EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 07 14
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Gerai veikianti ir konkurencinga aviacijos vidaus rinka labai svarbi Europos gyventojams ir visai Europos ekonomikai. Apskaičiuota, kad 2018 m. aviacijos ir aeronautikos sektoriuose tiesiogiai ES[1] dirbo 0,4 mln. žmonių, taip pat apskaičiuota, kad 2017 m. šiems sektoriams teko 2,1 proc.[2] ES BVP. Aviacija yra stipri varomoji socialinės ir regioninės sanglaudos jėga, skatinanti turizmą, duodanti impulsą verslui ir jungianti žmones. 2018 m.[3] daugiau kaip 1,2 mlrd. keleivių skrido į daugiau kaip 500 Europos oro uostų ir iš jų. ES aviacijos sektorius padeda siekti Europos integracijos ir stiprina ES, geopolitinės lyderės, poziciją.

Oro susisiekimas yra esminė ES piliečių judumo, ES regionų vystymosi ir visos ekonomikos augimo varomoji jėga. Aukšto lygio oro susisiekimas ES viduje, taip pat su ES ir iš jos geriausiai užtikrinamas tada, kai ES oro susisiekimo rinkoje yra sudarytos vienodos sąlygos ir visi rinkos dalyviai gali vykdyti veiklą lygiomis galimybėmis. Atsiradus rinkos iškraipymams, orlaivių naudotojams arba oro uostams gali būti sudarytos nepalankios konkurencinės sąlygos. Savo ruožtu dėl to gali sumažėti sektoriaus konkurencingumas, o piliečiai ir įmonės gali prarasti oro susisiekimo galimybes.

Ypač svarbu visoje ES oro susisiekimo rinkoje užtikrinti su aviacinių degalų naudojimu susijusias vienodas sąlygas. Iš tikrųjų, aviaciniai degalai sudaro didelę orlaivių naudotojų sąnaudų dalį, t. y. iki 25 proc. veiklos sąnaudų. Aviacinių degalų kainų svyravimai gali turėti didelį poveikį orlaivių naudotojų ekonominės veiklos rezultatams. Be to, aviacinių degalų kainų skirtumai geografinėse vietovėse, kurių dabar esama lyginant ES oro uostus arba ES ir ne ES oro uostus, orlaivių naudotojus gali paskatinti dėl ekonominių priežasčių pakoreguoti savo degalų papildymo strategijas.

Pavyzdžiui, orlaivių naudotojai gali taikyti skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktiką, t. y. tam tikrame oro uoste pripildyti orlaivio baką didesniu aviacinių degalų kiekiu nei būtina, kad paskirties oro uoste, kuriame aviaciniai degalai yra brangesni, nereikėtų pripildyti viso bako arba papildyti jo. Dėl skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktikos degalų sudeginama daugiau nei būtina, todėl išmetama daugiau teršalų, ir kyla pavojus sąžiningai konkurencijai Sąjungos oro susisiekimo rinkoje. Skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika ne tik prieštarauja Sąjungos pastangoms mažinti aviacijos sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, bet ir kenkia sveikai aviacijos rinkos dalyvių konkurencijai. Sąjungos oro uostuose pradėjus naudoti tvarius aviacinius degalus ir plečiant jų naudojimą, skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika gali dar labiau išplisti, nes padidės išlaidos aviaciniams degalams. Todėl skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktikos atžvilgiu šiuo reglamentu siekiama oro transporto sektoriuje atkurti ir išlaikyti vienodas sąlygas, kartu išvengiant bet kokio neigiamo poveikio aplinkai.

---

1 Eurostatas (lfsa_egan22d).

2 Šaltinis – SWD(2017) 207 *final*.

3 Šaltinis – Eurostatas; Netiesioginių darbo vietų, susijusių su oro transportu, gali būti net tris kartus daugiau už tiesiogines (Europos Komisija, 2015 m.).

2020 m. gruodžio mėn. Komisija priėmė Darnaus ir išmanaus judumo strategiją[4]. Šioje strategijoje nustatytas tikslas skatinti naudoti tvarius aviacinius degalus. Tvarūs aviaciniai degalai gali labai padėti siekti didesnio 2030 m. ES klimato srities tikslo ir ES poveikio klimatui neutralumo tikslo. Šioje iniciatyvoje tvarūs aviaciniai degalai reiškia skystus pakaitinius degalus, kuriais galima pakeisti tradicinius aviacinius degalus. Kad išmetamas teršalų kiekis labai sumažėtų, aviacijos sektorius turi sumažinti savo dabartinę išskirtinę priklausomybę nuo reaktyvinių degalų iš iškastinių energijos šaltinių ir paspartinti perėjimą prie naujoviškų ir tvarių rūšių degalų ir technologijų. Nors alternatyvių varomųjų technologijų, skirtų orlaiviams, pavyzdžiui, varomų elektra arba vandeniliu, srityje daroma teikianti vilčių pažanga, reikės daug pastangų ir laiko pasirengti jų naudojimui komerciniais tikslais. Kadangi oro transporto sektoriuje anglies dioksido išmetimo rodiklį visais skrydžių atstumais reikia sumažinti jau iki 2030 m., tvarių skystųjų aviacinių degalų indėlis bus labai svarbus. Dėl šios priežasties taip pat reikia imtis priemonių tvarių aviacinių degalų tiekimui ir naudojimui Sąjungos oro uostuose didinti.

Nors yra sertifikuoti keli aviacijos srityje naudotini tvarių aviacinių degalų gamybos procesai, jų naudojimo mastas kol kas yra nedidelis, nes trūksta pajėgumų vykdyti gamybos veiklą prieinama kaina. Siekiant paskatinti naujoviškiausių ir tvariausių degalų technologijų paplitimą rinkoje, būtina nustatyti konkrečiai aviacijos sektoriui skirtą tvarių aviacinių degalų įmaišymo įpareigojimą. Tai suteiktų galimybę padidinti gamybos pajėgumus ir ilgainiui sumažinti gamybos sąnaudas. Atsižvelgiant į tai, kad tvarūs aviaciniai degalai iki 2030 m. turėtų sudaryti bent 5 proc. aviacinių degalų, o iki 2050 m. – 63 proc., labai svarbu, kad pagal šį reglamentą remiamos degalų technologijos turėtų didžiausią inovacijų, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir prieinamumo potencialą. Tai yra *sine qua non* sąlyga siekiant patenkinti būsimą paklausą aviacijos sektoriuje ir padėti siekti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslų. Tai pirmiausia turėtų būti taikoma pažangiesiems biodegalams ir sintetiniams aviaciniams degalams. Visų pirma, naudojant sintetinius aviacinius degalus, išmetamų teršalų kiekis gali būti sumažintas net iki 85 proc. ar daugiau, palyginti su aviaciniais degalais iš iškastinių energijos šaltinių. Gamybai naudojant iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą elektros energiją ir tiesiogiai ore surinktą anglies dioksidą, atsiranda galimybė išmetamą teršalų kiekį sumažinti iki 100 proc., palyginti su aviaciniais degalais iš iškastinių energijos šaltinių. Todėl sintetiniai aviaciniai degalai, palyginti su visais kitais šioje iniciatyvoje aptariamais degalais, turi didžiausią potencialą sumažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro. Jų gamybos procese taip pat ypač efektyviai naudojami ištekliai (visų pirma tai pasakytina apie vandens naudojimą), palyginti su kitų tvarių aviacinių degalų gamybos procesais. Nors sintetiniai aviaciniai degalai galėtų labai padėti mažinti sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, mažai tikėtina, kad iki 2030 m. rinkoje atsirastų didelis jų kiekis, jei nebus imtasi specialių politinių priemonių jų gamybai skatinti. Iš tikrųjų, dabar apskaičiuota, kad sintetinių aviacinių degalų gamybos sąnaudos yra 3–6 kartus didesnės už dabartinę aviacinių degalų iš iškastinių energijos šaltinių rinkos kainą. Kadangi manoma, kad sintetiniai aviaciniai degalai bus svarbūs mažinant sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro jau iki 2030 m., o iki 2050 m. turėtų sudaryti bent 28 proc. aviacinių degalų mišinio,

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

šiame reglamente būtina nustatyti specialų papildomą įpareigojimą, kuriuo būtų skatinamas jų atsiradimas rinkoje. Tikimasi, kad dėl to iš dalies sumažės investicijų į sintetinių aviacinių degalų gamybos pajėgumus rizika ir bus sudarytos sąlygos plėsti gamybos pajėgumus.

Siekiant tvarumo, neturėtų būti remiami pirmosios kartos biodegalai, pavyzdžiui, biodegalai iš žemės ūkio kultūrų, taip pat maistinės ir pašarinės kilmės biodegalai, turintys ribotą plėtros potencialą ir keliantys su tvarumu susijusių problemų. Netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai vietoj tradicinės maistinių ir pašarinių augalų gamybos imama auginti biodegalų gamybai skirtus augalus. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sankaupų, plotus, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, taip sukuriant papildomą išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Tyrimai parodė, kad poveikio mastas priklauso nuo įvairių veiksnių, įskaitant degalų gamybai naudojamos pradinės žaliavos tipą, papildomos pradinės žaliavos paklausos, kurią sukuria biodegalų naudojimas, lygį ir žemės, kurioje yra didelių anglies sankaupų, apsaugos pasaulyje mastą. Nustatyta didžiausia netiesioginio žemės naudojimo keitimo rizika yra susijusi su biodegalais, gaminamais iš pradinių žaliavų, kurių auginimo teritorija reikšmingai plečiama į žemės, kurioje yra didelių anglies sankaupų, plotus. Be to, kad dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir dėl to gali būti prarasta visa arba dalinė nauda, susijusi su tuo, kad naudojant atskirus biodegalus išmetama mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, netiesioginis žemės naudojimo keitimas kelia riziką ir biologinei įvairovei. Ši rizika ypač didelė dėl potencialiai didelės gamybos plėtros, kurią lemia didelis paklausos padidėjimas. Todėl neturėtų būti skatinama naudoti pašarinės ir maistinės kilmės degalus. Šis požiūris atitinka šios srities Sąjungos politikos sistemą – ją taikant dėl aplinkosaugos priežasčių paprastai ribojamas ar net laipsniškai nutraukiamas maistinės kilmės biodegalų naudojimas. Tai visų pirma pasakytina apie Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą; joje dėl ribotos aplinkosauginės naudos, riboto šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo potencialo ir dėl to, kad tokie biodegalai tiesiogiai konkuruoja su maisto ir pašarų sektoriais dėl galimybės naudotis žaliavomis, ribojamas maistinės kilmės biodegalų naudojimas. Maistinės kilmės biodegalų neįtraukimu taip pat turėtų būti siekiama išvengti rizikos, kad biodegalai iš kelių sektoriaus bus perkelti į oro susisiekimo sektorių, nes dėl tokio perkėlimo gali sulėtėti kelių transporto, kuris dabar tebėra labiausiai teršianti transporto rūšis, priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas. Aviacijos sektoriuje maistinės ir pašarinės kilmės biodegalų paklausa dabar yra nedidelė, nes daugiau kaip 99 proc. dabar naudojamų aviacinių degalų yra iškastinės kilmės. Todėl tikslinga vengti sukurti potencialiai didelę maistinės ir pašarinės kilmės biodegalų paklausą, šiuo reglamentu skatinant jų naudojimą.

