанските субекти на равнището на ЕС чрез регламент за вътрешния пазар. В действителност общите правила, прилагащи се пряко и еднакво по отношение на участниците на авиационния пазар и пазара на горивата в целия ЕС, ще осигурят яснота и уеднаквяване. Тъй като по своето естество авиационният пазар е интегриран на равнището на ЕС, той функционира най-добре, когато правилата се прилагат по един и същ начин за всички авиокомпании. Налагането на еднакви изисквания за всички участници на пазара намалява рисковете от нарушаване на конкуренцията и изпраща ясни сигнали на участниците на авиационния пазар извън ЕС, когато изпълняват полети в ЕС. Единният набор от правила в целия ЕС, установен съгласно регламент, ще позволи да бъдат изпратени силни и ясни сигнали към пазара. Тъй като преходът към УАГ изисква значителни инвестиции, е абсолютно необходимо регулаторната рамка да осигурява единен, дългосрочен и солиден набор от правила за всички инвеститори в целия ЕС. По-специално е жизненоважно да се избегне възникването на смесица от различаващи се мерки на национално равнище, какъвто би бил случаят, ако той се приложи съгласно междусекторна директива. Това може да има ефективно действие по отношение на видовете транспорт като автомобилния или железопътния, но не може да е успешно за видовете транспорт, които се отличават с такава степен на трансграничност и глобалност като въздухоплаването. Мащаба на пазара на повечето авиокомпании обхваща целия ЕС или е дори световен. Разпокъсаността на националното транспониране може да намали ефективността на политиката и да постави ефективната декарбонизация на въздушния транспорт под заплаха. Тя може да стане причина и за различни икономически поведения в отраслите на въздухоплаването и горивата в различните държави членки. Това може да доведе до практики на избягване на разходи (например чрез превоз на гориво над необходимото количество за полета), които ще подкопаят функционирането на единния пазар. Настоящата инициатива ще има значително въздействие върху участниците във въздушния транспорт и вътрешния авиационен пазар като цяло. Важно е задълженията, определени за всички авиокомпании, да се прилагат еднакво, както може да бъде гарантирано чрез регламент. Еднакво важно за ефективността на настоящата инициатива е задължението за доставка на гориво да се изпълнява и прилага по еднакъв

начин. Различните задължения за доставка на гориво в различните райони на ЕС (например различни цели, различни стандарти за устойчивост и т.н.) ще установят различия в третирането на авиокомпаниите и може да породят нарушаване на конкуренцията между летищата в ЕС или да поставят участниците във въздухоплаването от ЕС в неблагоприятно положение спрямо конкурентите извън ЕС. Настоящата инициатива следва да бъде изпълнена чрез самостоятелен регламент, за да бъдат взети под внимание специфичните и сложните аспекти на единния авиационен пазар.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Това е нова инициатива. Поради това не са извършвани последваща оценка и проверка на пригодността.

• Консултации със заинтересованите страни

Настоящото предложение за регламент беше изготвено след всеобхватна консултация, която се проведе през 2020 г. През март и април 2020 г. Комисията проведе обществена консултация по отношение на първоначалната оценка на въздействието. Бяха получени общо 121 отговора от публични органи, отраслите на въздухоплаването и горивата, юридически лица с нестопанска цел, академичните среди и граждани. Като цяло в отговорите беше изразена подкрепа за регулаторно действие на равнището на ЕС с цел стимулиране на въвеждането на устойчиви авиационни горива. Комисията организира две кръгли маси (през март и ноември 2020 г.), всеки път със сесии, посветени на обсъждания със заинтересованите страни и държавите членки, както и сесии, посветени на обсъждания само с държавите членки. Кръглите маси предоставиха възможност за получаване на преки становища и обмен с участниците относно нуждата от регулаторни действия на равнището на ЕС по отношение на устойчивите авиационни горива. Първата кръгла маса позволи да се получи ценна информация за определянето на проблема, а втората кръгла маса беше насочена към вариантите на политиката, като осигури възможност на участниците да представят становищата си по отношение на предпочитания от тях вариант и да се предложат корекции в разработването на предложените варианти. От август до октомври 2020 г. в продължение на 12 седмици се проведе открита обществена консултация. Бяха събрани общо 156 отговора от публични органи, отраслите на въздухоплаването и горивата, неправителствени организации, академичните среди и граждани. Като цяло в отговорите беше изразена подкрепа за регулаторни действия на равнището на ЕС с цел стимулиране на въвеждането на устойчиви авиационни горива под формата на задължение за смесване на горивата по отношение на УАГ. Беше събрана ценна информация за предпочитанието на респондентите относно конкретните варианти на разработване на настоящата мярка. И накрая, в хода на подкрепящото проучване, проведено от външен изпълнител, беше извършена целенасочена консултация с цел получаване на конкретна

и подробна информация за функционирането на авиационния пазар, състоянието на пазара на авиационни горива, производството на устойчиви авиационни горива и различните съществуващи или предстоящи политики в подкрепа на използването на устойчиви авиационни горива. Тази целенасочена консултация беше насочена към участниците в отрасъла на въздухоплаването, отрасъла на авиационните горива, държавите членки, юридическите лица с нестопанска цел и международните организации в областта на въздухоплаването.

В хода на тази всеобхватна стратегия за консултация по-голямата част от заинтересованите страни от отраслите на въздухоплаването (авиокомпании, летища, производители на въздухоплавателни средства) и горивата, държавите членки и НПО подкрепиха създаването на задължение за УАГ като ефективен механизъм на политиката с цел стимулиране на производството и въвеждането на УАГ и успешна декарбонизация на сектора на въздухоплаването. Заинтересованите страни не бяха единодушни по отношение на конкретното разработване на варианта, но по-голямата част от доставчиците на гориво, държавите членки, НПО, летищата и част от авиокомпаниите подкрепят задължение за УАГ по отношение на страната на предлагането, с гъвкавост при разпространението на горивата, както и обхващане на горивото за реактивни двигатели, доставяно за всички полети, заминаващи от летищата в ЕС. Същевременно по-голямата част от заинтересованите страни счетоха, че са необходими мерки за предотвратяване на изместването на въглеродни емисии и нарушаването на вътрешния авиационен пазар. Също така по-голяма част от заинтересованите страни (авиокомпании, летища, отрасълът на горивата, НПО, държавите членки) подкрепят специални стимули в подкрепа на възобновяемите горива от небиологичен произход. Всички тези мерки бяха включени в предпочетения вариант на политиката.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Външен изпълнител извърши проучване в подкрепа на оценката на въздействието, залегнала в настоящото предложение. Проучването започна през юли 2020 г. и приключи в началото на 2021 г. Проучването осигури ценна информация на службите на Комисията, по-специално по отношение на разработването на вариантите на политиката, оценката на тяхното екологично, икономическо и социално въздействие, както и на събирането на становища от пряко засегнатите заинтересовани страни.

