EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.7.14.
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

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

INDOKOLÁS

(1) A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A légi közlekedés jól működő és versenyképes belső piaca alapvető fontosságú az európai polgárok mobilitása és az európai gazdaság egésze szempontjából. 2018-ban a légiközlekedési ágazat és az aeronautikai ipar a becslések szerint 0,4 millió embert foglalkoztatott közvetlenül az EU-ban[1], és 2017-ben a becslések szerint 2,1 %-kal járult hozzá az EU GDP-jéhez[2]. A légi közlekedés a társadalmi és regionális kohézió erős hajtóereje, amely fellendíti az idegenforgalmat, ösztönzi a vállalkozásokat és összekapcsolja az embereket. 2018-ban[3] több mint 1,2 milliárd utas repült több mint 500 európai repülőtérre, illetve repülőtérről. Az EU légiközlekedési ágazata hozzájárul az európai integrációhoz, és megerősíti az EU geopolitikai vezető szerepét.

A légi összeköttetés az uniós polgárok mobilitásának, az uniós régiók fejlődésének és a gazdaság egésze növekedésének alapvető hajtóereje. Az EU-n belüli, valamint az EU-ba irányuló és onnan kiinduló magas szintű légi összeköttetés akkor biztosítható a legjobban, ha az uniós légiközlekedési piac egyenlő versenyfeltételekkel működik, ahol valamennyi piaci szereplő egyenlő esélyek alapján tevékenykedhet. A piaci torzulások azzal a kockázattal járnak, hogy a légijármű-üzembentartók vagy repülőterek hátrányos helyzetbe kerülnek a versenytársakkal szemben. Ez viszont az ipar versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások légi összeköttetésének teljes megszűnéséhez vezethet.

A légijármű-üzemanyagok használata tekintetében különösen fontos az egyenlő versenyfeltételek biztosítása az egész uniós légiközlekedési piacon. A légijármű-üzemanyagok a légijármű-üzembentartók költségeinek jelentős részét teszik ki, ez a hányad akár a működési költségek 25 %-a is lehet. A légijármű-üzemanyag árának változásai jelentős hatással lehetnek a légijármű-üzembentartók gazdasági teljesítményére. Ezenkívül a légijármű-üzemanyag ára közötti, földrajzi helyenként tapasztalható különbségek – mint például jelenleg az uniós repülőterek, illetve az uniós és nem uniós repülőterek közötti árkülönbség – arra késztethetik a légijármű-üzembentartókat, hogy gazdasági okokból módosítsák üzemanyag-töltési stratégiáikat.

Az üzemanyag-tartályozáshoz hasonló gyakorlatok akkor fordulnak elő, amikor a légijármű-üzembentartók egy adott repülőtéren a szükségesnél több légijármű-üzemanyagot tankolnak azzal a céllal, hogy elkerüljék, hogy olyan célállomáson kelljen – teljes vagy részleges – töltést végezniük, ahol a légijármű-üzemanyag drágább. Az üzemanyag-tartályozás a szükségesnél nagyobb üzemanyag-fogyasztáshoz vezet, ami magasabb kibocsátást eredményez, és aláássa a tisztességes versenyt az uniós légiközlekedési piacon. Amellett, hogy ellentétes az Unió nak a légi közlekedés szén-dioxid-mentesítésére irányuló erőfeszítéseivel, az üzemanyag-tartályozás a légiközlekedési piac szereplői közötti egészséges

[1] Eurostat (lfsa_egan22d).

[2] Forrás: SWD(2017) 207 final.

[3] Forrás: Eurostat; A légiközlekedési ágazat által létesített közvetett munkahelyek száma a közvetlen munkahelyek háromszorosát is elérheti (Európai Bizottság, 2015).

versenyre is káros hatást gyakorol. Azzal, hogy bevezetik a fenntartható légijármű-üzemanyagokat az uniós repülőtereken és felfuttatják azok használatát, az üzemanyag-tartályozás gyakorlata – a légijármű-üzemanyagok megnövekedett költségei miatt – tovább súlyosbodhat. Az üzemanyag-tartályozást illetően e rendelet célja tehát az egyenlő versenyfeltételek helyreállítása és megőrzése a légiközlekedési ágazatban, elkerülve ugyanakkor a káros környezeti hatásokat.