Pramoniniu požiūriu labiausiai išbaigtos technologijos, kartu turinčios didelį tvarumo potencialą, pavyzdžiui, iš atliekinių lipidų (Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos (AIED II) IX priedo B dalyje išvardytų žaliavų) gaminami tvarūs aviaciniai degalai, turėtų būti įtrauktos į reglamento taikymo sritį, kad būtų galima jas pateikti rinkai ir sudaryti sąlygas sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį jau trumpuoju laikotarpiu. Nors tikimasi, kad tokia priemone bus labai sumažintas viso transporto sektoriaus išmetamas teršalų kiekis, dabar didžioji dalis skystųjų biodegalų gaminama kelių sektoriui. Todėl kelių sektoriaus

biodegalams gaminti skirtos žaliavos gali būti pradėtos naudoti aviacijos sektoriaus reikmėms, tačiau naudojimo mastas būtų ribotas. Iš tikrųjų, vertinama, kad galimas biodegalų, gaminamų iš AIED II IX priedo B dalyje nurodytų žaliavų, perkėlimas iki 2030 m. sudarytų apie 3,2 proc.[5]

Manoma, kad oro susisiekimo rinkoje laipsniškai atsirandant tvariems aviaciniams degalams padidės oro transporto bendrovių išlaidos aviaciniams degalams. Dėl to orlaivių naudotojai gali dar plačiau taikyti jau dabar taikomą konkurenciją iškreipiančią praktiką, pavyzdžiui, skrydžio degalų poreikį viršijantį degalų pildymą. Todėl šiuo pasiūlymu dėl reglamento siekiama ES aviacijos rinkai taikyti griežtas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta, kad ES oro uostuose būtų galima laipsniškai didinti tvarių aviacinių degalų dalį nedarant neigiamo poveikio ES aviacijos vidaus rinkos konkurencingumui.

Esminis veiksnys siekiant užtikrinti, kad įpareigojimas tiekti tvarius aviacinius degalus nepakenktų vienodoms sąlygoms oro susisiekimo rinkoje, yra ES vidaus rinkoje nustatyti aiškų ir vienodą įpareigojimą visiems aviacinių degalų tiekėjams. Atsižvelgiant į tai, kad oro transportui būdingas tarpvalstybinis ir pasaulinis aspektas, pirmenybė teikiama suderintam aviacijos srities reglamentui, o ne sistemai, kurią reikia perkelti į nacionalinę teisę, nes dėl pastarosios gali atsirasti nacionalinių priemonių, kurių reikalavimai ir tikslai skiriasi, įvairovė. Kad politika būtų aiški ir veiksminga, aviacinių degalų tiekėjams taikomi įpareigojimai, susiję su tvariais aviaciniais degalais, turėtų būti nustatyti išimtinai šiame reglamente, kuris yra Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos *lex specialis*. Kadangi reglamentu nustatomos būtinosios tvarių aviacinių degalų dalys, juo neužkertamas kelias oro transporto bendrovėms arba degalų tiekėjams siekti platesnio užmojo aplinkos tikslų arba siekti kitų ekonominių ir (arba) finansinių pranašumų, susijusių su tvariais aviaciniais degalais, didinant tvarių aviacinių degalų, kuriais pildomi orlaivių bakai, kiekį arba tiekiant daugiau tvarių aviacinių degalų. Šiuo tikslu oro transporto bendrovės turėtų galėti siekti užtikrinti tinkamus susitarimus su aviacinių degalų tiekėjais, kad padidintų tvarių aviacinių degalų naudojimą. Reglamentas neapima prekybos tvarių aviacinių degalų naudojimo sertifikatais (prekybos sertifikatais sistemos (angl. *book and claim*)). Jeigu prekyba bus pradėta bet kuriuo metu ateityje, ji turėtų būti reglamentuojama griežtomis taisyklėmis, užtikrinančiomis sistemos aplinkosauginį naudingumą.

Šis reglamentas turėtų būti papildytas intensyvesnėmis ES ir jos valstybių narių pastangomis Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO) nustatyti privalomus tvarių aviacinių degalų naudojimo tarptautinėje aviacijoje tikslus, sukuriant ES strateginį aljansą, skirtą tvarios aviacinių degalų gamybos ES vertės grandinei stiprinti, visų pirma naujoviškiausių technologijų, pavyzdžiui, pažangiųjų biodegalų ir sintetinių aviacinių degalų, srityje, įskaitant visų pirma finansavimo mechanizmus, pavyzdžiui, susitarimus dėl skirtumų ir priemones, kuriomis būtų sudaromos palankesnės sąlygos sertifikuoti naujoviškas tvarių aviacinių degalų technologijas.

[5] Pasiūlymo dėl reglamento dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo poveikio vertinimas.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šis pasiūlymas dėl reglamento dera su ES oro transporto politika, visų pirma su atitinkamomis taisyklėmis, kuriomis grindžiama ES aviacijos vidaus rinka. Juo siekiama tų pačių tikslų, kaip ir 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių, t. y. užtikrinti, kad ES veiklą vykdančios oro transporto bendrovės galėtų konkuruoti lygių galimybių pagrindu. Siūlomas reglamentas taip pat atitinka 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2019/712 dėl konkurencijos oro transporto sektoriuje apsaugos, kuriuo siekiama užtikrinti, kad visiems oro vežėjams, vykdantiems skrydžius į ES ir iš jos, būtų sudarytos vienodos sąlygos.

Šis pasiūlymas dėl reglamento atitinka 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA), ir visų pirma 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentą (ES) Nr. 965/2012, kuriuo nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros. Siūlomame reglamente reikalaujama, kad EASA gautų ir tvarkytų oro transporto bendrovių ataskaitas, visų pirma apie jų aviacinių degalų papildymą. Pagal siūlomą reglamentą nustatytas įpareigojimas papildyti aviacinius degalus turėtų atitikti Reglamente (ES) Nr. 965/2012 nustatytas aviacinių degalų saugos taisykles.

Siūlomas reglamentas atitinka Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą[6] (AIED II), nes jis turėtų padėti užtikrinti, kad oro transporto sektoriuje būtų naudojama daugiau atsinaujinančiųjų išteklių energijos. Siūlomas reglamentas grindžiamas AIED II taisyklių sudedamosiomis dalimis, visų pirma jos tvarumo sistema. AIED II yra įvairius sektorius apimanti sistema, kurioje nustatomi svarbiausiems sektoriams skirti tikslai. Dėl aviacijos sektoriaus ypatumų, visų pirma dėl sektoriuje juntamo didelio ES ir pasaulinio masto konkurencinio su sąnaudomis susijusio spaudimo, taip pat dėl labai integruotos ir konkurencingos ES aviacijos vidaus rinkos ir jos pasaulinio aspekto, to nepakako, kad būtų paskatintas tvarių aviacinių degalų naudojimas. Siūlomu reglamentu nustatomi visiškai suderinti reikalavimai siekiant užtikrinti vienodas sąlygas oro transporto bendrovėms ir išvengti nepalankių konkurencinių sąlygų ES oro uostams.

Siūlomas reglamentas dera su aviacijai taikoma ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ATLPS)[7]. Tikimasi, kad jis sklandžiai sąveikaus su ES ATLPS, pagal kurią orlaivių naudotojai skatinami naudoti tvarius aviacinius degalus, t. y. oro transporto bendrovės, pranešdamos apie tvarių aviacinių degalų naudojimą, neprivalo atsisakyti apyvartinių taršos leidimų. Tikimasi, kad ES ATLPS poveikis bus sustiprintas įvykus būsimai jos peržiūrai. Siūlomame reglamente remiamasi ES ATLPS, pateikiant kryžminę nuorodą į procesus, kurių reikia oro transporto bendrovių ataskaitoms tikrinti (ES ATLPS 14 ir 15 straipsniai).

---

6 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją.

7 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje.

Siūlomas reglamentas dera su Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva (AFID), tačiau manoma, kad jo sąveika su ja bus ribota. Direktyva sukuriama bendra alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo ES priemonių sistema. Kadangi tvariais aviaciniais degalais galima pakeisti tradicinius reaktyvinius degalus, papildomos infrastruktūros poreikis oro uostuose yra ribotas, tačiau vis dėlto svarbu užtikrinti, kad teikiama infrastruktūra atitiktų paskirtį.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Siūlomo reglamento tikslai taip pat atitinka Europos žaliojo kurso tikslus, t. y. iki 2030 m. 55 proc. sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ES lygmeniu ir iki 2050 m. sukurti anglies dioksido neišskiriančią ekonomiką. Juo siekiama užtikrinti vienodas sąlygas aviacijos bendrosios rinkos dalyviams, o sektoriui taikyti griežtas taisykles, kuriomis būtų užtikrintas jo konkurencingumas, kartu nustatant vis didesnę tvarių aviacinių degalų dalį. Tai atitinka ES politikos tikslus, susijusius su sparčiu labiausiai nuo COVID-19 krizės nukentėjusių sektorių atsigavimu, stiprios ES bendrosios rinkos, palankios dideliam ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui, sukūrimu. Galiausiai siūlomas reglamentas atitinka siekius pereiti nuo iškastinių išteklių energijos prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir didinti ES energetinį saugumą mažinant mūsų priklausomybę nuo trečiųjų valstybių energinių produktų.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Siūlomu reglamentu siekiama užtikrinti vienodas sąlygas aviacijos bendrosios rinkos dalyviams, o sektoriui taikyti griežtas taisykles, kuriomis būtų užtikrintas jo konkurencingumas, kartu didinant jo tvarumą. Siekiant atsižvelgti į sektoriaus sudėtingumą, į teisinį tekstą bus įtrauktos išsamios su aviacija susijusios nuostatos.

100 straipsnio 2 dalimi Sąjungai suteikiami įgaliojimai nustatyti atitinkamas oro transporto nuostatas.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Oro susisiekimas – ES labai svarbi sritis, nes tai labai integruota rinka, visos ES mastu ir dar plačiau veikianti kaip tinklas. Oro susisiekimui būdingas tarpvalstybinis aspektas, todėl bet kokia suskaidyta reguliavimo sistema yra didelė kliūtis oro susisiekimo ekonominės veiklos vykdytojams.

Būtina imtis veiksmų ES lygmeniu, nes visos ES aviacijos vidaus rinkos konkurencingumo klausimų negalima tinkamai išspręsti nacionaliniu lygmeniu. Būtina imtis ES lygmens veiksmų, visų pirma siekiant išvengti nacionalinių priemonių, kurių poveikis gali būti nenumatytas, įvairovės. Kadangi siūlomo reglamento tikslas – atkurti vienodas sąlygas oro susisiekimo rinkoje, kiekvienoje valstybėje narėje taikomi skirtingi įpareigojimai galėtų turėti priešingą poveikį ir dar labiau iškreipti aviacijos rinką, skatinant orlaivių naudotojus taikyti žalingą praktiką, pavyzdžiui, skrydžio degalų poreikį viršijantį degalų pildymą.

Galiausiai, kalbant apie įpareigojimą tiekti tvarius aviacinius degalus, tikimasi, kad ES lygmens veiksmai ir suderintos aviacijos taisyklės, tiesiogiai taikomos rinkos dalyviams, bus veiksmingesni nei nacionalinės priemonės, kuriomis nustatomi skirtingi reikalavimai ir tikslai.

- **Proporcingumo principas**

Tikimasi, kad ES lygmens veiksmais bus nustatyta aiški politikos kryptis tiek aviacijos, tiek degalų sektoriaus rinkos dalyviams. Vienas aiškus ES taisyklių rinkinys ES lygmeniu reiškia, kad oro transporto bendrovės gali veikti visoje ES turėdamos vienodas galimybes, taip atkuriant vienodas sąlygas oro transporto bendrovėms ir oro uostams. Tai taip pat bus aiškus signalas aviacinių degalų pramonei, susijęs su degalų tiekimu ir kuro technologijomis, į kurias reikia investuoti. Bendras taisyklių rinkinys taip pat reiškia, kad rinkos dalyviai patirs mažesnes reikalavimų laikymosi išlaidas.