- **Оценка на въздействието**

Предложените варианти на политиката бяха структурирани около регулаторно изискване, състоящо се в задължение по отношение на УАГ. Това изискване позволява възстановяване на еднаквите условия на конкуренция в сектора на въздушния транспорт във връзка със зареждането на авиационно гориво и поддържането им при същевременно увеличаване на използването на УАГ във въздухоплаването. Вариантите на политиката осигуриха различни начини за разработване на задължението. Първият набор от варианти включваше задължение за доставчиците на гориво да разпространяват УАГ на всички летища в ЕС. Вторият набор от варианти включваше

задължение за авиокомпаниите да използват УАГ при полети от летища в ЕС (единият подвариант обхващаше всички полети, а другият подвариант обхващаше само полетите в рамките на ЕС). И накрая, третият набор от варианти включваше задължения за доставчиците на гориво да разпространяват УАГ с известна гъвкавост в началото, а за авиокомпаниите да зареждат гориво за реактивни двигатели преди заминаване от летища в ЕС. Бяха разработени цели, изразени в обеми УАГ за вариантите, и в намаляване на интензитета на CO_2 на горивото за реактивни двигатели за другите. Всички варианти съдържаха стимули за подкрепа на възобновяемите горива от небиологичен произход (ВГНП). Предпочетеният вариант беше на доставчиците на гориво да се наложи задължение за смесване на горивата по отношение на УАГ, а на авиокомпаниите — задължение за зареждане на гориво за реактивни двигатели, включително подзадължение по отношение на ВГНП. Този вариант беше предпочетен, тъй като позволява да се гарантират еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт при същевременно значително увеличаване на производството и въвеждането на УАГ.

Предпочетеният вариант на политиката позволява да се поддържа конкурентоспособността на отрасъла на въздушния транспорт и води до значително намаляване на емисиите на CO_2 от източника до самолета в сектора на въздухоплаването, т.е. с около 60—61 % до 2050 г. в сравнение с базовия сценарий. Емисиите на замърсители на въздуха намаляват с около 9 % до 2050 г. в сравнение с базовия сценарий. Като цяло разходите за околна среда във въздухоплаването (свързани с емисиите на CO_2 и емисиите на замърсители на въздуха) намаляват с около 87—88 милиарда евро в сравнение с базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г. Производственият капацитет за УАГ се увеличава с допълнителни 25,5—25,6 милиона тона до 2050 г. Появата на УАГ на пазара води до значително намаляване на зависимостта на въздухоплаването от изкопаеми горива за реактивни двигатели, чието потребление намалява с 65 % до 2050 г. в сравнение с базовия сценарий. Енергийната сигурност на ЕС се подобрява с намаляването на вноса на енергия от изкопаеми горива от трети държави и добиването на суровини и електроенергия от възобновяеми енергийни източници за производството на УАГ в ЕС (произведеното в ЕС УАГ представлява 92 % от общото потребление на УАГ през 2050 г.). При предпочитаните варианти на политиката технологиите за УАГ с най-голям потенциал за декарбонизация се появяват на пазара в значителни количества по-рано в сравнение с варианта без действие на политиката. Цените на УАГ намаляват в сравнение с настоящите прогнози, което допринася за намаляване на разликата с цените на изкопаемите горива за реактивни двигатели с течение на времето. Предпочетените варианти на политиката водят до нетно създаване на работни места в ЕС, т.е. около 202 100 допълнителни работни места в сравнение с базовия сценарий. И накрая, намаляването на замърсяването на въздуха оказва положително въздействие върху общественото здраве (т.е. през периода 2021—2050 г. външните разходи от замърсяване на въздуха намаляват с около 1,5 милиарда евро в сравнение с базовия сценарий).

Като цяло вариантите на политиката B1 и B2 водят до увеличаване на разходите с 20,3 милиарда евро (B1) и 14,6 милиарда евро (B2) в сравнение с базовия сценарий за периода 2021—2050 г. Тези разходи се дължат в голяма степен на увеличението на разходите за гориво за реактивни двигатели в сравнение с базовия сценарий, т.е. 103,5 милиарда евро (B1) и 88,2 милиарда евро (B2), изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г. Увеличаването на разходите за гориво се отразява върху въздухоплавателните тарифи, които се очаква да нараснат с около 8,1—8,2 % до 2050 г. По-високите въздухоплавателни тарифи водят до леко намаляване на общия брой на пътниците във въздушния транспорт в сравнение с базовия сценарий, въпреки че той все още нараства със 77 % до 2050 г. в сравнение с 2015 г. Това води до по-ниска стойност на инвестицията и по-ниски оперативни разходи във въздушния транспорт в сравнение с базовия сценарий, т.е. с 84 милиарда евро (B1) и 74,5 милиарда евро (B2). Допълнителните логистични разходи възлизат на 0,19 милиарда евро (B1 и B2). Освен това авиокомпаниите увеличават разходите си за докладване с 0,34 милиарда евро (B1 и B2) в сравнение с базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г. По отношение на производителите на УАГ инвестициите, необходими за периода 2021—2050 г., се оценяват на около 10,4—10,5 милиарда евро. В действителност до 2050 г. в ЕС трябва да бъдат построени 104—106 допълнителни завода за УАГ, за да бъде постигнат необходимият производствен капацитет за УАГ.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

С предложения регламент се избягва създаването на ненужна тежест за стопанските субекти чрез намаляване на разходите за спазване на изискванията. По-специално, през първите пет години от неговото прилагане в него се предвижда известна гъвкавост в начина, по който доставчиците на авиационно гориво могат да изпълняват задължението за доставки на устойчиво авиационно гориво. Очаква се това да намали логистичните разходи и да предотврати увеличаването на разходите за устойчиви авиационни горива. Тъй като авиационното гориво съставлява значителна част от оперативните разходи на операторите на въздухоплавателни средства, се очаква това да окаже положително въздействие върху тяхната конкурентоспособност.

- **Основни права**

Настоящото предложение няма отражение върху основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Отраженията върху бюджета са свързани по-специално с прегледа на докладите и оценката на спазването на изискванията от страна на стопанските субекти, подлежащи на задълженията, както и с годишното докладване на ЕААБ до Комисията. Те са оценени подробно в законодателната финансова обосновка. Разработването на ИТ и изборът на обществени поръчки ще подлежат на предварително одобрение от Съвета по информационни технологии и киберсигурност на Европейската комисия.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Предложеният регламент включва системи за мониторинг, докладване и проверка, които позволяват да се гарантира, че той се прилага правилно. По-специално, от операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на гориво ще се изисква да докладват ежегодно. Тези доклади ще бъдат проверявани от независими органи, като ще бъде предприета оценка на спазването на изискванията от страна на операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на гориво с цел да се определи дали те са изпълнили съответните си задължения. Освен това ЕААБ ще докладва ежегодно на Комисията, по-специално по отношение на спазването на изискванията от страна на стопанските субекти и на състоянието на авиационния пазар и пазара на устойчивите авиационни горива. На последно място, Комисията ще докладва на Европейския парламент и на Съвета, най-малко на всеки пет години след датата на прилагане на настоящия регламент, относно развитието на пазара на авиационни горива и неговото въздействие върху вътрешния авиационен пазар на Съюза, включително по отношение на евентуалното разширяване на приложното поле на настоящия регламент по отношение на други източници на енергия, както и относно необходимостта от коригиране на конкретни елементи на предложения регламент.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