A Bizottság 2020 decemberében elfogadta a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát[4]. Ez a stratégia azt a célt tűzi ki, hogy fellendítse a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedését. A fenntartható légijármű-üzemanyagok jelentős mértékben hozzájárulhatnak a 2030-ra vonatkozó, megnövelt uniós éghajlat-politikai célkitűzés és az EU klímasemlegességi célkitűzésének eléréséhez. E kezdeményezés alkalmazásában a fenntartható légijármű-üzemanyagok olyan folyékony, „helyettesítő" légijármű-üzemanyagok, amelyek helyettesíthetik a hagyományos légijármű-üzemanyagokat. A kibocsátások jelentős csökkentése érdekében a légiközlekedési ágazatnak csökkentenie kell a fosszilis sugárhajtómű-üzemanyagtól való jelenlegi kizárólagos függőségét, és fel kell gyorsítania az innovatív és fenntartható üzemanyag-típusokra és technológiákra való átállást. Míg az alternatív légijármű-meghajtási technológiák – például a villamos energia vagy a hidrogén – ígéretes előrelépést mutatnak fel, kereskedelmi célú alkalmazásuk bevezetése jelentős erőfeszítéseket és felkészülési időt igényel. Mivel a légi közlekedésnek már 2030-ig kezelnie kell szénlábnyomát valamennyi repülési tartományban, a fenntartható folyékony légijármű-üzemanyagok szerepe alapvető fontosságú lesz. Ezért a fenntartható légijármű-üzemanyagok uniós repülőtereken való forgalmazásának és használatának növelését célzó intézkedésekre is szükség van.

Bár számos fenntartható légijárműüzemanyag-előállítási módszert tanúsítottak a légi közlekedésben való felhasználásra, használatuk jelenleg elhanyagolható, mivel nem állíthatók elő megfizethető áron. A leginnovatívabb és legfenntarthatóbb üzemanyag-technológiák piaci elterjedésének ösztönzése érdekében szükség van egy kifejezetten a légiközlekedési ágazatot célzó keverési kötelezettségre. Ez idővel lehetővé tenné a termelési kapacitás növelését és a termelési költségek csökkentését. Mivel a fenntartható légijármű-üzemanyagoknak 2030-ra a légijármű-üzemanyagok legalább 5 %-át, 2050-re pedig 63 %-át kell kitenniük, alapvető fontosságú, hogy az e rendelet alapján támogatott üzemanyag-technológiák a legnagyobb potenciállal rendelkezzenek az innováció, a dekarbonizáció és a rendelkezésre állás tekintetében. Ez elengedhetetlen feltétel a légi közlekedés iránti jövőbeli kereslet kielégítéséhez és a dekarbonizációs célkitűzések eléréséhez. Ennek ki kell terjednie különösen a fejlett bioüzemanyagokra és a szintetikus légijármű-üzemanyagokra. A szintetikus légijármű-üzemanyagok 85 %-os vagy akár ezt meghaladó kibocsátás-megtakarítást is képesek elérni a fosszilis légijármű-üzemanyagokhoz képest. Amikor az üzemanyagot megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és közvetlenül a levegőből kinyert szénből állítják elő, a potenciális kibocsátás-megtakarítás a fosszilis légijármű-üzemanyagokhoz viszonyítva elérheti a 100 %-ot. Így a szintetikus légijármű-üzemanyagok rendelkeznek a legnagyobb potenciállal az e kezdeményezés keretében vizsgált valamennyi