ES lygmens veiksmai tvarių aviacinių degalų srityje padėtų pasiekti didesnius ES klimato srities užmojus, kaip nustatyta Europos klimato teisės akte. 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane nustatyta, kad tvarūs aviaciniai degalai turi atlikti svarbų vaidmenį aviacijos išmetamų teršalų kiekį mažinant iki 2030 ir 2050 m. ir siekiant ES klimato srities tikslų. Todėl nustačius ES tvarių aviacinių degalų gamybos ir naudojimo taisykles galima laikytis specialiai pritaikyto požiūrio į tikslų įgyvendinimą. Jeigu būtų taikomos tik nacionalinės priemonės, kurios, tikėtina, būtų grindžiamos skirtingais tikslais (jeigu jų būtų), kiltų rizika, kad bendras užmojų lygis nebus pakankamas. Šia iniciatyva taip pat gali būti remiama būsima Atsinaujinančių išteklių energijos direktyvos peržiūra transporto sektoriuje didinant atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalį.

ES lygmens veiksmai gali turėti teigiamą poveikį tarptautiniu lygmeniu. Kadangi ES intervenciniai veiksmai turėtų poveikį visai aviacijos ir tvarių aviacinių degalų ES rinkai, manoma, kad jie bus svarbesni trečiųjų valstybių atžvilgiu nei atskiros nacionalinės iniciatyvos. Taip pat tikėtina, kad išorinis poveikis pasireikš lengviau, ir trečiosios valstybės galbūt ims svarstyti galimybę patvirtinti panašias priemones. Savo ruožtu tai galėtų paspartinti ICAO lygmeniu vykdomą darbą, susijusį su tvarių aviacinių degalų naudojimu. Trumpai tariant, ES veiksmai galėtų paskatinti tolesnius tvarių aviacinių degalų gamybos ir naudojimo už ES ribų pokyčius, ir tai galėtų padėti sukurti vienodas sąlygas pasauliniu lygmeniu, taip pat oro transporto išmetamų teršalų kiekį sumažinti platesniu mastu.

- **Priemonės pasirinkimas**

Ši iniciatyva turi būti įgyvendinama greitai ir veiksmingai, kaip vienas iš pagrindinių Europos žaliojo kurso ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tikslų, taip pat kaip būtinas elementas siekiant ES klimato srities tikslų iki 2030 ir 2050 m., užtikrinant, kad aviacijos sektoriai paspartintų savo priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą ir kad nebūtų keliamas pavojus gerai įrodytai labai integruotos aviacijos vidaus rinkos teikiamai naudai. Kaip paaiškinta 1.4 skirsnyje ir 11 priede, tai galima sėkmingiausiai pasiekti tiesiogiai reguliuojant ekonominės veiklos vykdytojus ES lygmeniu, priimant vidaus rinkos reglamentą. Iš tikrųjų, bendros taisyklės, tiesiogiai ir vienodai taikomos aviacijos ir degalų rinkos dalyviams visoje ES, suteiks aiškumo ir vienodumo. Kadangi aviacijos bendroji rinka iš esmės yra integruota ES lygmeniu, ji geriausiai veikia, kai taisyklės vienodai taikomos visoms oro transporto bendrovėms. Nustačius vienodus reikalavimus visiems rinkos dalyviams sumažėja

konkurencijos iškraipymo rizika, be to, siunčiami aiškūs signalai ne ES aviacijos rinkos dalyviams, vykdantiems skrydžius Europos Sąjungoje. Reglamentu visoje ES nustačius vienodas taisykles bus galima pasiųsti rinkai stiprų ir aiškų signalą. Kadangi, siekiant pereiti prie tvarių aviacinių degalų, reikia didelių investicijų, būtina, kad reguliavimo sistemoje visiems investuotojams visoje ES būtų nustatytas bendras, ilgalaikis ir patikimas taisyklių rinkinys. Visų pirma, labai svarbu išvengti skirtingų nacionaliniu lygmeniu taikomų priemonių įvairovės, kuri atsirastų, jeigu jos būtų įgyvendinamos pagal įvairiems sektoriams taikomą direktyvą. Nors tai gali pasiteisinti su tokiomis transporto rūšimis kaip kelių ar geležinkelių transportas, tai negali būti sėkmingai taikoma tokioms transporto rūšims, kaip aviacija, nes jos pobūdis yra tarpvalstybinis ir pasaulinis. Daugumos oro transporto bendrovių rinkos dydis yra ES ar net pasaulinio masto. Nevienodas perkėlimas į nacionalinę teisę galėtų sumažinti politikos veiksmingumą ir sukelti pavojų veiksmingam oro transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui. Tai taip pat galėtų paskatinti skirtingą valstybių narių ekonominę elgseną aviacijos ir degalų sektoriuose. Dėl to galėtų būti vengiama išlaidų (pavyzdžiui, taikoma skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika), o tai pakenktų bendrosios rinkos veikimui. Ši iniciatyva turės didelį poveikį oro transporto subjektams ir visai aviacijos vidaus rinkai. Labai svarbu, kad visoms oro transporto bendrovėms nustatyti įpareigojimai būtų vienodai taikomi visoms oro transporto bendrovėms, o tai galima užtikrinti reglamentu. Kad ši iniciatyva būtų veiksminga, vienodai svarbu, kad degalų tiekimo įpareigojimas būtų įgyvendinamas ir jo vykdymas būtų užtikrinamas vienodai. Skirtingi degalų tiekimo įpareigojimai įvairiose ES srityse (pavyzdžiui, skirtingi tikslai, skirtingi tvarumo standartai ir t. t.) reikštų skirtingą oro transporto bendrovių traktavimą ir galėtų iškreipti ES oro uostų konkurenciją arba ES aviacijos subjektams sudaryti nepalankias sąlygas, palyginti su ne ES konkurentais. Ši iniciatyva turėtų būti įgyvendinama atskiru reglamentu, kad būtų atsižvelgta į bendrosios aviacijos rinkos ypatumus ir sudėtingumą.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

• Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas

Tai nauja iniciatyva. Todėl *ex post* vertinimas ir tinkamumo patikra nebuvo atlikti.

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Šis pasiūlymas dėl reglamento parengtas po 2020 m. vykusių išsamių konsultacijų. 2020 m. kovo ir balandžio mėn. Komisija surengė viešas konsultacijas dėl pradinio poveikio vertinimo. Iš viso gautas 121 atsiliepimas iš valdžios institucijų, aeronautikos ir degalų sektoriaus atstovų, ne pelno organizacijų, akademinės bendruomenės ir piliečių. Apskritai atsiliepimuose pareikšta parama ES lygmens reguliavimo veiksmams, kuriais siekiama skatinti tvarių aviacinių degalų naudojimą. Komisija surengė dvi apskritojo stalo diskusijas (2020 m. kovo ir lapkričio mėn.), ir abu kartus buvo rengiamos sesijos, specialiai skirtos diskusijoms su suinteresuotaisiais subjektais ir valstybėmis narėmis, taip pat sesijos, skirtos tik diskusijoms su valstybėmis narėmis. Apskritojo stalo diskusijos leido tiesiogiai sužinoti nuomones ir pasikeisti jomis su dalyviais dėl poreikio ES lygmeniu imtis tvarių aviacinių degalų srities reguliavimo veiksmų. Per pirmą apskritojo stalo diskusiją buvo galima gauti

vertingų įžvalgų dėl problemos apibrėžimo, o per antrą daugiausia dėmesio skirta politikos galimybėms, taigi dalyviai galėjo pareikšti savo nuomonę dėl jiems priimtino varianto ir pasiūlyti koreguoti siūlomų galimybių struktūrą. 2020 m. rugpjūčio–spalio mėn. vyko 12 savaičių atviros viešos konsultacijos. Iš viso gauti 156 atsiliepimai iš valdžios institucijų, aeronautikos ir degalų sektoriaus atstovų, ne pelno organizacijų, akademinės bendruomenės ir piliečių. Apskritai atsiliepimuose pareikšta parama ES lygmens reguliavimo veiksmams, kuriais siekiama padidinti tvarių aviacinių degalų naudojimą nustatant tvarių aviacinių degalų įmaišymo įpareigojimą. Buvo gauta vertingos informacijos apie tai, kad respondentai pirmenybę teikia konkretiems šios priemonės modeliams. Galiausiai, išorės rangovui atliekant pagalbinį tyrimą, buvo surengtos tikslinės konsultacijos, siekiant gauti konkrečių ir išsamių įžvalgų, susijusių su aviacijos rinkos veikimu, aviacinių degalų rinkos būkle, tvarių aviacinių degalų gamyba ir įvairiomis esamomis ar būsimomis politikos kryptimis, kuriomis remiamas tvarių aviacinių degalų naudojimas. Šiose tikslinėse konsultacijose daugiausia dėmesio skirta aeronautikos pramonės subjektams, aviacinių degalų pramonei, valstybėms narėms, ne sektoriaus organizacijoms ir tarptautinėms aviacijos organizacijoms.

Taikant šią išsamių konsultacijų strategiją, didžioji dauguma aviacijos sektoriaus (oro transporto bendrovės, oro uostai, orlaivių gamintojai) ir degalų sektoriaus suinteresuotųjų subjektų, valstybės narės ir NVO pritarė tam, kad būtų nustatytas tvarių aviacinių degalų įpareigojimas, kaip veiksmingas politikos mechanizmas, skirtas skatinti tvarių aviacinių degalų gamybą ir naudojimą bei sėkmingai mažinti aviacijos sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Suinteresuotųjų šalių nuomonės dėl konkrečios pasirinkimo galimybės struktūros buvo gana skirtingos, tačiau dauguma degalų tiekėjų, valstybės narės, NVO, oro uostai ir dalis oro transporto bendrovių pritaria tam, kad būtų nustatytas su tiekimu susijęs tvarių aviacinių degalų įpareigojimas, kuriuo būtų suteikta degalų paskirstymo lankstumo ir kuris apimtų reaktyvinius degalus, tiekiamus visiems skrydžiams iš ES oro uostų. Be to, dauguma suinteresuotųjų subjektų manė, kad reikia priemonių, užkertančių kelią anglies dioksido nutekėjimui ir aviacijos vidaus rinkos iškraipymui. Dauguma suinteresuotųjų subjektų (oro transporto bendrovės, oro uostai, degalų pramonė, NVO, valstybės narės) taip pat remia konkrečias paskatas remti iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą. Visos šios priemonės buvo įtrauktos į tinkamiausią politikos galimybę.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Siekiant paremti poveikio vertinimą, kuriuo grindžiamas šis pasiūlymas, išorės rangovas atliko tyrimą. Šis tyrimas pradėtas 2020 m. liepos mėn. ir baigtas 2021 m. pradžioje. Tyrime Komisijos tarnyboms pateikta vertingų įžvalgų – visų pirma, parengti politikos galimybes, įvertinti jų poveikį aplinkai, ekonominį ir socialinį poveikį ir sužinoti suinteresuotųjų subjektų, patiriančių tiesioginį poveikį, nuomonę.