В член 1 от предложението се описва предметът на предложения регламент, в който се предвиждат хармонизирани правила, целящи поддържането на еднакви условия на конкуренция на вътрешния авиационен пазар на Съюза при същевременно увеличаване на използването на устойчиви авиационни горива от страна на операторите на въздухоплавателни средства и разпространението на устойчиви авиационни горива на летищата в Съюза. В член 2 се определя приложното поле на регламента. В член 3 се посочват няколко определения от значение за регламента. В член 4 се установява задължението на доставчиците на авиационно гориво да гарантират, че общото количество авиационно гориво, предоставяно на операторите на въздухоплавателни средства на летищата в Съюза, съдържа минимален дял устойчиво авиационно гориво, включително минимален дял синтетично гориво. В член 5 се установява задължението на операторите на въздухоплавателни средства да гарантират, че количеството на авиационното гориво, зареждано на дадено летище в Съюза за една година, е поне 90 % от необходимото авиационно гориво за една година. В член 6 се определят задълженията на летищата в Съюза да осигурят инфраструктурата, необходима за улесняване на достъпа на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, съдържащи дялове устойчиви авиационни горива. В член 7 се посочват задълженията на операторите на въздухоплавателни средства за докладване. В член 8 се определят правилата за отчитане на използването на устойчиви авиационни горива, които са свързани с повече от една система за търговия с емисии. В член 9 се посочват задълженията на доставчиците на авиационно гориво за докладване. В член 10 се определят правилата относно компетентните органи, които да бъдат определени от държавите членки с цел да се гарантира прилагането на настоящия регламент. В член 11 се определят правилата относно административните глоби. В член 12 се

установява задължение за ЕААБ да публикува годишен технически доклад въз основа на годишните доклади, представени от операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на гориво. С член 13 се определя преходен период от 5 години, през който доставчиците на авиационно гориво могат да доставят минималния дял устойчиво авиационно гориво като средна стойност за цялото количество авиационно гориво, което са доставили на летищата в Съюза за съответния отчетен период. В член 14 се определя задължение на Комисията да докладва на Европейския парламент и на Съвета най-малко веднъж на пет години относно няколко аспекта на прилагането на настоящия регламент. В член 15 се предвижда датата на влизане в сила на регламента. В приложение I се определят минималните дялове на устойчивото авиационно гориво, включително минималните дялове на синтетичното гориво, от авиационното гориво, което да се доставя, а в приложение II се предоставя образец за задължението за докладване на операторите на въздухоплавателни средства.

2021/0205 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет,[8],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[9],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) През последните десетилетия въздушният транспорт изпълнява жизненоважна роля за икономиката на Съюза и в ежедневието на гражданите на Съюза като един от най-добре функциониращите и най-динамичните сектори в икономиката на Съюза. Той е мощен стимул за икономическия растеж, заетостта, търговията и туризма, както и за свързаността и мобилността и на предприятията, и на гражданите, особено в рамките на вътрешния авиационен пазар на Съюза. Растежът в областта на услугите за въздушен транспорт допринася в значителна степен за подобряването на свързаността в рамките на Съюза и с трети държави и е важен фактор за икономиката на Съюза.

(2) От 2020 г. насам въздушният транспорт е един от секторите, най-силно засегнати от кризата с COVID-19. С перспективата за предстоящия край на пандемията се очаква въздушното движение да се възстанови постепенно през следващите години и да възвърне равнищата си отпреди кризата. Същевременно емисиите от сектора се увеличават от 1990 г. насам, като е възможно тенденцията за увеличаване на емисиите да се възстанови с преодоляването на пандемията. Поради това е необходимо да се подготвим за бъдещето и да извършим необходимите промени, за да се гарантира добре функциониращ пазар на въздушния транспорт, който допринася за постигането на целите на Съюза в областта на климата и се характеризира с висока степен на свързаност, безопасност и сигурност.

[8] ОВ C, [...] г., стр. [...].
[9] ОВ C, [...] г., стр. [...].

(3) Функционирането на сектора на въздушния транспорт в Съюза се определя от неговия трансграничен характер в рамките на целия Съюз и от неговото глобално измерение. Вътрешният авиационен пазар е един от най-интегрираните сектори в Съюза, уреден от единни правила за достъпа до пазара и условията за функциониране. Външната политика в областта на въздушния транспорт се урежда от правила, установени на световно равнище от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), както и от всеобхватни многостранни или двустранни споразумения между Съюза или неговите държави членки и трети държави.

(4) Пазарът на въздушния транспорт е обект на силна конкуренция между стопанските субекти в целия Съюз, поради което еднаквите условия на конкуренция са абсолютно необходими. Стабилността и просперитетът на пазара на въздушния транспорт и неговите стопански субекти зависят от ясна и хармонизирана рамка на политиката, при която операторите на въздухоплавателни средства, летищата и други участници във въздухоплаването могат да извършват дейност въз основа на равни възможности. При възникване на нарушения на пазара те застрашават да поставят операторите на въздухоплавателни средства или летищата в неблагоприятно положение спрямо вътрешните или външните конкуренти. От своя страна това може да доведе до загуба на конкурентоспособност за отрасъла на въздушния транспорт, както и до загуба на въздушни връзки за гражданите и предприятията.

(5) По-специално е важно да се гарантират еднакви условия на конкуренция на целия пазар на въздушния транспорт в Съюза по отношение на авиационното гориво, което съставлява значителна част от разходите на операторите на въздухоплавателни средства. Разликите в цените на горивата могат да окажат значително въздействие върху икономическите показатели на операторите на въздухоплавателни средства и да повлияят неблагоприятно конкуренцията на пазара. Когато са налице разлики в цените на авиационното гориво между летищата в Съюза или между летищата в Съюза и тези извън него, това може да принуди операторите на въздухоплавателни средства по икономически причини да адаптират стратегиите си за зареждане с гориво. Превозът на гориво над необходимото количество за полета увеличава разхода на гориво и води до излишни емисии на парникови газове. Съответно превозът на гориво над необходимото количество за полета от страна на операторите на въздухоплавателни средства подкопава усилията на Съюза за опазване на околната среда. Някои оператори на въздухоплавателни средства могат да се ползват от изгодни цени на авиационното гориво в тяхната основна база като конкурентно предимство спрямо други авиокомпании, извършващи дейност по подобни маршрути. Това може да представлява заплаха за конкурентоспособността на сектора и да е вредно за въздушните връзки. С регламента следва да бъдат установени мерки, чрез които да бъдат предотвратени такива практики с цел да се избегне излишната вреда за околната среда, както и да се възстановят и поддържат условията на лоялна конкуренция на пазара на въздушния транспорт.

(6) Устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. Това изисква интегриран подход, целящ гарантирането едновременно на ефективното функциониране на транспортните системи на Съюза и на опазването на околната среда. Устойчивото развитие на въздушния транспорт изисква въвеждането на мерки, целящи намаляване на въглеродните емисии от въздухоплавателни

средства, извършващи полети от летища в Съюза. Тези мерки следва да допринесат за изпълнението на целите на Съюза в областта на климата до 2030 г. и 2050 г.

(7) В Съобщението относно Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност[10], прието от Комисията през декември 2020 г., се определя посока за действие по отношение на транспортната система на ЕС с цел да бъде постигната нейната екологосъобразна и цифрова трансформация и да стане тя по-стабилна. Декарбонизацията на сектора на въздушния транспорт е необходим и труден процес, особено в краткосрочен план. Технологичните постижения, преследвани в европейски и национални научноизследователски и иновационни програми в областта на въздухоплаването, са допринесли за значително намаляване на емисиите през последните десетилетия. Световният растеж на въздушното движение обаче изпревари намаляването на емисиите в сектора. Въпреки че се очаква новите технологии да спомогнат за намаляване на зависимостта на полетите на къси разстояния от енергията от изкопаеми горива през следващите десетилетия, устойчивите авиационни горива предлагат единственото решение за значителна декарбонизация на полетите от всякакъв обсег още в краткосрочен план. Понастоящем обаче този потенциал е в голяма степен неоползотворен.