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

üzemanyag dekarbonizációja szempontjából. Előállítási folyamataik szintén különösen erőforrás-hatékonyak, különösen a vízfelhasználás tekintetében, összehasonlítva más fenntartható légijármű-üzemanyagok előállítási módszereivel. Míg a szintetikus légijármű-üzemanyagok jelentősen hozzájárulhatnának az ágazat dekarbonizációjához, célzott szakpolitikai támogatás hiányában nem valószínű, hogy 2030-ig számottevő mennyiségben megjelennének a piacon. A szintetikus légijármű-üzemanyagok előállítási költségeit jelenleg a fosszilis légijármű-üzemanyagok aktuális piaci árának 3–6-szorosára becsülik. Mivel a szintetikus légijármű-üzemanyagok várhatóan már 2030-ra szerepet fognak játszani az ágazat dekarbonizációjában, 2050-re pedig legalább 28 %-os arányt kell elérniük a légijárműüzemanyag-mixen belül, éppen ezért e rendeletnek külön részkötelezettséget kell meghatároznia, ösztönözve a szintetikus légijármű-üzemanyagok piaci bevezetését. A várakozások szerint ez csökkenti a szintetikus légijármű-üzemanyagok termelési kapacitásába történő beruházások kockázatát, és lehetővé teszi a termelési kapacitás bővülését.

Fenntarthatósági okokból nem támogathatók az olyan első generációs bioüzemanyagok, mint például a növényalapú bioüzemanyagok, valamint az élelmiszer- és növényalapú bioüzemanyagok, amelyek korlátozott méretezhetőségi potenciállal rendelkeznek és fenntarthatósági aggályokat vetnek fel. A földhasználat közvetett megváltozására akkor kerül sor, ha a bioüzemanyagok előállítására szolgáló növények termesztése kiszorítja az élelmiszer- és takarmánycélú növények hagyományos termesztését. Ez az újabb igény növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és mivel olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre terjesztheti ki a mezőgazdasági termőterületeket, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, további üvegházhatásúgáz-kibocsátásokhoz vezethet. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke számos tényezőtől függ, többek között az üzemanyag-előállításhoz használt alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok használata által kiváltott további alapanyag-kereslet szintjétől, valamint attól, hogy a magas szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A földhasználat közvetett megváltozásának legnagyobb kockázatát az olyan alapanyagokból előállított bioüzemanyagok esetében azonosították, amelyeknél megfigyelték a termőterület jelentős mértékű bővülését, azaz átterjedését a magas szénkészletekkel rendelkező földterületekre. A földhasználat közvetett megváltozásából eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett – amely képes részben vagy teljes mértékben semlegesíteni az egyes bioüzemanyagok üvegházhatásúgáz-kibocsátásában jelentkező megtakarításokat – a földhasználat közvetett megváltozása is kockázatot jelent a biológiai sokféleségre nézve. Ez a kockázat különösen súlyos a termelés potenciálisan nagy mértékű bővülésével összefüggésben, amelyet a kereslet jelentős növekedése határoz meg. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. Ez a megközelítés összhangban van a vonatkozó uniós szakpolitikai kerettel, amely környezetvédelmi okokból általában korlátozza vagy akár fokozatosan meg is szünteti a növényalapú bioüzemanyagok használatát. Ez különösen igaz a megújulóenergia-irányelv esetében, amely korlátozza a növényalapú bioüzemanyagok használatát, mivel azok korlátozott környezeti előnyökkel járnak, korlátozott ÜHG-megtakarítási potenciállal rendelkeznek, továbbá az ilyen bioüzemanyagok közvetlen versenyben állnak az élelmiszer- és takarmányágazattal az alapanyagokhoz való hozzáférés

tekintetében. A növényalapú bioüzemanyagok figyelmen kívül hagyásának azt a célt is szolgálnia kell, hogy elkerülhető legyen a bioüzemanyagoknak a közúti ágazatból a légi közlekedés felé történő kiszorulása, mivel ez lelassíthatja a közúti közlekedés dekarbonizációját, amely jelenleg továbbra is messze a legszennyezőbb közlekedési mód. A légiközlekedési ágazatban ma jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok iránti kereslet, mivel a jelenleg használt légijármű-üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért helyénvaló elkerülni, hogy potenciálisan nagy kereslet alakuljon ki az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú bioüzemanyagok iránt azáltal, hogy e rendelet keretében előmozdítják azok használatát.