- **Poveikio vertinimas**

Pasiūlytos politikos galimybės buvo parengtos pagrindu laikant norminį reikalavimą, grindžiamą įpareigojimu naudoti tvarius aviacinius degalus. Šiuo reikalavimu suteikiama galimybė oro transporto sektoriuje atkurti vienodas sąlygas, kiek tai susiję su aviacinių degalų papildymu, ir jas išlaikyti, kartu didinant aviacijos sektoriuje naudojamų tvarių aviacinių

degalų dalį. Politikos galimybėmis nustatyti įvairūs įpareigojimo nustatymo būdai. Į pirmąjį galimybių rinkinį įtrauktas degalų tiekėjams taikomas įpareigojimas tiekti tvarius aviacinius degalus visiems ES oro uostams. Į antrą galimybių rinkinį įtrauktas oro transporto bendrovėms taikomas įpareigojimas skrendant iš ES oro uostų naudoti tvarius aviacinius degalus (viena papildoma galimybė apėmė visus skrydžius, o kita papildoma galimybė – tik ES vidaus skrydžius). Galiausiai, trečiuoju galimybių rinkiniu buvo nustatytas degalų tiekėjams taikomas įpareigojimas tiekti tvarius aviacinius degalus (iš pradžių taikomos tam tikros lanksčios sąlygos) ir oro transporto bendrovėms taikomas įpareigojimas prieš išvykstant iš ES oro uostų papildyti reaktyvinius degalus. Vienų galimybių tikslai buvo nustatyti pagal tvarių aviacinių degalų kiekį, kitų – pagal reaktyvinių degalų CO_2 išmetimo intensyvumo mažinimą. Visos galimybės apėmė paskatas remti iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą. Tinkamiausia galimybė buvo įpareigoti degalų tiekėjus įmaišyti tvarius aviacinius degalus, o oro transporto bendrovėms nustatyti reaktyvinių degalų papildymo įpareigojimą, įskaitant papildomą įpareigojimą, susijusį su iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintu nebiologinės kilmės kuru. Pirmenybė buvo teikiama šiai galimybei, nes ji leidžia užtikrinti vienodas sąlygas oro susisiekimo rinkoje ir gerokai padidinti tvarių aviacinių degalų gamybą ir naudojimą.

Pasirinkus tinkamiausias politikos galimybes galima išlaikyti oro transporto sektoriaus konkurencingumą ir gerokai (t. y. iki 2050 m. maždaug 60–61 proc., palyginti su bazinio lygio scenarijumi) sumažinti aviacijos sektoriuje išmetamo CO_2 kiekį visuose etapuose nuo žaliavų išgavimo iki degalų naudojimo. Palyginti su bazinio lygio scenarijumi, iki 2050 m. oro teršalų išmetimas sumažės apie 9 proc. Apskritai aviacijos išlaidos aplinkos apsaugai (susijusios su išmetamu CO_2 kiekiu ir oro teršalų išmetimu) 2021–2050 m. laikotarpiu sumažėja apie 87–88 mlrd. EUR, palyginti su bazinio lygio scenarijumi. Tvarių aviacinių degalų gamybos pajėgumai iki 2050 m. padidėja dar 25,5–25,6 mln. tonų. Dėl tvarių aviacinių degalų atsiradimo rinkoje labai sumažėja aviacijos sektoriaus priklausomybė nuo reaktyvinių degalų iš iškastinių energijos šaltinių, o iki 2050 m. jų naudojimas sumažėja 65 proc., palyginti su bazinio lygio scenarijumi. Mažėjant energijos iš iškastinių išteklių importui iš trečiųjų valstybių, o tvarių aviacinių degalų gamybai naudojant ES gautas žaliavas ir elektros energiją iš atsinaujinančių išteklių (ES pagamintų tvarių aviacinių degalų dalis sudaro 92 proc. viso aviacinių degalų kiekio, naudojamo 2050 m.), didėja ES energetinis saugumas. Pasirinkus tinkamiausias politikos galimybes, tvarių aviacinių degalų technologijos, kurių priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialas didžiausias, rinkoje dideliais kiekiais atsiranda anksčiau nei nesiimant politikos veiksmų. Tvarių aviacinių degalų kainos mažėja, palyginti su dabartiniais skaičiavimais, o tai padeda ilgainiui mažinti kainų skirtumą, palyginti su reaktyviniais degalais iš iškastinių energijos šaltinių. Pasirinkus tinkamiausias politikos galimybes, ES būtų kuriamos grynosios darbo vietos, t. y., palyginti su bazinio lygio scenarijumi, būtų sukurta apie 202 100 papildomų darbo vietų. Galiausiai oro taršos mažinimas daro teigiamą poveikį visuomenės sveikatai (t. y. oro taršos išorės sąnaudos 2021–2050 m. laikotarpiu sumažėja apie 1,5 mlrd. EUR, palyginti su bazinio lygio scenarijumi).

Apskritai, pasirinkus C1 ir C2 politikos galimybes išlaidos 2021–2050 m. laikotarpiu padidėja 20,3 mlrd. EUR (C1) ir 14,6 mlrd. EUR (C2), palyginti su bazinio lygio scenarijumi. Šias

išlaidas daugiausia lemia didesnės išlaidos reaktyviniams degalams, palyginti su bazinio lygio scenarijumi, t. y. 103,5 mlrd. EUR (C1) ir 88,2 mlrd. EUR (C2), išreiškiant dabartine verte 2021–2050 m. laikotarpiu. Didėjant degalų kainoms didėja ir oro susisiekimo kaina – apskaičiuota, kad iki 2050 m. ji turėtų padidėti apie 8,1–8,2 proc. Dėl didesnės oro susisiekimo kainos bendra keleivių vežimo oro transportu veikla, palyginti su bazinio lygio scenarijumi, šiek tiek sumažėja, nors iki 2050 m., palyginti su 2015 m., ji vis tiek išauga 77 proc. Tai lemia mažesnes oro transporto kapitalo ir veiklos išlaidas, palyginti su bazinio lygio scenarijumi, t. y. 84 mlrd. EUR (C1) ir 74,5 mlrd. EUR (C2). Papildomos logistikos išlaidos sudaro 0,19 mlrd. EUR (C1 ir C2). Oro transporto bendrovių ataskaitų teikimo išlaidos 2021–2050 m. taip pat padidėja 0,34 mlrd. EUR (C1 ir C2), palyginti su bazinio lygio scenarijumi. Apskaičiuota, kad tvarių aviacinių degalų gamintojų investicijų poreikiai 2021–2050 m. laikotarpiu bus apie 10,4–10,5 mlrd. EUR. Iš tikrųjų, iki 2050 m. ES reikia pastatyti 104–106 papildomas tvarių aviacinių degalų gamyklas, kad būtų patenkinti būtini tvarių aviacinių degalų gamybos pajėgumai.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Siūlomu reglamentu ekonominės veiklos vykdytojams nenustatoma pernelyg didelė našta, nes mažinamos reikalavimų laikymosi išlaidos. Visų pirma per pirmuosius penkerius jo taikymo metus aviacinių degalų tiekėjams leidžiama tam tikru mastu lanksčiai vykdyti tvarių aviacinių degalų tiekimo įpareigojimą. Tikimasi, kad dėl to sumažės logistikos išlaidos ir nepadidės tvarių aviacinių degalų kaina. Kadangi aviaciniai degalai sudaro didelę orlaivių naudotojų veiklos sąnaudų dalį, tikimasi, kad tai turės teigiamą poveikį jų konkurencingumui.

- **Pagrindinės teisės**

Šis pasiūlymas neturi poveikio pagrindinėms teisėms.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Poveikis biudžetui visų pirma yra susijęs su ataskaitų apžvalga ir ekonominės veiklos vykdytojų, kuriems taikomi įpareigojimai, atitikties vertinimu, taip pat su EASA metinėmis ataskaitomis Komisijai. Tai išsamiai įvertinta finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje. IT plėtojimui ir viešiesiems pirkimams iš anksto turės pritarti Europos Komisijos informacinių technologijų ir kibernetinio saugumo valdyba.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Į siūlomą reglamentą įtrauktos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, kuriomis galima užtikrinti, kad jis būtų tinkamai įgyvendinamas. Orlaivių naudotojai ir degalų tiekėjai ataskaitas turės teikti kasmet. Tokias ataskaitas tikrins nepriklausomos įstaigos, ir bus atliekamas orlaivių naudotojų ir degalų tiekėjų atitikties vertinimas, siekiant nustatyti, ar jie įvykdė jiems taikomus atitinkamus įpareigojimus. Be to, EASA Komisijai kasmet teiks visų pirma ekonominės veiklos vykdytojų atitikties ir aviacijos bei tvarių aviacinių degalų rinkų padėties ataskaitas. Galiausiai, Komisija bent kas penkerius metus nuo šio reglamento taikymo pradžios Europos Parlamentui ir Tarybai teiks ataskaitą apie aviacinių degalų rinkos raidą ir jos poveikį Sąjungos aviacijos vidaus rinkai, įskaitant galimą šio reglamento taikymo

srities išplėtimą įtraukiant kitus energijos šaltinius ir galimą poreikį koreguoti konkrečius reglamento aspektus.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Pasiūlymo 1 straipsnyje aprašomas siūlomo reglamento, kuriuo nustatomos suderintos taisyklės, kuriomis siekiama išlaikyti vienodas konkurencines sąlygas Sąjungos aviacijos vidaus rinkoje ir kartu didinti orlaivių naudotojų naudojamų tvarių aviacinių degalų kiekį bei tvarių aviacinių degalų tiekimą Sąjungos oro uostuose, dalykas. 2 straipsnyje apibrėžiama reglamento taikymo sritis. 3 straipsnyje pateikiamos kelios svarbios šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys. 4 straipsnyje aviacinių degalų tiekėjams nustatomas įpareigojimas užtikrinti, kad visuose orlaivių naudotojams Sąjungos oro uostuose tiekiamuose aviaciniuose degaluose būtų būtinoji tvarių aviacinių degalų dalis, įskaitant būtinąją sintetinių degalų dalį. 5 straipsniu orlaivių naudotojams nustatomas įpareigojimas užtikrinti, kad metinis aviacinių degalų kiekis, kuriuo orlaivių bakai papildomi tam tikrame Sąjungos oro uoste, atitiktų bent 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio. 6 straipsnyje nustatomi Sąjungos oro uostams taikomi įpareigojimai suteikti infrastruktūrą, būtiną siekiant orlaivių naudotojams sudaryti palankias sąlygas gauti aviacinių degalų, kurių dalį sudaro tvarūs aviaciniai degalai. 7 straipsnyje orlaivių naudotojams nustatomi ataskaitų teikimo įpareigojimai. 8 straipsnyje nustatomos taisyklės dėl orlaivių naudotojų pranešimo apie naudojamus tvarius aviacinius degalus, susijusius su daugiau nei viena šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistema. 9 straipsnyje nustatyti aviacinių degalų tiekėjų ataskaitų teikimo įpareigojimai. 10 straipsnyje nustatomos taisyklės dėl kompetentingų institucijų, kurias valstybės narės turi paskirti, kad užtikrintų šio reglamento vykdymą. 11 straipsnyje nustatytos taisyklės dėl administracinių baudų. 12 straipsnyje EASA įpareigojama skelbti metinę techninę ataskaitą, parengtą pagal orlaivių naudotojų ir degalų tiekėjų pateiktas metines ataskaitas. 13 straipsnyje nustatomas 5 metų pereinamasis laikotarpis, per kurį aviacinių degalų tiekėjai gali tiekti būtinąją tvarių aviacinių degalų dalį, atitinkančią visų aviacinių degalų, kuriuos jie tiekė Sąjungos oro uostuose tuo ataskaitiniu laikotarpiu, vidurkį. 14 straipsnyje Komisija įpareigojama Europos Parlamentui ir Tarybai bent kas penkerius metus teikti keleto šio reglamento taikymo aspektų ataskaitas. 15 straipsnyje nurodyta reglamento įsigaliojimo data. I priede nustatytos būtinosios tiekiamus aviacinius degalus sudarančių tvarių aviacinių degalų dalys, įskaitant būtinąsias sintetinių degalų dalis, o II priede pateikiamas orlaivių naudotojams skirtas šablonas, naudotinas vykdant įpareigojimą teikti ataskaitas.