(8) Устойчивите авиационни горива са течни, заместващи горива, които са напълно заменяеми с конвенционалното авиационно гориво и са съвместими със съществуващите двигатели на въздухоплавателните средства. Няколко начина за производство на устойчиви авиационни горива са сертифицирани на световно равнище за използване в гражданското или военното въздухоплаване. Устойчивите авиационни горива са технологично готови да изпълняват важна роля за намаляването на емисиите от въздушния транспорт още в съвсем краткосрочен план. Очаква се те да съставляват голяма част от горивния микс във въздухоплаването в средно- и дългосрочен план. Освен това с подкрепата на подходящи международни стандарти по отношение на горивата устойчивите авиационни горива могат да допринесат за намаляване на съдържанието на ароматни съединения в крайното гориво, използвано от даден оператор, което спомага за намаляването на други емисии, различни от CO_2. Очаква се други алтернативни начини за задвижване на въздухоплавателни средства, като например електроенергия или течен водород, да допринасят все повече за декарбонизацията на въздушния транспорт, като се започне от полетите на къси разстояния.

(9) Постепенното въвеждане на устойчиви авиационни горива на пазара на въздушния транспорт ще представлява допълнителен разход за гориво за авиокомпаниите, тъй като понастоящем производството по тези технологии за горива е по-скъпо в сравнение с конвенционалното авиационно гориво. Очаква се това да задълбочи съществуващите до момента проблеми във връзка с еднаквите условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт по отношение на авиационното гориво и да породи допълнителни нарушения на пазара между операторите на въздухоплавателни средства и летищата. В настоящия регламент следва да бъдат предвидени мерки, с които да се предотврати неблагоприятното въздействие от въвеждането на устойчиви

[10] Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите: Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето (COM/2020/789 final), 9.12.2020 г.

авиационни горива върху конкурентоспособността в сектора на въздухоплаването, като бъдат определени хармонизирани изисквания за целия Съюз.

(10) На световно равнище въпросите с устойчивите авиационни горива се уреждат от ИКАО. По-специално, ИКАО установява подробни изисквания относно устойчивостта, проследяването и отчитането на устойчивите авиационни горива за използване на полети, обхванати от Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA). Въпреки че в CORSIA са предвидени стимули и устойчивите авиационни горива се считат за неразделен стълб от работата по осъществяване на дългосрочна амбициозна цел за международното въздухоплаване, понастоящем не съществува задължителна схема за използването на устойчиви авиационни горива за международни полети. По принцип всеобхватните многостранни или двустранни споразумения в областта на въздушния транспорт между ЕС или неговите държави членки и трети държави включват разпоредби относно опазването на околната среда. Към момента обаче тези разпоредби не налагат на договарящите страни никакви обвързващи изисквания за използването на устойчиви авиационни горива.

(11) На равнището на ЕС общи правила относно енергията от възобновяеми източници за транспортния сектор са определени в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета[11]. В миналото такива хоризонтални междусекторни регулаторни рамки не се оказаха ефективни за осъществяването на преход от изкопаеми горива към устойчиво авиационно гориво във въздушния транспорт. В Директива (ЕС) 2018/2001 и предшестващия я акт се определят общи цели за всички видове транспорт, на които да се доставят възобновяеми горива. Тъй като въздухоплаването е малък пазар на горива, за който производството на възобновяеми горива е по-скъпо в сравнение с другите видове транспорт, такива регулаторни рамки следва да бъдат допълнени със специални за въздухоплаването мерки с цел ефективно стимулиране на внедряването на устойчиви авиационни горива. Освен това националното транспониране на Директива (ЕС) 2018/2001 поражда рискове от значително фрагментиране на пазара на въздушния транспорт, при което с националните правила относно устойчивите авиационни горива ще се определят значително различаващи се цели. Може да се очаква, че това ще задълбочи допълнително проблемите по отношение на еднаквите условия на конкуренция във въздушния транспорт.

(12) Поради това трябва да бъдат предвидени единни правила за вътрешния авиационен пазар, които да допълнят Директива (ЕС) 2018/2001 и да допринесат за нейните общи цели, като вземат предвид специфичните нужди и изисквания, възникващи на вътрешния авиационен пазар на ЕС. По-специално целта на настоящия регламент е да се избегне фрагментиране на авиационния пазар, да се избегнат евентуалните нарушения на конкуренцията между стопанските субекти или нелоялните практики на избягване на разходи по отношение на зареждането с гориво от страна на операторите на въздухоплавателни средства.

[11] Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

(13) На първо място целта на настоящия регламент е да се установи рамка, с която се възстановяват и поддържат еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт по отношение на използването на авиационни горива. С тази рамка следва да се избегнат различаващите се изисквания в рамките на Съюза, които ще задълбочат практиките на зареждане с гориво, нарушаващи конкуренцията между операторите на въздухоплавателни средства или поставящи някои летища в по-неблагоприятно конкурентно положение спрямо други. На второ място, целта на настоящия регламент е авиационният пазар на ЕС да се подготви със стриктни правила, за да се гарантира, че постепенното увеличаване на дяловете на устойчивите авиационни горива може да бъде въведено на летищата в ЕС без вредно въздействие върху конкурентоспособността на вътрешния авиационен пазар на ЕС.

(14) Важно е да се определят хармонизирани правила за целия вътрешен пазар на ЕС, които да се прилагат пряко и по еднакъв начин по отношение на участниците на авиационния пазар, от една страна, и пазара на авиационните горива, от друга страна. Общата рамка, установена с Директива (ЕС) 2018/2001, следва да бъде допълнена с *lex specialis* по отношение на въздушния транспорт. Това следва да включва постепенно увеличаващи се цели за доставката на устойчиви авиационни горива. Тези цели следва да бъдат определени внимателно, като се вземат предвид целите за добре функциониращ пазар на въздушния транспорт, необходимостта от декарбонизация на сектора на въздухоплаването, както и настоящото състояние на отрасъла на устойчивите авиационни горива.

(15) Настоящият регламент следва да се прилага по отношение на въздухоплавателните средства, участващи в гражданското въздухоплаване, които изпълняват полети в търговския въздушен транспорт. Той не следва да се прилага по отношение на въздухоплавателни средства като военни въздухоплавателни средства и въздухоплавателни средства, участващи в операции с хуманитарни, издирвателни, спасителни и медицински цели или за оказване на помощ при бедствия, както и в митнически, полицейски и противопожарни операции. В действителност полетите, изпълнявани при такива обстоятелства, са от изключително естество и в това си качество не могат винаги да бъдат планирани по същия начин като редовните полети. Поради естеството на дейностите си те невинаги могат да бъдат в състояние да изпълняват задълженията съгласно настоящия регламент, тъй като това може да представлява ненужна тежест. За да бъдат постигнати еднакви условия на конкуренция на единния авиационен пазар на ЕС, настоящият регламент следва да обхваща възможно най-голяма част от търговското въздушно движение, осъществявано от летищата, намиращи се на територията на ЕС. Същевременно, с цел да се гарантират въздушни връзки в полза на гражданите, предприятията и регионите на ЕС, е важно да се избегне налагането на ненужна тежест на операциите на въздушния транспорт на малки летища. Следва да бъде определен праг на пътническите и товарните въздушни превози, под който летищата няма да бъдат обхванати от настоящия регламент; приложното поле на регламента обаче следва да обхваща поне 95 % от общия трафик, който тръгва от летищата в Съюза. По същите причини следва да бъде определен праг за освобождаване на операторите на въздухоплавателни средства, които реализират много малък брой заминавания от летища, намиращи се на територията на ЕС.