Az iparilag legfejlettebb és ugyanakkor magas szintű fenntarthatósági potenciállal rendelkező technológiáknak, például a hulladék lipidekből előállított fenntartható légijármű-üzemanyagoknak (a RED II IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagok) támogathatónak kell lenniük a piac elindítása és már rövid távon a kibocsátáscsökkentés lehetővé tétele érdekében. Jóllehet egy ilyen intézkedés várhatóan jelentősen csökkenti a közlekedési ágazat egészének kibocsátását, jelenleg a folyékony bioüzemanyagokat túlnyomórészt a közúti ágazatban állítják elő. Ezért előfordulhat, hogy a közúti ágazatban a bioüzemanyagok előállításához szükséges alapanyagokról a hangsúly áttevődik a légiközlekedési ágazat számára történő termelésre, de ez csak korlátozott lenne. A Bizottság becslése szerint a RED II IX. mellékletének B. része szerinti alapanyagokból előállított bioüzemanyagok potenciális kiszorítása 2030-ra 3,2 % körül alakulhat[5].

A fenntartható légijármű-üzemanyagoknak a légiközlekedési piacon való fokozatos bevezetése várhatóan a légi közlekedés üzemanyagköltségeinek emelkedését eredményezi majd a légitársaságok számára. Ez fokozhatja a légijármű-üzembentartók már meglévő versenytorzító gyakorlatait, például az üzemanyag-tartályozást. Ebből következően e rendeletjavaslat célja az, hogy az uniós légiközlekedési piacot szilárd szabályokkal lássa el annak biztosítása érdekében, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok részaránya fokozatosan növekedjen az uniós repülőtereken anélkül, hogy ez káros hatással lenne az uniós légi közlekedés belső piacának versenyképességére.

Annak biztosítása érdekében, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok biztosítására vonatkozó kötelezettség ne sértse a légiközlekedési piac egyenlő versenyfeltételeit, alapvető fontosságú, hogy egyértelmű és egységes kötelezettséget írjunk elő az EU belső piacán működő valamennyi légijárműüzemanyag-forgalmazó számára. A légi közlekedés jellegéből adódó belső határokon átnyúló és globális dimenziója miatt a nemzeti szintű átültetést előíró keret helyett inkább a légi közlekedésre vonatkozó harmonizált rendeletet kell előnyben részesíteni, mivel az előbbi eltérő követelményeket és célokat tűző nemzeti intézkedések sokféleségéhez vezethet. Az egyértelmű és hatékony szakpolitikai tervezés érdekében a légijárműüzemanyag-forgalmazók számára előírt, a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó kötelezettségeket kizárólag e rendeletben kell meghatározni, amely *lex specialis* a megújulóenergia-irányelvhez képest. Mivel a rendelet a fenntartható légijármű-üzemanyagok minimális részarányát határozza meg, nem akadályozza meg a légitársaságokat vagy az

[5] Hatásvizsgálat a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendeletjavaslatról.

üzemanyag-forgalmazókat abban, hogy ambiciózusabb környezetvédelmi célokat tűzzenek ki, vagy – azon keresztül, hogy nagyobb arányban tankolnak vagy forgalmaznak fenntartható légijármű-üzemanyagokat – más, a fenntartható légijármű-üzemanyagokhoz kapcsolódó gazdasági/pénzügyi előnyök megszerzésére törekedjenek. E célból a légitársaságoknak képesnek kell lenniük arra, hogy megfelelő megállapodásokat kössenek a légijárműüzemanyag-forgalmazókkal annak érdekében, hogy több fenntartható légijármű-üzemanyagot vegyenek fel. A rendelet nem terjed ki a fenntartható légijárműüzemanyag-felhasználással való kereskedés lehetőségére (úgynevezett „book and claim" rendszer, azaz a forgalomképes tanúsítványok rendszere). Amennyiben a kereskedést a jövőben bármikor bevezetik, arra a rendszer környezeti integritását biztosító szigorú szabályoknak kell vonatkozniuk.