2021/0205 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[8],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[9],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) pastaraisiais dešimtmečiais oro transportui Sąjungos ekonomikoje ir kasdieniame Sąjungos piliečių gyvenime teko labai svarbus vaidmuo, nes tai vienas iš geriausiai veikiančių ir dinamiškiausių Sąjungos ekonomikos sektorių. Tai yra stipri varomoji ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo, prekybos ir turizmo, taip pat tiek įmonių, tiek piliečių susisiekimo ir judumo jėga, ypač Sąjungos aviacijos vidaus rinkoje. Oro susisiekimo paslaugų sektoriaus augimas labai padėjo pagerinti susisiekimą Sąjungos viduje ir su trečiosiomis valstybėmis; be to, tai buvo svarbus Sąjungos ekonomikos augimo veiksnys;

(2) nuo 2020 m. oro susisiekimo sektorius buvo vienas iš labiausiai nuo COVID-19 krizės nukentėjusių sektorių. Regint pandemijos pabaigą tikimasi, kad per ateinančius kelerius metus oro eismas laipsniškai atsinaujins ir atsigaus iki prieš krizę buvusio lygio. Kartu šio sektoriaus išmetamas teršalų kiekis nuo 1990 m. didėjo, o įveikus pandemiją išmetamųjų teršalų kiekio didėjimo tendencija gali atsinaujinti. Todėl būtina pasirengti ateičiai ir atlikti būtinus pakeitimus, kad būtų užtikrinta gerai veikianti oro susisiekimo rinka, padedanti siekti Sąjungos klimato srities tikslų, užtikrinant aukštą susisiekimo, saugos ir saugumo lygį;

(3) Sąjungos oro transporto sektoriaus veikimą lemia jo tarpvalstybinis visą Sąjungą aprėpiantis pobūdis ir jo pasaulinis aspektas. Aviacijos vidaus rinka yra vienas iš labiausiai integruotų Sąjungos sektorių, ir joje taikomos vienodos patekimo į rinką ir veiklos sąlygų taisyklės. Oro transporto išorės politika reglamentuojama Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) pasauliniu lygmeniu nustatytomis

[8] OL C , , p. .
[9] OL C , , p. .

taisyklėmis, taip pat išsamiais daugiašaliais arba dvišaliais Sąjungos ar jos valstybių narių ir trečiųjų valstybių susitarimais;

(4) oro susisiekimo rinkai būdinga stipri ekonominės veiklos vykdytojų konkurencija visoje Sąjungoje, o tam yra būtinos vienodos sąlygos. Oro susisiekimo rinkos ir jos ekonominės veiklos vykdytojų stabilumui ir klestėjimui būtina aiški ir suderinta politikos sistema, padedanti užtikrinti, kad orlaivių naudotojai, oro uostai ir kiti aviacijos sektoriaus subjektai galėtų vykdyti veiklą lygiomis galimybėmis. Atsiradus rinkos iškraipymų, kyla pavojus, kad orlaivių naudotojai arba oro uostai atsidurs nepalankioje padėtyje, palyginti su vidaus ar išorės konkurentais. Savo ruožtu dėl to gali sumažėti oro susisiekimo sektoriaus konkurencingumas, o piliečiai ir įmonės gali netekti oro susisiekimo galimybių;

(5) visų pirma, labai svarbu visoje Sąjungos oro susisiekimo rinkoje užtikrinti su aviaciniais degalais susijusias vienodas sąlygas, nes jie sudaro didelę orlaivių naudotojų išlaidų dalį. Degalų kainų skirtumai gali turėti didelės įtakos orlaivių naudotojų ekonominės veiklos rezultatams ir daryti neigiamą poveikį konkurencijai rinkoje. Sąjungos oro uostuose arba Sąjungos ir ne Sąjungos oro uostuose skiriantis aviacinių degalų kainoms, orlaivių naudotojai dėl ekonominių priežasčių gali pakoreguoti savo degalų papildymo strategijas. Dėl skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo didėja orlaivių degalų sąnaudos ir be reikalo išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos. Be to, dėl orlaivių naudotojų taikomos skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktikos Sąjungai yra sunku siekti aplinkos apsaugos tikslų. Dalis orlaivių naudotojų palankiomis aviacinių degalų kainomis savo pagrindinėje buvimo vietoje gali pasinaudoti kaip pranašumu, konkuruodami su kitomis skrydžius panašiais maršrutais vykdančiomis oro transporto bendrovėmis. Tai gali turėti neigiamą poveikį sektoriaus konkurencingumui ir pakenkti oro susisiekimui. Šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užkirstas kelias tokiai praktikai, siekiant išvengti nereikalingos žalos aplinkai, taip pat atkurti ir išsaugoti sąžiningos konkurencijos oro susisiekimo rinkoje sąlygas;

(6) bendros transporto politikos pagrindinis tikslas yra darni plėtra. Tam reikia integruoto požiūrio, kuriuo siekiama užtikrinti ir veiksmingą Sąjungos transporto sistemos veikimą, ir aplinkos apsaugą. Siekiant darnios oro susisiekimo plėtros reikia imtis priemonių, kuriomis būtų siekiama sumažinti iš Sąjungos oro uostų skrydžius vykdančių orlaivių išmetamą anglies dioksido kiekį. Tokios priemonės turėtų padėti iki 2030 ir 2050 m. pasiekti Sąjungos klimato srities tikslus;

(7) 2020 m. gruodžio mėn. Komisijos priimtame komunikate dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos[10] nustatyta ES transporto sistemos veiksmų kryptis, kad būtų pasiekta jos žalioji ir skaitmeninė pertvarka ir ji taptų atsparesnė. Oro susisiekimo sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas yra būtinas ir sudėtingas procesas, ypač trumpuoju laikotarpiu. Technologijų pažanga, padaryta įgyvendinant Europos ir nacionalines aviacijos sektoriaus mokslinių tyrimų ir inovacijų programas, pastaraisiais dešimtmečiais padėjo gerokai sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį. Tačiau oro eismas visame pasaulyje auga sparčiau nei šiame sektoriuje mažėja išmetamųjų teršalų kiekis. Nors tikimasi, kad naujos technologijos padės sumažinti trumpojo nuotolio aviacijos priklausomybę nuo iškastinio kuro per ateinančius dešimtmečius,

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

tvarūs aviaciniai degalai yra vienintelis sprendimas siekiant gerokai sumažinti bet kokio nuotolio skrydžių priklausomybę nuo iškastinio kuro jau trumpuoju laikotarpiu. Tačiau dabar šis potencialas iš esmės neišnaudojamas;

(8) tvarūs aviaciniai degalai yra skysti pakaitiniai degalai, jais galima visiškai pakeisti tradicinius aviacinius degalus ir jie yra tinkami esamiems orlaivių varikliams. Pasauliniu mastu yra sertifikuoti keli tvarių aviacinių degalų gamybos procesai, skirti naudoti civilinėje ar karinėje aviacijoje. Tvarūs aviaciniai degalai technologiniu požiūriu svarbų vaidmenį mažinant oro susisiekimo sektoriaus išmetamų teršalų kiekį gali atlikti jau per labai trumpą laiką. Tikimasi, kad vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu jie sudarys didžiąją aviacinių degalų derinio dalį. Be to, taikant tinkamus tarptautinius degalų standartus, tvarūs aviaciniai degalai galėtų padėti sumažinti aromatinių angliavandenilių, kurių yra orlaivio naudotojo naudojamų galutinių degalų sudėtyje, kiekį ir taip padėti sumažinti kitus (ne CO_2) išmetamuosius teršalus. Tikimasi, kad kitos orlaivių varymo alternatyvos, pavyzdžiui, elektra arba skystasis vandenilis, vis labiau padės mažinti oro susisiekimo sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, pradedant trumpųjų nuotolių skrydžiais;

(9) laipsniškas tvarių aviacinių degalų atsiradimas oro susisiekimo rinkoje reikš papildomas oro transporto bendrovių išlaidas degalams, nes tokios degalų technologijos dabar yra brangesnės nei tradiciniai aviaciniai degalai. Manoma, kad dėl to dar padidės jau dabar kylančios problemos dėl vienodų su aviaciniais degalais susijusių sąlygų oro susisiekimo rinkoje, o orlaivių naudotojai ir oro uostai susidurs su dar didesniu rinkos iškraipymu. Šiuo reglamentu turėtų būti imamasi priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad tvarių aviacinių degalų naudojimas neturėtų neigiamo poveikio aviacijos sektoriaus konkurencingumui, visoje Sąjungoje nustatant suderintus reikalavimus;

(10) pasauliniu lygmeniu tvarius aviacinius degalus reglamentuoja ICAO. Visų pirma, ICAO nustato išsamius tvarių aviacinių degalų, naudojamų skrydžiams, kuriems taikoma Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistema (CORSIA), tvarumo, atsekamumo ir apskaitos reikalavimus. Nors sistemoje CORSIA yra nustatyta paskatų, o tvarūs aviaciniai degalai laikomi neatsiejama darbo, susijusio su tarptautinės aviacijos srities ilgalaikių siekių tikslo įgyvendinamumu, dalimi, dabar nėra privalomos tvarių aviacinių degalų naudojimo tarptautiniams skrydžiams sistemos. Į išsamius daugiašalius arba dvišalius ES ar jos valstybių narių ir trečiųjų valstybių oro susisiekimo susitarimus paprastai įtraukiamos nuostatos dėl aplinkos apsaugos. Tačiau kol kas tokiomis nuostatomis susitariančiosioms šalims nenustatoma jokių privalomų tvarių aviacinių degalų naudojimo reikalavimų;

(11) ES lygmeniu bendrosios taisyklės dėl atsinaujinančiųjų išteklių energijos transporto sektoriuje nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/2001[11]. Jau anksčiau paaiškėjo, kad tokios horizontaliosios įvairiems sektoriams taikomos reguliavimo sistemos nėra veiksmingos siekiant užtikrinti, kad oro susisiekimo sektoriuje būtų pereita nuo iškastinės kilmės degalų prie tvarių aviacinių degalų. Direktyvoje (ES) 2018/2001 ir jos pirmtakėje nustatyti bendri tikslai, taikomi visų rūšių transportui, kuriam turi būti tiekiami degalai iš atsinaujinančiųjų išteklių. Kadangi aviacijos sektorius yra nedidelė degalų rinka, kuriai skirtų degalų iš

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

atsinaujinančiųjų išteklių gamyba yra brangesnė, palyginti su kitų rūšių transportu, tokios reguliavimo sistemos turėtų būti papildytos su aviacija susijusiomis priemonėmis, kad būtų veiksmingai skatinamas tvarių aviacinių degalų naudojimas. Be to, dėl Direktyvos (ES) 2018/2001 perkėlimo į nacionalinę teisę gali atsirasti didelis oro susisiekimo rinkos susiskaidymas, nes nacionalinėse taisyklėse dėl tvarių aviacinių degalų būtų nustatyti labai skirtingi tikslai. Manoma, kad dėl to dar labiau paaštrėtų vienodų sąlygų oro susisiekimo srityje problemos;

(12) todėl reikia nustatyti vienodas aviacijos vidaus rinkos taisykles, kurios papildytų Direktyvą (ES) 2018/2001 ir padėtų siekti jos bendrų tikslų atsižvelgiant į konkrečius ES aviacijos vidaus rinkos poreikius ir reikalavimus. Visų pirma, šiuo reglamentu siekiama išvengti aviacijos rinkos susiskaidymo, užkirsti kelią galimiems ekonominės veiklos vykdytojų konkurencijos iškraipymams arba nesąžiningai praktikai, kai orlaivių naudotojai siekia išvengti degalų papildymo išlaidų;