(16) Следва да се насърчава разработването и внедряването на устойчиви авиационни горива с голям потенциал за устойчивост, търговска зрялост и голям потенциал

за иновации и растеж с цел удовлетворяване на бъдещите нужди. Това следва да подкрепя създаването на иновативни и конкурентни пазари на горива и да гарантира достатъчно предлагане на устойчиви авиационни горива за въздухоплаването в краткосрочен и дългосрочен план с цел допринасяне за амбициите на Съюза за декарбонизация на транспорта при същевременно увеличаване на усилията на Съюза за постигане на високо равнище на опазване на околната среда. За тази цел устойчивите авиационни горива, произведени от суровини, изброени в части А и Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, както и синтетичните авиационни горива, следва да бъдат допустими. По-специално, устойчивите авиационни горива, произведени от суровини, изброени в част Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, са от основно значение като настоящата най-утвърдена в търговско отношение технология за декарбонизация на въздушния транспорт още в краткосрочен план.

(17) По причини, свързани с устойчивостта, не следва да бъдат допустими горивата от хранителни и фуражни култури. По-специално, непреки промени в земеползването възникват, когато отглеждането на култури за биогорива измести традиционното производство на култури за храни и фуражи. Това допълнително търсене може да увеличи натиска върху земята и да доведе до разширяване на обработваемите земи, така че да бъдат обхванати райони с високи въглеродни запаси като гори, влажни зони и торфища, което да доведе до допълнителни емисии на парникови газове и опасения във връзка със загубата на биологично разнообразие. Проучванията показват, че мащабът на въздействие зависи от различни фактори, включително от вида на суровините, използвани за производството на гориво, равнището на търсене на допълнителни суровини, предизвикано от използването на биогорива, както и степента, в която земите с високи въглеродни запаси са защитени в целия свят. Най-големите рискове от непреките промени в земеползването бяха установени при биогоривата и горивата, произведени от суровини, по отношение на които се наблюдава значително разширяване на производствения район, така че да обхване земи с високи въглеродни запаси. Съобразно с това горивата от хранителни и фуражни култури не следва да се насърчават. Този подход съответства на политиката на Съюза, и по-специално Директива (ЕС) 2018/2001, в която се ограничава и се определят тавани за използването на такива биогорива в автомобилния и в железопътния транспорт, като се имат предвид по-малките ползи от тях за околната среда, по-ниските показатели по отношение на потенциала за намаляване на емисиите на парникови газове и по-общите опасения във връзка с устойчивостта. В допълнение към емисиите на парникови газове, свързани с непреки промени в земеползването, които могат да неутрализират частично или изцяло намалението на емисиите на парникови газове от отделните биогорива, непреките промени в земеползването пораждат рискове и за биологичното разнообразие. Този риск е изключително сериозен във връзка с потенциално голямото разширяване на производството, обусловено от значителното увеличаване на търсенето. Понастоящем в сектора на въздухоплаването равнищата на търсенето на биогорива от хранителни и фуражни култури са незначителни, тъй като над 99 % от използваните понастоящем авиационни горива са с изкопаем произход. Поради това е целесъобразно да се избегне създаването на потенциално голямо търсене на биогорива от хранителни и фуражни култури чрез насърчаване на тяхното използване съгласно настоящия регламент. Освен това с недопустимостта на биогоривата от култури съгласно

настоящия регламент рискът от забавяне на декарбонизацията в автомобилния транспорт се свежда до минимум, което в противен случай би могло да доведе до изместване на биогоривата от култури от автомобилния сектор към сектора на въздухоплаването. Важно е това изместване да бъде сведено до минимум, тъй като понастоящем автомобилният транспорт продължава да бъде най-замърсяващият транспортен сектор.

(18) Необходима е единна, ясна и стабилна рамка за устойчивост, която да създаде сигурност за участниците в отраслите на въздухоплаването и горивата, по отношение на допустимостта на устойчивите авиационни горива съгласно настоящия регламент. За да се гарантира съгласуваност с други свързани политики на ЕС, допустимостта на устойчивите авиационни горива следва да бъде определена в съответствие с критериите за устойчивост, установени в член 29 от Директива 2018/2001[12].

(19) Целта на настоящия регламент следва да бъде да се гарантира, че операторите на въздухоплавателни средства могат да се конкурират въз основа на равни възможности по отношение на достъпа до устойчиви авиационни горива. За да се избегнат нарушения на пазара на въздухоплавателни услуги, на всички летища в Съюза, обхванати от настоящия регламент, следва да бъдат доставяни еднакви минимални дялове устойчиви авиационни горива. Въпреки че пазарът разполага със свободата да доставя и използва по-големи количества устойчиво гориво, с настоящия регламент следва да се гарантира, че задължителните минимални дялове устойчиви авиационни горива са еднакви за всички обхванати летища. С регламента се заместват всички изисквания, установени пряко или непряко на национално или регионално равнище, с които от операторите на въздухоплавателни средства или доставчиците на авиационно гориво се изисква да въвеждат или доставят устойчиви авиационни горива в целеви количества, различни от предвидените в настоящия регламент. За да се създаде ясна и предвидима правна рамка и по този начин да се насърчи пазарното разработване и внедряване на най-устойчивите и иновативни технологии за горива с потенциал за растеж, който да удовлетвори бъдещите нужди, в настоящия регламент следва да бъдат определени постепенно увеличаващи се с времето минимални дялове синтетични авиационни горива. Определянето на специално подзадължение за синтетичните авиационни горива е необходимо с оглед на значителния потенциал за декарбонизация на тези горива, както и с оглед на настоящите прогнозни производствени разходи за тях. Когато се произвеждат от електроенергия от възобновяеми енергийни източници и въглерод, уловян пряко от въздуха, синтетичните авиационни горива могат да постигнат до 100 % намаляване на емисиите в сравнение с конвенционалното авиационно гориво. Освен това те имат отличителни предимства в сравнение с други видове устойчиви авиационни горива по отношение на ефективността на ресурсите (по-специално що се отнася до нуждите от вода) на производствения процес. Производствените разходи за синтетичните авиационни горива обаче понастоящем се оценяват като 3 до 6 пъти по-високи от пазарната цена на конвенционалното авиационно гориво. Поради това в настоящия регламент следва да бъде установено специално подзадължение за тази технология. Други видове синтетични горива, като например нисковъглеродните синтетични горива, постигащи големи намаления на емисиите на парникови газове, могат да

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr

бъдат разгледани за включване в приложното поле на настоящия регламент в хода на бъдещи преразглеждания, при които такива горива да бъдат определени в Директивата за енергията от възобновяеми източници.

(20) Важно е да се гарантира, че минималните дялове на устойчивите авиационни горива могат да бъдат доставяни на авиационния пазар без недостиг в предлагането. За тази цел следва да се планира достатъчен срок, за да се позволи на отрасъла на горивата от възобновяеми източници да развие съответен производствен капацитет. Доставката на устойчиви авиационни горива следва да стане задължителна, считано от 2025 г. По подобен начин, с цел да се постигне правна сигурност и предвидимост на пазара и трайно да се привлекат инвестиции за производствен капацитет за устойчиви авиационни горива, условията в настоящия регламент следва да бъдат стабилни в продължителен период от време.