Ezt a rendeletet az EU-nak és tagállamainak az ICAO keretében tett fokozott erőfeszítéseinek kell kísérniük, amelyek a fenntartható légijármű-üzemanyagok nemzetközi légi közlekedésben való használatára vonatkozó kötelező célok meghatározására irányulnak – az EU stratégiai szövetségével együtt, amelynek célja a fenntartható légijármű-üzemanyagok értékláncának megerősítése az EU-ban, különösen a leginnovatívabb technológiák, például a fejlett bioüzemanyagok és a szintetikus légijármű-üzemanyagok tekintetében, ideértve különösen az olyan finanszírozási mechanizmusokat, mint a különbözetre vonatkozó szerződések és az innovatív fenntartható légijárműüzemanyag-technológiák tanúsítását megkönnyítő intézkedések.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Ez a rendeletjavaslat összhangban van az EU légiközlekedési politikájával, és különösen az uniós légiközlekedési belső piac keretét alkotó vonatkozó szabályokkal. Ugyanazon célkitűzések elérésére törekszik, mint a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, nevezetesen annak biztosítására, hogy az EU-ban működő légitársaságok egyenlő esélyekkel versenyezhessenek. A rendeletjavaslat összhangban van továbbá a légi közlekedés területén zajló verseny védelméről szóló, 2019. április 17-i (EU) 2019/712 európai parlamenti és tanácsi rendelettel, amelynek célja annak biztosítása, hogy az EU-ba érkező és az EU-ból induló valamennyi légi fuvarozó egyenlő versenyfeltételeket élvezhessen.

Ez a rendeletjavaslat összhangban van a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (EASA) létrehozásáról szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelettel és különösen a légi járművek üzemben tartásához kapcsolódó műszaki követelmények és igazgatási eljárások meghatározásáról szóló, 2012. október 5-i 965/2012/EU bizottsági rendelettel. A rendeletjavaslat előírja, hogy az EASA fogadja és dolgozza fel a légitársaságoktól származó jelentéseket, különösen a légijárműüzemanyag-tankolásaikról. A rendeletjavaslatban meghatározott, a légijármű-üzemanyagok tankolására vonatkozó kötelezettségnek összhangban kell lennie a 965/2012/EU rendeletben meghatározott, a légijármű-üzemanyagok biztonságára vonatkozó szabályokkal.

A rendeletjavaslat összhangban van a megújulóenergia-irányelvvel[6] (RED II), mivel várhatóan a megújuló energia fokozott használatát eredményezi majd a légi közlekedésben. A rendeletjavaslat a RED II szabályainak elemeire, nevezetesen a fenntarthatósági keretére támaszkodik. A RED II egy ágazatközi keret, amely az átfogó ágazatok számára határoz meg célértékeket. A légiközlekedési ágazat sajátosságai, különösen a költségek tekintetében az ágazatot érő uniós szintű és globális versenynyomás, valamint a rendkívül integrált és kiélezett versennyel jellemzett uniós légiközlekedési belső piac és annak globális dimenziója miatt a RED II nem volt elegendő a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésének fellendítéséhez. A rendeletjavaslat teljes mértékben harmonizált követelményeket határoz meg a légitársaságok közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása és az uniós repülőterek közötti versenyhátrány elkerülése érdekében.

A rendeletjavaslat összhangban van a légi közlekedésre vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerrel (ETS)[7]. Várhatóan zökkenőmentesen illeszkedik az EU ETS-hez, amely arra ösztönzi a légijármű-üzembentartókat, hogy fenntartható légijármű-üzemanyagokat használjanak, azaz a légitársaságoknak a fenntartható légijárműüzemanyag-használatra vonatkozó jelentéstételkor nem kell kibocsátási egységeket leadniuk. Az EU ETS hatása a küszöbön álló felülvizsgálattal összefüggésben várhatóan erősödni fog. A rendeletjavaslat az EU ETS-re támaszkodik azáltal, hogy kereszthivatkozást tartalmaz a légitársaságok által benyújtott jelentések ellenőrzéséhez szükséges eljárásokra (az EU ETS 14. és 15. cikke).