(13) visų pirma, šiuo reglamentu siekiama nustatyti sistemą, kuria oro susisiekimo rinkoje būtų atkurtos ir išsaugotos su aviacinių degalų naudojimu susijusios vienodos sąlygos. Tokia sistema turėtų padėti užtikrinti, kad visoje Sąjungoje nebūtų taikomi skirtingi reikalavimai, dėl kurių galėtų būti intensyviau vykdoma degalų papildymo praktika, dėl kurios iškreipiama orlaivių naudotojų konkurencija arba tam tikriems oro uostams sudaromos nepalankios konkurencinės sąlygos, palyginti su kitais oro uostais. Antra, siekiama ES aviacijos rinkai taikyti griežtas taisykles, kuriomis būtų užtikrinta, kad ES oro uostuose būtų galima laipsniškai didinti tvarių aviacinių degalų dalį nedarant neigiamo poveikio ES aviacijos vidaus rinkos konkurencingumui;

(14) labai svarbu visoje ES vidaus rinkoje nustatyti suderintas taisykles, tiesiogiai ir vienodai taikomas aviacijos rinkos dalyviams ir aviacinių degalų rinkos dalyviams. Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatyta visa apimanti sistema turėtų būti papildyta oro transportui taikomu *lex specialis* teisės aktu. Jame turėtų būti numatyti laipsniškai didinami tvarių aviacinių degalų tiekimo tikslai. Tokie tikslai turėtų būti kruopščiai apibrėžti, atsižvelgiant į gerai veikiančios oro susisiekimo rinkos siekius, poreikį mažinti aviacijos sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir dabartinę tvarių aviacinių degalų sektoriaus padėtį;

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

(16) reikėtų skatinti naudoti tvarius aviacinius degalus, turinčius didelį tvarumo, komercinio parengtumo potencialą ir didelį inovacijų bei augimo potencialą, kad būtų patenkinti būsimi poreikiai. Tai turėtų padėti kurti novatoriškas ir konkurencingas degalų rinkas ir užtikrinti pakankamą tvarių aviacinių degalų tiekimą aviacijos sektoriui trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu, siekiant padėti siekti Sąjungos užmojų mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, kartu stiprinant Sąjungos pastangas siekti aukšto aplinkos apsaugos lygio. Šiuo tikslu į reglamento taikymo sritį turėtų būti įtraukti tvarūs aviaciniai degalai, gaminami iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo A ir B dalyse nurodytų žaliavų, taip pat sintetiniai aviaciniai degalai. Visų pirma, labai svarbūs yra iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje nurodytų žaliavų gaminami tvarūs aviaciniai degalai, nes dabar tai yra didžiausio komercinio parengtumo technologija, galinti padėti jau trumpuoju laikotarpiu sumažinti oro transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro;

(17) dėl su tvarumu susijusių priežasčių pašarinės ir maistinės kilmės degalai neturėtų būti įtraukti į reglamento taikymo sritį. Visų pirma, netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai vietoj tradicinės maistinių ir pašarinių augalų gamybos imama auginti biodegalų gamybai skirtus augalus. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sankaupų, plotus, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, taip kyla problemų, susijusių su didesnio šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio išmetimu ir biologinės įvairovės nykimu. Tyrimai parodė, kad poveikio mastas priklauso nuo įvairių veiksnių, įskaitant degalų gamybai naudojamos pradinės žaliavos tipą, papildomos pradinės žaliavos paklausos, kurią sukuria biodegalų naudojimas, lygį ir žemės, kurioje yra didelių anglies sankaupų, apsaugos pasaulyje mastą. Nustatyta didžiausia netiesioginio žemės naudojimo keitimo rizika yra susijusi su biodegalais, degalais, gaminamais iš pradinių žaliavų, kurių auginimo teritorija reikšmingai plečiama į žemės, kurioje yra didelių anglies sankaupų, plotus. Todėl neturėtų būti skatinama naudoti pašarinės ir maistinės kilmės degalus. Šis požiūris atitinka Sąjungos politiką, visų pirma Direktyvą (ES) 2018/2001, kuria ribojamas tokių biodegalų naudojimas kelių ir geležinkelių transporto sektoriuje ir nustatomos jų naudojimo viršutinės ribos, atsižvelgiant į jų mažesnę naudą aplinkai, prastesnius rezultatus šiltnamio efektą sukeliančių dujų mažinimo potencialo požiūriu ir platesnio masto tvarumo problemas. Be to, kad dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir dėl to gali būti prarasta visa arba dalinė nauda, susijusi su tuo, kad naudojant atskirus biodegalus išmetama mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, netiesioginis žemės naudojimo keitimas kelia riziką ir biologinei įvairovei. Ši rizika ypač didelė dėl potencialiai didelės gamybos plėtros, kurią lemia didelis paklausos padidėjimas. Aviacijos sektoriuje maistinės ir pašarinės kilmės biodegalų paklausa dabar yra nedidelė, nes daugiau kaip 99 proc. dabar naudojamų aviacinių degalų yra iškastinės kilmės. Todėl tikslinga vengti sukurti potencialiai didelę maistinės ir pašarinės kilmės biodegalų paklausą, šiuo reglamentu skatinant jų naudojimą. Tai, kad maistinės kilmės biodegalai neįtraukti į šio reglamento taikymo sritį, taip pat maksimaliai sumažina bet kokią riziką sulėtinti kelių transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, nes priešingu atveju tokia tendencija galėtų atsirasti dėl maistinės kilmės biodegalų perkėlimo iš kelių į aviacijos sektorių. Labai svarbu kuo labiau sumažinti šį perkėlimą, nes kelių transportas tebėra taršiausias transporto sektorius;

(18) būtina bendra, aiški ir tvirta tvarumo sistema, kad aviacijos ir degalų sektoriaus subjektams būtų užtikrintas tikrumas dėl tvarių aviacinių degalų atitikties šio reglamento reikalavimams. Siekiant užtikrinti suderinamumą su kitomis susijusiomis

ES politikos kryptimis, tvarių aviacinių degalų atitiktis šio reglamento reikalavimams turėtų būti nustatoma atsižvelgiant į atitiktį Direktyvos 2018/2001[12] 29 straipsnyje nustatytiems tvarumo kriterijams;

(19) šiuo reglamentu turėtų būti siekiama užtikrinti, kad orlaivių naudotojai galėtų konkuruoti turėdami lygias galimybes gauti tvarių aviacinių degalų. Siekiant išvengti bet kokių oro susisiekimo paslaugų rinkos iškraipymų, visiems Sąjungos oro uostams, kuriems taikomas šis reglamentas, turėtų būti tiekiamos vienodos būtinosios tvarių aviacinių degalų dalys. Kadangi rinkoje galima laisvai tiekti ir naudoti didesnius tvarių degalų kiekius, šiuo reglamentu turėtų būti užtikrinta, kad privalomos būtinosios tvarių aviacinių degalų dalys būtų vienodos visuose oro uostuose, kuriems taikomas šis reglamentas. Juo pakeičiami tiesiogiai arba netiesiogiai nacionaliniu arba regioniniu lygmeniu nustatyti reikalavimai, kuriais reikalaujama, kad orlaivių naudotojai arba aviacinių degalų tiekėjai naudotų arba tiektų kitokį tvarių aviacinių degalų kiekį nei nurodyta šiame reglamente. Siekiant sukurti aiškią ir nuspėjamą teisinę sistemą ir taip skatinti tvariausių ir naujoviškiausių degalų, turinčių augimo potencialą, plėtrą ir naudojimą rinkoje, kad būtų patenkinti būsimi degalų technologijų poreikiai, šiame reglamente turėtų būti nustatytos ilgainiui laipsniškai didėjančios būtinosios sintetinių aviacinių degalų dalys. Būtina nustatyti specialų papildomą įpareigojimą, susijusį su sintetiniais aviaciniais degalais, atsižvelgiant į didelį tokių degalų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialą ir į dabartines numatomas jų gamybos sąnaudas. Sintetiniai aviaciniai degalai, gaminami iš atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos ir anglies dioksido, surinkto tiesiogiai iš oro, gali sumažinti išmetamų teršalų kiekį net 100 proc., palyginti su tradiciniais aviaciniais degalais. Be to, palyginti su kitų rūšių tvariais aviaciniais degalais, jie turi svarbų pranašumą, susijusį su efektyviu išteklių naudojimu (visų pirma, vandens poreikiu) gamybos procese. Tačiau dabar apskaičiuota, kad sintetinių aviacinių degalų gamybos sąnaudos yra 3–6 kartus didesnės už tradicinių aviacinių degalų rinkos kainą. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytas specialus papildomas įpareigojimas, susijęs su šia technologija. Galėtų būti svarstoma į šio reglamento taikymo sritį, atliekant jo būsimas peržiūras, įtraukti kitų rūšių sintetinius degalus (pavyzdžiui, mažo anglies dioksido kiekio sintetinius degalus, kuriuos naudojant labai sumažėja išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis), kai tokie degalai bus apibrėžti pagal Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą;

(20) labai svarbu užtikrinti, kad būtinoji tvarių aviacinių degalų dalis galėtų būti sėkmingai tiekiama aviacijos rinkai, išvengiant pasiūlos trūkumo. Šiuo tikslu turėtų būti suplanuotas pakankamas pasirengimo laikas, kad degalų iš atsinaujinančiųjų išteklių sektorius galėtų atitinkamai išplėtoti gamybos pajėgumus. Tvarių aviacinių degalų tiekimas turėtų tapti privalomas nuo 2025 m. Analogiškai, siekiant rinkai užtikrinti teisinį tikrumą ir nuspėjamumą ir skatinti ilgalaikes investicijas į tvarių aviacinių degalų gamybos pajėgumus, šio reglamento sąlygos turėtų nesikeisti ilgą laiką;

(21) Sąjungos oro uostuose pradėjus naudoti tvarius aviacinius degalus ir plečiant jų naudojimą, skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika gali būti dar plačiau taikoma dėl padidėjusių išlaidų aviaciniams degalams. Skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika yra netvari, jos turėtų būti vengiama, nes ji kenkia Sąjungos pastangoms mažinti transporto daromą poveikį aplinkai. Ji prieštarautų aviacijos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslams, nes padidėjus orlaivių svoriui padidėja degalų sąnaudos ir su tuo susijęs per konkretų skrydį

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

išmetamas teršalų kiekis. Skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika taip pat kelia pavojų, kad Sąjungoje orlaivių naudotojams bus sudarytos nevienodos sąlygos, taip pat ir oro uostams. Todėl šiame reglamente turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai, prieš išvykdami iš atitinkamo Sąjungos oro uosto, papildytų degalus. Degalų kiekis, kuriuo orlaivio bakas papildytas prieš išvykstant iš atitinkamo Sąjungos oro uosto, turėtų atitikti degalų kiekį, kurio reikia skrydžiams, išvykstant iš to oro uosto, vykdyti, atsižvelgiant į būtiną degalų saugos taisyklių laikymąsi. Šiuo reikalavimu užtikrinama, kad tiek Sąjungos, tiek užsienio veiklos vykdytojams Sąjungoje būtų vienodai taikomos vienodos sąlygos, kartu užtikrinant aukštą aplinkos apsaugos lygį. Kadangi reglamente nenustatyta didžiausia tvarių aviacinių degalų dalis, taikytina visiems aviaciniams degalams, oro transporto bendrovės ir degalų tiekėjai gali vykdyti platesnio užmojo aplinkos politiką, pagal kurią jų bendrame skrydžių vykdymo tinkle naudojama ir tiekiama daugiau tvarių aviacinių degalų, vengiant skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktikos;

(22) oro uostai, kuriems taikomas šis reglamentas, turėtų užtikrinti, kad būtų prieinama visa būtina tvarių aviacinių degalų tiekimo, laikymo ir papildymo infrastruktūra, siekiant užtikrinti, kad tai nebūtų trikdis naudoti tokius tvarius aviacinius degalus. Prireikus Agentūra turėtų galėti reikalauti, kad Sąjungos oro uostas pateiktų informaciją apie turimą infrastruktūrą, skirtą užtikrinti, kad orlaivių naudotojams būtų sklandžiai pristatyti tvarūs aviaciniai degalai ir jie papildytų tais degalais orlaivių bakus. Vykdydama savo funkcijas Agentūra turėtų suteikti galimybę oro uostams ir oro transporto bendrovėms turėti bendrą ryšių punktą, jeigu prireiktų techninio paaiškinimo dėl degalų infrastruktūros prieinamumo;