(21) С въвеждането и по-голямото използване на устойчивите авиационни горива на летищата в Съюза практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета може да се задълбочат вследствие на увеличението на цените на авиационното гориво. Практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета не са устойчиви и следва да бъдат избягвани, тъй като подкопават усилията на Съюза за намаляване на въздействията на транспорта върху околната среда. Те биха противоречили на целите за декарбонизация на въздухоплаването, тъй като увеличеното тегло на въздухоплавателното средство ще увеличи разхода на гориво и съответните емисии от даден полет. Освен това практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета поставят в риск еднаквите условия на конкуренция в Съюза между операторите на въздухоплавателни средства, както и между летищата. Поради това в настоящия регламент от операторите на въздухоплавателни средства следва да се изиска да зареждат гориво преди заминаването от дадено летище в Съюза. Количеството на горивото, заредено преди заминаването от дадено летище в Съюза, следва да бъде съобразено с количеството на горивото, необходимо за изпълнение на полетите, заминаващи от това летище, като се взема под внимание необходимото спазване на правилата за безопасност по отношение на горивото. Изискването гарантира, че по отношение на оператори от Съюза и на чуждестранни оператори по еднакъв начин се прилагат еднакви условия за операции в Съюза, като същевременно се гарантира високо равнище на опазване на околната среда. Тъй като в регламента не се определя максимален дял на устойчивите авиационни горива от всички авиационни горива, авиокомпаниите и доставчиците на гориво могат да преследват по-амбициозни екологични политики с по-голяма степен на въвеждане и доставяне на устойчиви авиационни горива в общата им мрежа от операции, като същевременно избягват превоза на гориво над необходимото количество за полета.

(22) Летищата, обхванати от настоящия регламент, следва да гарантират, че е осигурена цялата инфраструктура за доставка, съхранение и зареждане на устойчиво авиационно гориво, за да не представлява това пречка по отношение на въвеждането на такова устойчиво авиационно гориво. Ако е необходимо, Агенцията следва да бъде в състояние да изиска от дадено летище да предостави информация за наличната инфраструктура, която позволява безпроблемно разпространение и зареждане на устойчиви авиационни горива от страна на операторите на въздухоплавателни средства. Ролята на Агенцията следва да осигурява възможност на летищата и авиокомпаниите да имат общо

координационно звено в случай на необходимост от технически разяснения по отношение на наличието на инфраструктура за горива.

(23) От операторите на въздухоплавателни средства следва да се изисква да докладват ежегодно на Агенцията относно закупуването на устойчиво авиационно гориво, както и относно характеристиките на това гориво. Следва да се предоставя информация относно характеристиките на закупените устойчиви авиационни горива, като например, наред с другото, естеството и произхода на суровините, процеса на преобразуване и емисиите през целия жизнен цикъл.

(24) От операторите на въздухоплавателни средства също така следва да се изисква да докладват ежегодно относно заредения от тях действително количество авиационно гориво по летища в Съюза, за да докажат, че не е извършен превоз на гориво над необходимото количество за полета. Докладите следва да бъдат проверявани от независими проверяващи органи и предавани на Агенцията за извършване на мониторинг и оценка на спазването на изискванията. Проверяващите органи следва да определят точността на необходимото количество авиационно гориво за година, което е отчетено от операторите, като използват одобрен от Комисията инструмент.

(25) От доставчиците на авиационно гориво следва да се изисква да докладват ежегодно в базата данни на Съюза, посочена в член 28 от Директива (ЕС) 2018/2001, относно доставянето от тяхна страна на авиационно гориво, включително на устойчиви авиационни горива. Агенцията следва да докладва ежегодно на Комисията относно изпълнението от страна на операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на авиационно гориво на техните съответни задължения съгласно регламента. Това е важно, за да може Комисията да има ясна представа за равнището на спазване на изискванията на регламента.

(26) Не е възможно без допълнителни процедури да се определи точно дали операторите на въздухоплавателни средства действително са заредили физически дяловете устойчиви авиационни горива в резервоарите си на конкретни летища в Съюза. Поради това на операторите на въздухоплавателни средства следва да се позволи да докладват за използваните от тях устойчиви авиационни горива въз основа на документите за покупка. Операторите на въздухоплавателни средства следва да имат правото да получават от доставчика на авиационно гориво информацията, която е необходима за докладване на закупуването на устойчиво авиационно гориво.

(27) Важно е операторите на въздухоплавателни средства да могат да отчитат използването на устойчиви авиационни горива по схемите за търговия с емисии — като например системата на ЕС за търговия с емисии или CORSIA, в зависимост от маршрута на техните полети. Важно е обаче настоящият регламент да не води до двойно отчитане на намаляването на емисиите. На операторите на въздухоплавателни средства следва да се позволи да подават искане за предимства за използването на една и съща партида устойчиви авиационни горива само един път. От доставчиците на гориво следва да се изисква да предоставят на операторите на въздухоплавателни средства безплатно всякаква информация, свързана със свойствата на устойчивото авиационно гориво, продавано на този оператор на въздухоплавателни средства, и която има отношение към докладването от страна на оператора на въздухоплавателни средства съгласно настоящия регламент или схемите за търговия с емисии.

(28) С цел да се гарантират еднакви условия на конкуренция на вътрешния авиационен пазар и придържането към амбициите на Съюза в областта на климата, с настоящия регламент следва да бъдат въведени ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за доставчиците на авиационно гориво и операторите на въздухоплавателни средства в случай на неспазване на изискванията. Равнището на санкциите трябва да бъде пропорционално на щетите върху околната среда и на нарушаването на еднаквите условия на конкуренция на вътрешния пазар, дължащи се на неспазването на изискванията. При налагането на административни глоби органите следва да вземат под внимание развитието на цената на авиационното гориво и устойчивото авиационно гориво през отчетната година.

(29) Санкциите за доставчиците, които не успеят да постигнат целевите показатели, определени в настоящия регламент, следва да бъдат допълнени от задължението недостигащото количество да се достави на пазара с цел изпълнение на квотата през следващата година.

(30) Настоящият регламент следва да съдържа разпоредби за периодични доклади до Европейския парламент и до Съвета относно развитието на авиационния пазар и пазара на горивата, ефективността на основните елементи на регламента, като например минималните дялове на устойчивите авиационни горива, равнището на административните глоби или развитията на политиката по отношение на въвеждането на устойчиви авиационни горива на международно равнище. Тези елементи са ключови за осигуряването на ясна представа за актуалното състояние на пазара на устойчиви авиационни горива и следва да бъдат взети под внимание при обмислянето на преразглеждане на регламента.

(31) Следва да бъде предвиден преходен период от 5 години, за да се осигури разумен период от време на доставчиците на авиационно гориво, летищата в Съюза и операторите на въздухоплавателни средства да извършат необходимите технологични и логистични инвестиции. По време на този етап може да се използва авиационно гориво, съдържащо по-големи дялове устойчиво авиационно гориво, за да се компенсират по-малките дялове устойчиви авиационни горива или намаленото наличие на конвенционално авиационно гориво на други летища.

(32) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно да се поддържат еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт в Съюза при същевременно увеличаване на използването на устойчиви авиационни горива, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки поради трансграничния характер на въздухоплаването, а поради характеристиките на пазара и последиците от действието може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет

В настоящия регламент се предвиждат хармонизирани правила относно въвеждането и доставката на устойчиви авиационни горива.