A rendeletjavaslat összhangban van az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelvvel, de várhatóan csupán korlátozott kölcsönhatásban lesz vele. Az irányelv közös intézkedési keretet hoz létre az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére az EU-ban. Mivel a fenntartható légijármű-üzemanyagok helyettesíthetők a hagyományos sugárhajtómű-üzemanyagokkal, a repülőtereken a további infrastruktúra iránti igény korlátozott, ugyanakkor fontos annak biztosítása, hogy a biztosított infrastruktúra megfeleljen a célnak.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A rendeletjavaslat célkitűzései összhangban vannak az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel is, nevezetesen azzal, hogy 2030-ra uniós szinten 55 %-os kibocsátás-csökkentést kell elérni, 2050-re pedig meg kell valósítani a karbonsemleges gazdaságot. A rendeletjavaslat célja, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson az egységes légiközlekedési piac szereplői számára, és szilárd szabályokkal lássa el az ágazatot, amelyek biztosítják annak versenyképességét, miközben a fenntartható légijármű-üzemanyagok egyre nagyobb részarányát vezeti be. Ez összhangban van azokkal az uniós szakpolitikai célkitűzésekkel, amelyek a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatok gyors helyreállítására, valamint az erős egységes uniós piacra irányulnak, amely magas szintű növekedést és munkahelyteremtést eredményez. Végezetül a rendeletjavaslat összhangban

[6] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról.

[7] Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról.

van a fosszilis energiáról a megújuló energiaforrásokra való átállás, valamint az EU energiabiztonságának a harmadik országokból származó energiatermékektől való függőségünk csökkentése révén történő javítására irányuló célkitűzésekkel.

(2) JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A rendeletjavaslat célja, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítson az egységes légiközlekedési piac szereplői számára, és szilárd szabályokkal lássa el az ágazatot, amelyek biztosítják annak versenyképességét, miközben erősítik fenntarthatóságát. A jogi szöveg részletes repülésspecifikus rendelkezéseket fog tartalmazni, amelyek figyelembe veszik az ágazat összetettségét.

A 100. cikk (2) bekezdése felhatalmazza az Uniót, hogy megfelelő rendelkezéseket állapítson meg a légi közlekedésre vonatkozóan.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A légi közlekedés kiemelt uniós jelentőségű kérdés, mivel az egész EU-ban és azon túl is hálózati dimenzióban működő, nagymértékben integrált piacról van szó. A határokon átnyúló jelleg a légi közlekedés velejárója, ezért a széttöredezett szabályozási keret jelentős akadályt jelent a légi közlekedésben működő gazdasági szereplők számára.

Uniós szintű beavatkozásra van szükség, mivel az uniós légiközlekedési belső piac egészének versenyképességét nem lehet megfelelően kezelni nemzeti szinten. Uniós szintű beavatkozásra van szükség különösen annak érdekében, hogy elkerüljék a nemzeti intézkedések sokféleségét, amely esetleges nem kívánt hatásokat von maga után. Míg a rendeletjavaslat célja, hogy helyreállítsa az egyenlő versenyfeltételeket a légiközlekedési piacon, a tagállamonként eltérő kötelezettségszintek ellenkező hatással járhatnak, és tovább torzíthatják a légiközlekedési piacot, ösztönözve a légijármű-üzembentartók káros gyakorlatait, például az üzemanyag-tartályozást.

Végezetül, ami a fenntartható légijármű-üzemanyagok biztosításának kötelezettségét illeti, a közvetlenül a piaci szereplőkre alkalmazandó, harmonizált repülésspecifikus szabályokkal kapcsolatos uniós szintű fellépés várhatóan hatékonyabb lesz, mint a különböző követelményeket és célokat meghatározó nemzeti intézkedések.

- **Arányosság**

Az uniós szintű fellépés várhatóan egyértelmű politikai irányvonalat határoz meg mind a légiközlekedési, mind az üzemanyag-ágazat piaci szereplői számára. Az uniós szinten megalkotott egyértelmű uniós szabályrendszer azt jelenti, hogy a légitársaságok az egész EU-ban egyenlő esélyek alapján működhetnek, ami helyreállítja az egyenlő versenyfeltételeket a légitársaságok és a repülőterek számára. Emellett egyértelmű jelzéseket ad majd a légijármű-üzemanyagok ágazata számára az üzemanyag-ellátás szintjéről és a befektetésre érdemes üzemanyag-technológiákról. Az egységes szabályrendszer egyúttal azt is jelenti, hogy a piaci szereplők megfelelési költségei csökkennek.