(23) turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai Agentūrai kasmet praneštų apie atliktus tvarių aviacinių degalų pirkimo sandorius ir šių degalų charakteristikas. Turėtų būti teikiama informacija apie įsigytų tvarių aviacinių degalų charakteristikas, pavyzdžiui, *inter alia*, žaliavų pobūdį ir kilmę, konversijos būdus ir per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį;

(24) taip pat turėtų būti reikalaujama, kad orlaivių naudotojai kasmet praneštų apie savo faktinį kiekviename Sąjungos oro uoste papildytą aviacinių degalų kiekį, kad įrodytų, jog degalai nebuvo pildomi, viršijant skrydžio degalų poreikį. Ataskaitos turėtų būti tikrinamos nepriklausomų tikrintojų ir perduodamos Agentūrai, kad ji galėtų stebėti ir vertinti atitiktį reikalavimams. Tikrintojai, naudodamiesi Komisijos patvirtinta priemone, turėtų nustatyti metinio aviacinių degalų poreikio, apie kurį praneša orlaivių naudotojai, tikslumą;

(25) turėtų būti reikalaujama, kad aviacinių degalų tiekėjai kasmet į Direktyvos (ES) 2018/2001 28 straipsnyje nurodytą Sąjungos duomenų bazę įrašytų informaciją apie tiektus aviacinius degalus, įskaitant tvarius aviacinius degalus. Agentūra Komisijai turėtų kasmet pranešti apie tai, kaip orlaivių naudotojai ir aviacinių degalų tiekėjai vykdo jiems pagal šį reglamentą nustatytus atitinkamus įpareigojimus. Tai svarbu, kad Komisija aiškiai žinotų, kaip laikomasi reglamento;

(26) be papildomų procedūrų neįmanoma tiksliai nustatyti, ar orlaivių naudotojai konkrečiuose Sąjungos oro uostuose savo bakus iš tikrųjų fiziškai papildė tvarių aviacinių degalų kiekiais. Todėl orlaivių naudotojams turėtų būti leidžiama tvarių aviacinių degalų naudojimo ataskaitas teikti pagal pirkimo įrašus. Orlaivių naudotojams turėtų būti suteikta teisė iš aviacinių degalų tiekėjo gauti informaciją, kuri būtina norint pranešti apie tvarių aviacinių degalų pirkimą;

(27) labai svarbu, kad orlaivių naudotojai tvarių aviacinių degalų naudojimą galėtų apskaityti pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemas, pavyzdžiui, ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą arba CORSIA, atsižvelgiant į jų skrydžių maršrutą. Tačiau labai svarbu, kad dėl šio reglamento išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas nebūtų skaičiuojamas du kartus. Orlaivių naudotojams turėtų būti leidžiama tik vieną kartą prašyti atlygio, susijusio su tos pačios tvarių aviacinių degalų partijos naudojimu. Degalų tiekėjų turėtų būti prašoma orlaivių naudotojams nemokamai pateikti visą informaciją, susijusią su tam orlaivių naudotojui parduodamų tvarių aviacinių degalų savybėmis ir svarbią orlaivio naudotojo ataskaitų teikimo pagal šį reglamentą arba pagal šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemas tikslais;

(28) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas aviacijos vidaus rinkoje ir Sąjungos klimato srities užmojų siekimą, šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos sankcijos aviacinių degalų tiekėjams ir orlaivių naudotojams reikalavimų nesilaikymo atveju. Sankcijų dydis turi būti proporcingas žalai aplinkai ir žalai vienodoms vidaus rinkos sąlygoms, padarytai nesilaikant reikalavimų. Skirdamos administracines baudas, valdžios institucijos turėtų atsižvelgti į aviacinių degalų ir tvarių aviacinių degalų kainų pokyčius ataskaitiniais metais;

(29) sankcijos tiekėjams, nesilaikantiems šiame reglamente nustatytų tikslų, turėtų būti papildytos įpareigojimu vėlesniais metais rinkai pateikti trūkstamą kvotos kiekį;

(30) į šį reglamentą turėtų būti įtrauktos nuostatos, susijusios su periodinėmis ataskaitomis Europos Parlamentui ir Tarybai apie aviacijos ir degalų rinkų raidą, pagrindinių reglamento aspektų (pavyzdžiui, būtinosios tvarių aviacinių degalų dalys) veiksmingumą, administracinių baudų dydį arba politikos pokyčius, susijusius su tvarių aviacinių degalų naudojimu tarptautiniu lygmeniu. Šie elementai yra labai svarbūs siekiant užtikrinti aiškią padėtį tvarių aviacinių degalų rinkoje, ir į juos turėtų būti atsižvelgta svarstant reglamento peržiūrą;

(31) turėtų būti nustatytas 5 metų pereinamasis laikotarpis, kad aviacinių degalų tiekėjai, Sąjungos oro uostai ir orlaivių naudotojai turėtų pakankamai laiko reikalingoms technologinėms ir logistinėms investicijoms. Per tą laikotarpį aviaciniai degalai, kurių sudėtyje yra daugiau tvarių aviacinių degalų, gali būti naudojami siekiant kompensuoti mažesnius tvarių aviacinių degalų kiekius arba sumažėjusias galimybes gauti tradicinių aviacinių degalų kituose oro uostuose;

(32) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti vienodas sąlygas Sąjungos oro susisiekimo rinkoje, kartu didinant tvarių aviacinių degalų naudojimą, valstybės narės negali deramai pasiekti dėl aviacijos sektoriaus tarpvalstybinio pobūdžio, ir dėl rinkos savybių ir veiksmų poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas

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

2 straipsnis

Taikymo sritis

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

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

– Sąjungos oro uostas – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB[13] 2 straipsnio 2 dalyje apibrėžtas oro uostas, kuriame ataskaitiniu laikotarpiu keleivių srautas viršijo 1 mln. keleivių arba krovinių srautas viršijo 100 000 tonų ir kuris nėra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje nurodytame atokiausiame regione;

– orlaivio naudotojas – asmuo, ataskaitiniu laikotarpiu įvykdęs bent 729 komercinius skrydžius iš Sąjungos oro uostų, arba, jeigu to asmens tapatybė negali būti nustatyta, orlaivio savininkas;

– komercinis skrydis – skrydis, vykdomas siekiant vežti keleivius, krovinius arba paštą už atlygį ar samdos pagrindais, arba verslo aviacijos skrydis;

– aviaciniai degalai – tiesiogiai orlaiviams naudoti gaminami degalai;

– tvarūs aviaciniai degalai – pakaitiniai aviaciniai degalai, kurie yra sintetiniai aviaciniai degalai, Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 34 punkte apibrėžti pažangieji biodegalai arba biodegalai, gaminami iš tos direktyvos IX priedo B dalyje nurodytų žaliavų, ir kurie atitinka tos direktyvos 29 straipsnio 2–7 dalyse nustatytus tvarumo ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo kriterijus ir yra sertifikuoti pagal šios direktyvos 30 straipsnį;

– partija – tvarių aviacinių degalų kiekis, kurį galima identifikuoti pagal numerį ir atsekti;

– per gyvavimo ciklą išmetamas teršalų kiekis – naudojant tvarius aviacinius degalus išmetamas anglies dioksido ekvivalento kiekis, nustatomas atsižvelgiant į anglies dioksido ekvivalento kiekį, išmetamą gaminant, vežant, paskirstant ir naudojant orlaivyje (įskaitant degimo metu) energiją, ir apskaičiuojamas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 31 straipsnį;

– sintetiniai aviaciniai degalai – Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 36 punkte apibrėžtas iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras, naudojamas aviacijoje;

– tradiciniai aviaciniai degalai – aviacijoje naudojami degalai, gaunami iš iškastinių neatsinaujinančiųjų angliavandenilio degalų šaltinių;

[13] 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių.

– aviacinių degalų tiekėjas – Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 38 punkte apibrėžtas kuro tiekėjas, tiekiantis aviacinius degalus Sąjungos oro uoste;

– ataskaitiniai metai – vienų metų laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d., per kurį turi būti pateiktos 7 ir 9 straipsniuose nurodytos ataskaitos;

– ataskaitinis laikotarpis – ankstesnių metų, einančių prieš ataskaitinius metus, laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d.;

– metinis aviacinių degalų poreikis – aviacinių degalų kiekis, reikalingas visiems komerciniams skrydžiams, kuriuos orlaivio naudotojas vykdo iš tam tikro Sąjungos oro uosto per ataskaitinį laikotarpį, įvykdyti;

– metinis į baką neįpiltas degalų kiekis – metinio aviacinių degalų poreikio ir faktinio degalų kiekio, kuriuo orlaivio naudotojas papildė orlaivio baką prieš skrydžius iš tam tikro Sąjungos oro uosto, skirtumas per ataskaitinį laikotarpį;

– bendras metinis į baką neįpiltas degalų kiekis – orlaivio naudotojo metinio į baką neįpilto degalų kiekio visuose Sąjungos oro uostuose per ataskaitinį laikotarpį suma;

– šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistema – sistema, pagal kurią orlaivių naudotojams atlyginama už tvarių aviacinių degalų naudojimą.

4 straipsnis

Tvarių aviacinių degalų dalis Sąjungos oro uostuose

Aviacinių degalų tiekėjai užtikrina, kad visuose aviaciniuose degaluose, tiekiamuose orlaivių naudotojams kiekviename Sąjungos uoste, būtų būtinoji tvarių aviacinių degalų dalis (įskaitant būtinąją sintetinių aviacinių degalų dalį) pagal I priede nustatytas vertes ir taikymo pradžios datas.

Nedarant poveikio 11 straipsnio 3 ir 4 dalių taikymui, kai aviacinių degalų tiekėjas per tam tikrą ataskaitinį laikotarpį nepristato I priede nurodytas būtinąsias dalis atitinkančio kiekio, jis bent kompensuoja tą trūkstamą kiekį vėlesniu ataskaitiniu laikotarpiu.

5 straipsnis

Orlaivių naudotojams taikomas degalų papildymo įpareigojimas

Metinis aviacinių degalų kiekis, kuriuo konkretus orlaivio naudotojas papildo orlaivių bakus tam tikrame Sąjungos oro uoste, turi sudaryti bent 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio.

6 straipsnis

Sąjungos oro uostams taikomi įpareigojimai suteikti infrastruktūrą

Sąjungos oro uostai imasi būtinų priemonių, kad orlaivių naudotojams sudarytų palankias sąlygas gauti aviacinių degalų, kurių dalį sudaro tvarūs aviaciniai degalai pagal I priedą, ir suteikia tokiems degalams pristatyti, laikyti ir orlaivio bakui papildyti būtiną infrastruktūrą.

Jeigu orlaivių naudotojai Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (toliau – Agentūra) praneša apie sunkumus gauti aviacinių degalų, kurių dalį sudaro tvarūs aviaciniai degalai, tam tikrame Sąjungos oro uoste patiriamus dėl tinkamos oro uosto infrastruktūros trūkumo, Agentūra gali paprašyti Sąjungos oro uosto pateikti informaciją, būtiną atitikčiai 1 daliai įrodyti. Tas Sąjungos oro uostas informaciją pateikia nepagrįstai nedelsdamas.