Член 2

Приложно поле

Настоящият регламент се прилага по отношение на операторите на въздухоплавателни средства, летищата в Съюза и доставчиците на авиационно гориво.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

– „летище в Съюза“ означава летище, както е определено в член 2, параграф 2 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[13], на което през отчетния период са извършени пътнически превози на над 1 милион пътници или товарни превози на над 100 000 тона товари и което не се намира в най-отдалечен регион, включен в списъка в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз;

– „оператор на въздухоплавателно средство“ означава лице , което през отчетния период е изпълнило поне 729 полета в търговския въздушен транспорт, заминаващи от летища в Съюза или, в случаите когато това лице не може да бъде установено — собственикът на въздухоплавателното средство;

– „полет в търговския въздушен транспорт“ означава полет, изпълняван за целите на превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или наем, или полет на бизнес авиацията;

– „авиационно гориво“ означава горивото, произведено за пряко използване от въздухоплавателни средства;

– „устойчиви авиационни горива (УАГ)“ означава заместващи авиационни горива, които са или синтетични авиационни горива, биогорива от нови поколения, както са определени в член 2, втора алинея, точка 34 от Директива (ЕС) 2018/2001, или биогорива, произведени от суровини, изброени в част Б от приложение IX към посочената директива, които отговарят на критериите за устойчивост и за емисиите на парникови газове, предвидени в член 29, параграфи 2—7 от посочената директива, и които са сертифицирани съгласно член 30 от посочената директива;

– „партида“ означава количеството на устойчивите авиационни горива, което може да бъде идентифицирано с номер и може да бъде проследено;

[13] Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси.

– „емисии през целия жизнен цикъл“ означава емисиите на парникови газове, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, от устойчиви авиационни горива, при които са взети под внимание емисиите, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, от производството на енергия, транспорта, разпространението и използването на борда, включително по време на горенето, изчислени в съответствие с член 31 от Директива (ЕС) 2018/2001;

– „синтетични авиационни горива“ означава горива, които са възобновяеми горива от небиологичен произход, както са определени в член 2, втора алинея, точка 36 от Директива (ЕС) 2018/2001, използвани във въздухоплаването;

– „конвенционални авиационни горива“ означава горива, произведени от изкопаеми невъзобновяеми източници на въглеводородни горива, използвани във въздухоплаването;

– „доставчик на авиационно гориво“ означава доставчик на гориво, както е определен в член 2, втора алинея, точка 38 от Директива (ЕС) 2018/2001, който доставя авиационно гориво на летище в Съюза;

– „отчетна година“ означава период от една година, през който следва да бъдат представени докладите, посочени в членове 7 и 9, започващ на 1 януари и приключващ на 31 декември;

– „отчетен период“ означава периодът от 1 януари до 31 декември от годината, предшестваща отчетната година;

– „необходимо авиационно гориво за една година“ означава количеството авиационно гориво, необходимо за изпълнението на всички полети в търговския въздушен транспорт, осъществявани от оператор на въздухоплавателни средства, които заминават от дадено летище в Съюза в течение на отчетния период;

– „количество на незаредено гориво за една година“ означава разликата между необходимото авиационно гориво за една година и действителното гориво, заредено от оператор на въздухоплавателни средства преди полетите, които заминават от дадено летище в Съюза в течение на отчетния период;

– „общо количество на незаредено гориво за една година“ означава сборът от количествата на незаредено гориво за една година от страна на оператор на въздухоплавателни средства на всички летища в Съюза в течение на отчетния период;

– „схема за търговия с емисии“ означава схема, по която на операторите на въздухоплавателни средства се предоставят предимства за използването на устойчиви авиационни горива.

Член 4

Дял на устойчивото авиационно гориво, налично на летищата в Съюза

Доставчиците на авиационно гориво гарантират, че общото количество авиационно гориво, предоставяно на операторите на въздухоплавателни средства на всяко летище в Съюза, съдържа минимален дял устойчиво авиационно гориво, включително минимален дял синтетично гориво в съответствие със стойностите и датите на прилагане, определени в приложение I.

Без да се засяга прилагането на член 11, параграфи 3 и 4, когато доставчик на авиационно гориво не успее да достави минималните дялове, определени в приложение I, за даден отчетен период, той поне попълва този недостиг през следващия отчетен период.

Член 5

Задължение на операторите на въздухоплавателни средства за зареждане с гориво

Количеството на авиационното гориво, зареждано от даден оператор на въздухоплавателни средства на дадено летище в Съюза за една година, е поне 90 % от необходимото авиационно гориво за една година.

Член 6

Задължения на летищата в Съюза за осигуряване на инфраструктурата

Летищата в Съюза предприемат необходимите мерки за улесняване на достъпа на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, съдържащи дялове устойчиви авиационни горива в съответствие с приложение I, и осигуряват инфраструктурата, необходима за доставката, съхранението и зареждането на такива горива.

Когато оператори на въздухоплавателни средства съобщават на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) за затруднения при оценката на авиационните горива, съдържащи устойчиви авиационни горива, на дадено летище в Съюза поради липса на адекватна летищна инфраструктура, Агенцията може да изиска от летището в Съюза да предостави информацията, необходима за доказване на изпълнението на параграф 1. Съответното летище в Съюза предоставя информацията без ненужно забавяне.

Агенцията оценява получената информация и уведомява Комисията дали тази информация позволява да се заключи, че летището в Съюза не изпълнява задълженията си. Летищата в Съюза предприемат необходимите мерки за установяване и преодоляване на липсата на адекватна летищна инфраструктура 5 години след влизането в сила на регламента или след годината, през която надвишат един от праговете по член 3, първо тире.

Член 7

Задължения на операторите на въздухоплавателни средства за докладване

До 31 март всяка отчетна година операторите на въздухоплавателни средства докладват следната информация на Агенцията:

а) общото количество на авиационното гориво, заредено на всяко летище в Съюза, изразено в тонове;

б) необходимото авиационно гориво за една година, за всяко летище в Съюза, изразено в тонове;

в) количеството на незареденото гориво за една година, за всяко летище в Съюза. Ако количеството на незареденото гориво за една година е отрицателно или ако то е по-малко от 10 % от необходимото авиационно гориво за една година, докладваното количество на незареденото гориво за една година се отчита като 0;

г) общото количество на устойчивото авиационно гориво, закупено от доставчици на авиационно гориво, за извършването на техните полети, заминаващи от летища в Съюза, изразено в тонове;

д) за всяка покупка на устойчиво авиационно гориво, името на доставчика на авиационното гориво, закупеното количество, изразено в тонове, технологията за преобразуване, характеристиките и произхода на суровината, използвана за производството, както и емисиите през целия жизнен цикъл от устойчивото авиационно гориво. Когато една покупка включва устойчиви авиационни горива с различни характеристики, в доклада тази информация се предоставя за всеки вид устойчиво авиационно гориво.

Докладът се предоставя в съответствие с образеца, предвиден в приложение II.

Докладът се проверява от независим проверяващ орган в съответствие с изискванията, определени в членове 14 и 15 от Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[14] и в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 на Комисията[15].

Член 8

Искане на оператори на въздухоплавателни средства във връзка с използването на устойчиви авиационни горива

Операторите на въздухоплавателни средства не могат да подават искане за предимства за използването на една и съща партида устойчиви авиационни горива по повече от една схема за търговия с емисии. Заедно с доклада, посочен в член 7, операторите на въздухоплавателни средства предоставят на Агенцията следното:

а) декларация за схемите за търговия с емисии, в които участват и в рамките на които може да се докладва използването на устойчиви авиационни горива;

б) декларация, че не са докладвали едни и същи партиди устойчиви авиационни горива по повече от една схема.

За целите на докладването на използването на устойчиви авиационни горива съгласно разпоредбите на член 7 от настоящия регламент или в рамките на схема за търговия с емисии доставчиците на авиационно гориво предоставят безплатно съответната информация на операторите на въздухоплавателни средства.