A fenntartható légijármű-üzemanyagokkal kapcsolatos uniós szintű fellépés hozzájárulna az európai klímarendeletben meghatározott magasabb szintű uniós éghajlatvédelmi törekvés eléréséhez. A 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célterv megállapítja, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok fontos szerepet játszanak a légi közlekedésből származó kibocsátások 2030-ig és 2050-ig történő csökkentésében és az uniós éghajlat-politikai célok elérésében. Ezért a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállítására és felhasználására vonatkozó uniós szabályok megállapítása lehetővé teszi, hogy a célok elérése érdekében „testre szabott” megközelítést alkalmazzanak. Ha csak a – valószínűleg eltérő célokat kitűző – nemzeti intézkedésekre támaszkodunk (ha vannak ilyenek), az azzal a kockázattal járna, hogy a törekvés összesített szintje nem elegendő. A jelenlegi kezdeményezés a megújulóenergia-irányelv közelgő felülvizsgálatát is támogathatja azáltal, hogy megerősíti a megújuló energia részarányát a közlekedési ágazatban.

Az uniós szintű fellépésnek nemzetközi szinten pozitív hatásai lehetnek. Mivel az uniós beavatkozás a légi közlekedés és a fenntartható légijármű-üzemanyagok uniós piacának egészére hatással lenne, várhatóan nagyobb hangsúlyt kap majd a harmadik országokkal szemben, mint az elszigetelt nemzeti kezdeményezések. A tovagyűrűző hatások valószínűleg könnyebben bekövetkeznek, ennélfogva a harmadik országok fontolóra vehetik hasonló intézkedések elfogadását. Ez pedig felgyorsíthatja a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatával kapcsolatban az ICAO szintjén folyamatban lévő munkát. Összefoglalva, az uniós fellépés tovább ösztönözheti a fenntartható légijármű-üzemanyagok gyártását és elterjedését az EU-n kívül, ami elősegítheti az egyenlő versenyfeltételek megteremtését globális szinten, valamint szélesebb körben csökkentheti a légi közlekedésből származó kibocsátásokat.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Ezt a kezdeményezést gyorsan és hatékonyan kell megvalósítani, mivel ez az európai zöld megállapodás és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia egyik kulcsfontosságú megvalósítandó célkitűzése, egyben szükséges építőelem az EU éghajlat-politikai céljainak 2030-ig és 2050-ig történő eléréséhez, biztosítva, hogy a légiközlekedési ágazat felgyorsítsa saját dekarbonizációját anélkül, hogy veszélyeztetné a légi közlekedés nagymértékben integrált belső piacának bizonyított előnyeit. Az 1.4. szakaszban és a 11. mellékletben leírtak szerint ez leginkább a gazdasági szereplők uniós szintű, belső piaci rendelet révén történő közvetlen szabályozásával érhető el. A légiközlekedési és üzemanyag-piaci szereplőkre Unió-szerte közvetlenül és egységesen alkalmazandó közös szabályok valóban biztosítják az egyértelműséget és az egységességet. Mivel az egységes légiközlekedési piac uniós szinten szervesen integrált, a legjobban akkor működik, ha a szabályokat valamennyi légitársaságra azonos módon alkalmazzák. Az azonos követelmények valamennyi piaci szereplőre történő előírása csökkenti a verseny torzulásának kockázatát, és egyértelmű jelzéseket küld a nem uniós légiközlekedési piac szereplőinek, amikor az EU-ban repülnek. A rendelet által létrehozott, Unió-szerte egységes szabályrendszer lehetővé teszi majd, hogy hangos és egyértelmű jelzéseket küldjünk a piacnak. Mivel a fenntartható légijármű-üzemanyagokra való átálláshoz jelentős beruházásokra van szükség, elengedhetetlen, hogy a szabályozási keret Unió-szerte egységes, hosszú távú és szilárd szabályrendszert biztosítson valamennyi befektető számára. Különösen fontos, hogy elkerüljük a különböző nemzeti szintű