Agentūra įvertina gautą informaciją ir informuoja Komisiją, jeigu remiantis tokia informacija galima daryti išvadą, kad Sąjungos oro uostas nevykdo jam nustatytų įpareigojimų. Sąjungos oro uostai imasi būtinų priemonių, kad nustatytų ir pašalintų tinkamos oro uostų infrastruktūros trūkumo problemą per 5 metus nuo šio reglamento įsigaliojimo arba po metų, kai jie viršijo vieną iš 3 straipsnio a punkte nustatytų ribų.

7 straipsnis

Orlaivių naudotojams taikomi įpareigojimai teikti ataskaitas

Iki kiekvienų ataskaitinių metų kovo 31 d. orlaivių naudotojai Agentūrai pateikia šią informaciją:

(a) bendrą aviacinių degalų kiekį, kuriuo orlaivių bakai papildyti kiekviename Sąjungos oro uoste (tonomis);

(b) metinį aviacinių degalų poreikį kiekviename Sąjungos oro uoste (tonomis);

(c) metinį į baką neįpiltą degalų kiekį kiekviename Sąjungos oro uoste. Kai metinis į baką neįpiltas degalų kiekis yra neigiamas arba mažesnis nei 10 proc. metinio aviacinių degalų poreikio, nurodoma, kad metinis į baką neįpiltas degalų kiekis yra 0;

(d) bendrą iš aviacinių degalų tiekėjų įsigytų tvarių aviacinių degalų, skirtų skrydžiams iš Sąjungos oro uostų vykdyti, kiekį (tonomis);

(e) kiekvieno tvarių aviacinių degalų pirkimo sandorio atveju – aviacinių degalų tiekėjo pavadinimą, įsigytą kiekį (tonomis), konversijos technologiją, gamybai naudojamų žaliavų charakteristikas bei kilmę ir tvarių aviacinių degalų per gyvavimo ciklą išmetamų teršalų kiekį. Jei atliekant vieną pirkimo sandorį įsigyjama tvarių aviacinių degalų, kurie pasižymi skirtingomis charakteristikomis, ataskaitoje ši informacija pateikiama atskirai apie kiekvieną tvarių aviacinių degalų rūšį.

Ataskaita pateikiama pagal II priede pateiktą šabloną.

Ataskaitą tikrina nepriklausomas tikrintojas, laikydamasis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB[14] 14 ir 15 straipsniuose ir Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2018/2067[15] nustatytų reikalavimų.

8 straipsnis

Orlaivių naudotojų pranešimas apie tvarių aviacinių degalų naudojimą

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

[14] 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje.

[15] 2018 m. gruodžio 19 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2018/2067 dėl duomenų patikros ir tikrintojų akreditavimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB (OL L 334, 2018 12 31, p. 94).

(a) šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo sistemų, kurių dalyviai jie yra ir pagal kurias gali būti pranešama apie tvarių aviacinių degalų naudojimą, deklaraciją;

(b) pareiškimą, kad apie tas pačias tvarių aviacinių degalų partijas jie nepranešė pagal daugiau nei vieną sistemą.

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

9 straipsnis

Degalų tiekėjams taikomi ataskaitų teikimo įpareigojimai

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

(a) į kiekvieną Sąjungos oro uostą pristatytų aviacinių degalų kiekį;

(b) į kiekvieną Sąjungos oro uostą pristatytų tvarių aviacinių degalų kiekį ir kiekvienos rūšies tvarių aviacinių degalų kiekį, kaip nurodyta c punkte;

(c) kiekvienos į Sąjungos oro uostus pristatytų tvarių aviacinių degalų rūšies per gyvavimo ciklą išmetamą teršalų kiekį, žaliavų kilmę ir konversijos procesą.

Agentūra turi turėti prieigą prie Sąjungos duomenų bazės ir naudoti Sąjungos duomenų bazėje esančią informaciją, valstybių narių lygmeniu patikrinus informaciją pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 28 straipsnį.

10 straipsnis

Kompetentinga institucija

(1) Valstybės narės paskiria kompetentingą instituciją (-as), atsakingą (-as) už šio reglamento taikymo užtikrinimą ir baudų skyrimą orlaivių naudotojams, Sąjungos oro uostams ir degalų tiekėjams. Apie tai valstybės narės informuoja Komisiją.

(2) Agentūra pagal 7 ir 9 straipsnius gautus duomenis siunčia valstybių narių kompetentingoms institucijoms. Agentūra kompetentingoms institucijoms taip pat siunčia suvestinius duomenis apie orlaivių naudotojus ir aviacinių degalų tiekėjus, kurie pagal 3, 4 ir 5 dalis priklauso institucijų kompetencijai.

(3) Kompetentingos institucijos orlaivio naudotojo atžvilgiu nustatomos pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 748/2009[16].

(4) Sąjungos oro uostų atžvilgiu kompetentingos institucijos nustatomos remiantis jų atitinkama teritorine jurisdikcija.

(5) Aviacinių degalų tiekėjų atžvilgiu kompetentingos institucijos nustatomos pagal jų įsisteigimo valstybę narę.

[16] 2009 m. rugpjūčio 5 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 748/2009 dėl orlaivių naudotojų, kurie 2006 m. sausio 1 d. arba vėliau vykdė Direktyvos 2003/87/EB I priede nurodytą aviacijos veiklą, sąrašo.

11 straipsnis

Vykdymo užtikrinimas

(1) Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus pagal šį reglamentą patvirtintas nuostatas, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų vykdomos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės ne vėliau kaip 2023 m. gruodžio 31 d. praneša Komisijai apie tas nuostatas bei nedelsdamos informuoja apie visus vėlesnius su tomis nuostatomis susijusius pakeitimus.

(2) Valstybės narės užtikrina, kad visiems orlaivių naudotojams, nesilaikantiems 5 straipsnyje nustatytų įpareigojimų, būtų skirta administracinė bauda. Ta bauda turi būti bent du kartus didesnė už vidutinės metinės aviacinių degalų kainos už toną ir bendro metinio į baką neįpilto degalų kiekio sandaugą.

(3) Valstybės narės užtikrina, kad visiems aviacinių degalų tiekėjams, kurie nesilaiko 4 straipsnyje nustatytų įpareigojimų, susijusių su būtinąja tvarių aviacinių degalų dalimi, būtų skirta administracinė bauda. Ta bauda turi būti bent du kartus didesnė už vidutinės metinės tradicinių aviacinių degalų ir tvarių aviacinių degalų kainos už toną skirtumo ir aviacinių degalų, neatitinkančių 4 straipsnyje ir I priede nurodytos būtinosios dalies, kiekio sandaugą.

(4) Valstybės narės užtikrina, kad visiems degalų tiekėjams, nesilaikantiems 4 straipsnyje nustatytų įpareigojimų, susijusių su būtinąja sintetinių aviacinių degalų dalimi, būtų skirta administracinė bauda. Ta bauda turi būti bent du kartus didesnė už vidutinės metinės sintetinių aviacinių degalų ir tradicinių aviacinių degalų kainos už toną skirtumo ir aviacinių degalų, neatitinkančių 4 straipsnyje ir I priede nurodytos būtinosios dalies, kiekio sandaugą.

(5) Sprendime, kuriuo skiriamos 3 ir 4 dalyse nurodytos administracinės baudos, kompetentinga institucija paaiškina aviacinių degalų, tvarių aviacinių degalų ir sintetinių aviacinių degalų kainų Sąjungos rinkoje nustatymo metodiką, pagrįstą patikrinamais ir objektyviais kriterijais.

(6) Valstybės narės užtikrina, kad visi aviacinių degalų tiekėjai, kurie per atitinkamą ataskaitinį laikotarpį nepristatė viso kiekio, būtino 4 straipsnyje nustatytam įpareigojimui, susijusiam su būtinąja tvarių aviacinių degalų arba sintetinių degalų dalimi, įvykdyti, per vėlesnį ataskaitinį laikotarpį įvykdytų ne tik to laikotarpio įpareigojimą, bet ir pateiktų rinkai tą trūkstamą atitinkamų degalų kiekį. Šio įpareigojimo įvykdymas neatleidžia degalų tiekėjo nuo įpareigojimo sumokėti šio straipsnio 3 ir 4 dalyse nustatytas baudas.

(7) Valstybės narės nacionaliniu lygmeniu turi sukurti būtiną teisinę ir administracinę sistemą, kad užtikrintų įpareigojimų vykdymą ir administracinių baudų surinkimą. Valstybės narės perveda iš tų administracinių baudų surinktą sumą kaip įnašą į žaliosios pertvarkos investicijas pagal programą „InvestEU“ ir taip papildo ES garantiją.

12 straipsnis

Duomenų rinkimas ir skelbimas

Agentūra, remdamasi 7 ir 9 straipsniuose nurodytomis metinėmis ataskaitomis, kasmet skelbia techninę ataskaitą. Toje ataskaitoje nurodomi bent šie duomenys:

(a) orlaivių naudotojų Sąjungos lygmeniu įsigytų tvarių aviacinių degalų, skirtų naudoti skrydžiams iš Sąjungos oro uosto, kiekis: suvestiniai duomenys ir kiekvieno Sąjungos oro uosto duomenys;

(b) tvarių aviacinių degalų ir sintetinių aviacinių degalų, tiekiamų Sąjungos lygmeniu, kiekis: suvestiniai duomenys ir kiekvieno Sąjungos oro uosto duomenys;

(c) rinkos būklė, įskaitant informaciją apie kainas, ir tvarių aviacinių degalų gamybos bei naudojimo Sąjungoje tendencijos;

(d) oro uostams 6 straipsnyje nustatytų įpareigojimų vykdymo būklė;

(e) kiekvieno orlaivio naudotojo ir aviacinių degalų tiekėjo, kuriems ataskaitiniu laikotarpiu nustatyti įpareigojimai pagal šį reglamentą, įpareigojimų vykdymo būklė;

(f) visų tvarių aviacinių degalų, kuriuos orlaivių naudotojai perka skrydžiams iš Sąjungos oro uostų, kilmė ir charakteristikos.

13 straipsnis

Pereinamasis laikotarpis

Nukrypstant nuo 4 straipsnio, nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2029 m. gruodžio 31 d. aviacinių degalų tiekėjas kiekvienu ataskaitiniu laikotarpiu gali tiekti I priede nustatytą būtinąją tvarių aviacinių degalų dalį, atitinkančią visų aviacinių degalų, kuriuos jis tiekė Sąjungos oro uostuose tuo ataskaitiniu laikotarpiu, svertinį vidurkį.

14 straipsnis

Ataskaitos ir patikslinimai

Iki 2028 m. sausio 1 d., o vėliau kas penkerius metus Komisijos tarnybos Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą apie aviacinių degalų rinkos raidą ir jos poveikį Sąjungos aviacijos vidaus rinkai (įskaitant informaciją apie galimą šio reglamento taikymo srities išplėtimą įtraukiant kitus energijos šaltinius ir kitų rūšių sintetinius degalus, apibrėžtus Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvoje), galimą 4 straipsnyje ir I priede nurodytų būtinųjų dalių persvarstymą ir administracinių baudų dydį. Jeigu įmanoma, ataskaitoje pateikiama informacija apie galimos ICAO lygmens politikos sistemos, skirtos tvarių aviacinių degalų naudojimui, plėtojimą. Ataskaitoje taip pat pateikiama informacija apie aviacijos sektoriaus mokslinių tyrimų ir inovacijų srities technologinę pažangą, susijusią su tvariais aviaciniais degalais, įskaitant kitų išmetamųjų teršalų, ne CO_2, kiekio mažinimą. Ataskaitoje gali būti vertinama, ar šis reglamentas turėtų būti iš dalies keičiamas, o prireikus – nurodomos pakeitimų galimybės, atsižvelgiant į galimą ICAO lygmens politikos sistemą, skirtą tvarių aviacinių degalų naudojimui.

15 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Jis taikomas nuo 2023 m. sausio 1 d.

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*