Член 9

Задължения на доставчиците на гориво за докладване

До 31 март всяка отчетна година доставчиците на авиационно гориво докладват в базата данни на Съюза, посочена в член 28 от Директива (ЕС) 2018/2001, следната информация, свързана с отчетния период:

а) обема на авиационното гориво, доставено на всяко летище в Съюза;

[14] Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза.

[15] Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/2067 на Комисията от 19 декември 2018 г. за проверка на данните и за акредитация на проверяващите органи съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 334, 31.12.2018 г., стр. 94).

б) обема на устойчивото авиационно гориво, доставено на всяко летище в Съюза, и за всеки вид устойчиво авиационно гориво — както е посочено в буква в);

в) емисиите през целия жизнен цикъл, произхода на суровините и процеса на преобразуване за всеки вид устойчиво авиационно гориво, доставено на летища в Съюза.

Агенцията разполага с достъп до базата данни на Съюза и използва информацията, съдържаща се в базата данни на Съюза, след като информацията бъде проверена на равнището на държавата членка съгласно член 28 от Директива (ЕС) 2018/2001.

Член 10

Компетентен орган

(1) Държавите членки определят компетентния орган или органи, отговорни за осигуряване на прилагането на настоящия регламент и за налагане на глобите на операторите на въздухоплавателни средства, летищата на Съюза и доставчиците на гориво. Държавите членки уведомяват Комисията за това.

(2) Агенцията изпраща данните, получени съгласно членове 7 и 9, на компетентните органи на държавите членки. Освен това Агенцията изпраща на компетентните органи данните, обединени за операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на авиационни горива, по отношение на които органите разполагат с компетентност съгласно параграфи 3, 4 и 5.

(3) Компетентните органи по отношение на даден оператор на въздухоплавателни средства се определят съгласно Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията[16].

(4) Компетентните органи по отношение на летища в Съюза се определят въз основа на съответната териториална компетентност.

(5) Компетентните органи по отношение на доставчиците на авиационно гориво се определят съгласно тяхната държава членка на установяване.

Член 11

Прилагане

(1) Държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушение на разпоредбите, приети съгласно настоящия регламент, и предприемат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки уведомяват Комисията за тези разпоредби най-късно до 31 декември 2023 г., като я уведомяват без забавяне за всякакви последващи изменения, които ги засягат.

(2) Държавите членки гарантират, че всеки оператор на въздухоплавателни средства, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 5, подлежи на административна глоба. Въпросната глоба е най-малко два пъти по-голяма от

[16] Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията от 5 август 2009 г. относно списъка на операторите на въздухоплавателни средства, които са извършвали авиационна дейност, включена в списъка от приложение I към Директива 2003/87/ЕО.

произведението на средногодишната цена на авиационното гориво за един тон и общото количество на незареденото гориво за една година.

(3) Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 4 по отношение на минималния дял на устойчивите авиационни горива, подлежи на административна глоба. Въпросната глоба е най-малко два пъти по-голяма от произведението на разликата между средногодишната цена на конвенционалното авиационно гориво и на устойчивото авиационно гориво за един тон и количеството на авиационните горива, което не отговаря на минималния дял, посочен в член 4 и приложение I.

(4) Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 4 по отношение на минималния дял на синтетичните авиационни горива, подлежи на административна глоба. Въпросната глоба е най-малко два пъти по-голяма от произведението на разликата между средногодишната цена на синтетичното авиационно гориво и на конвенционалното авиационно гориво за един тон и количеството на авиационното гориво, което не отговаря на минималния дял, посочен в член 4 и приложение I.

(5) В решението си за налагане на административните глоби, посочени в параграфи 3 и 4, компетентните органи обясняват методиката, приложена за определянето на цената на авиационното гориво, устойчивото авиационно гориво и синтетичното авиационно гориво на пазара на Съюза въз основа на подлежащи на проверка и обективни критерии.

(6) Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който е натрупал недостиг спрямо задължението, предвидено в член 4 по отношение на минималния дял на устойчивите авиационни горива или на синтетичните горива през даден отчетен период, през следващия отчетен период доставя на пазара количеството от съответното гориво, равняващо се на недостига, в допълнение към задължението си за отчетния период. Изпълнението на това задължение не освобождава доставчика на гориво от задължението да плати санкциите, предвидени в параграфи 3 и 4 от настоящия член.

(7) Държавите членки разполагат с необходимата правна и административна рамка на национално равнище за осигуряване на изпълнението на задълженията и на събирането на административните глоби. Държавите членки превеждат сумата, събрана чрез тези административни глоби, под формата на принос за инвестиционния механизъм за екологичен преход InvestEU, като допълнителни средства към гаранцията на ЕС.

Член 12

Събиране на данни и публикуване

Всяка година Агенцията публикува технически доклад въз основа на годишните доклади, посочени в членове 7 и 9. Посоченият доклад съдържа поне следната информация:

а) количеството устойчиво авиационно гориво, закупено от операторите на въздухоплавателни средства на равнището на Съюза, като съвкупна стойност, за използване на полети, заминаващи от дадено летище в Съюза, както и по летища в Съюза;

б) количеството на устойчивото авиационно гориво и на синтетичното авиационно гориво, доставено на равнището на Съюза, като съвкупна стойност и по летища в Съюза;

в) състоянието на пазара, включително информация за цените, както и тенденциите в производството и използването на устойчиво авиационно гориво в Съюза;

г) състоянието на спазването на изискванията от страна на летищата по отношение на задълженията, определени в член 6;

д) състоянието на спазването на изискванията от страна на всеки оператор на въздухоплавателни средства и доставчик на авиационно гориво, който има задължение съгласно настоящия регламент през отчетния период;

е) произхода и характеристиките на всички устойчиви авиационни горива, закупени от оператори на въздухоплавателни средства за използване на полети, заминаващи от летища в Съюза.

Член 13

Преходен период

Чрез дерогация от член 4, от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2029 г., за всеки отчетен период доставчикът на авиационно гориво може да доставя минималния дял устойчиво авиационно гориво, определен в приложение I, като среднопретеглена стойност за цялото количество авиационно гориво, което е доставил на летищата в Съюза за този отчетен период.

Член 14

Доклади и прегледи

До 1 януари 2028 г. и на всеки пет години след това службите на Комисията представят на Европейския парламент и на Съвета доклад относно развитието на пазара на авиационни горива и неговото въздействие върху вътрешния авиационен пазар на Съюза, включително по отношение на евентуалното разширяване на обхвата на настоящия регламент по отношение на други източници на енергия и други видове синтетични горива, определени в Директивата за енергията от възобновяеми източници, евентуалното преразглеждане на минималните дялове от член 4 и приложение I, както и равнището на административните глоби. При наличие докладът включва информация за разработването на потенциална рамка на политиката за въвеждането на устойчиви авиационни горива на равнището на ИКАО. Освен това докладът включва информация относно технологичните постижения в областта на научните изследвания и иновациите в отрасъла на въздухоплаването, които имат отношение към устойчивите авиационни горива, включително по отношение на намаляването на емисиите, различни от CO_2. В доклада може да бъде разгледан въпросът дали настоящият регламент следва да бъде изменен, както и варианти за изменения по целесъобразност, в съответствие с потенциалната рамка на политиката относно въвеждането на устойчиви авиационни горива на равнището на ИКАО.

Член 15

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Регламентът се прилага от 1 януари 2023 г.

Членове 4 и 5 обаче се прилагат от 1 януари 2025 г., а членове 7 и 9 се прилагат от 1 април 2024 г. за отчетния период за 2023 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*