intézkedések sokféleségének kialakulását, ahogy az egy ágazatközi irányelv keretében történő végrehajtás esetén történne. Bár ez olyan közlekedési módokkal működhet, mint a közúti vagy a vasúti közlekedés, nem lehet sikeres azon közlekedési módok esetében, amelyek olyan határokon átnyúlóak és globálisak, mint a légi közlekedés. A legtöbb légitársaság piaci nagyságrendje uniós, sőt globális. A nemzeti átültetések sokfélesége csökkentheti a szakpolitika hatékonyságát, és veszélyeztetheti a légi közlekedés tényleges dekarbonizációját. A sokféleség a légiközlekedési ágazat és az üzemanyagipar tagállamonkénti eltérő gazdasági magatartását is maga után vonhatja. Ez költségelkerülési gyakorlatokhoz vezethetne (pl. az üzemanyag-tartályozáson keresztül), ami aláásná az egységes piac működését. Ez a kezdeményezés jelentős hatással lesz a légi közlekedés szereplőire és a légi közlekedés belső piacának egészére. Alapvető fontosságú, hogy az összes légitársaságra vonatkozó kötelezettségek egységesen alkalmazandók legyenek valamennyi légitársaságra, ami egy rendeleten keresztül biztosítható. A kezdeményezés hatékonysága szempontjából ugyanilyen fontos, hogy az üzemanyag-ellátási kötelezettséget egységesen hajtsák végre és érvényesítsék. Az EU különböző területein az üzemanyag-ellátásra vonatkozó eltérő kötelezettségek (pl. eltérő célok, eltérő fenntarthatósági előírások stb.) a légitársaságok közötti eltérő bánásmódot eredményeznének, és versenytorzulást idézhetnének elő az uniós repülőterek között, vagy hátrányos helyzetbe hozhatnák az uniós légiközlekedési ágazat szereplőit a nem uniós versenytársakkal szemben. Ezt a kezdeményezést önálló rendeletben kell végrehajtani annak érdekében, hogy figyelembe vegyék az egységes légiközlekedési piac sajátosságait és összetettségét.

(3) AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

• A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata

Új kezdeményezésről van szó. Ezért nem került sor utólagos értékelésre és célravezetőségi vizsgálatra.

• Konzultációk az érdekelt felekkel

Ez a rendeletjavaslat a 2020 folyamán lezajlott átfogó konzultációt követően született meg. A Bizottság 2020 márciusában és áprilisában nyilvános konzultációt folytatott a bevezető hatásvizsgálatról. Összesen 121 visszajelzés érkezett hatóságoktól, az aeronautikai és az üzemanyagipartól, nonprofit szervezetektől, tudósoktól és polgároktól. A visszajelzések általánosságban támogatták a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésének fellendítését célzó uniós szintű szabályozási fellépést. A Bizottság két kerekasztal-beszélgetést szervezett (2020 márciusában és novemberében), amelyek során minden alkalommal tartottak külön üléseket az érdekelt felekkel és a tagállamokkal, valamint kizárólag a tagállamokkal is. A kerekasztal-beszélgetések lehetővé tették a résztvevők véleményének közvetlen megismerését és a velük való eszmecserét arról, hogy szükség van-e uniós szintű szabályozási fellépésre a fenntartható légijármű-üzemanyagokkal kapcsolatosan. Az első kerekasztal-beszélgetés lehetővé tette, hogy értékes betekintést nyerjenek a probléma

meghatározásába, míg a második kerekasztal a szakpolitikai alternatívákra összpontosított, ez utóbbi keretében a résztvevők kifejthették nézeteiket az általuk előnyben részesített alternatívával kapcsolatban, és módosításokat indítványoztak a javasolt alternatívák kialakítása során. 2020. augusztus és október között 12 hetes nyilvános konzultációra került sor. Összesen 156 választ gyűjtöttek be hatóságoktól, az aeronautikai és az üzemanyagipartól, nem kormányzati szervezetektől, tudósoktól és polgároktól. A válaszok általánosságban támogatták a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésének fellendítését célzó, ezen üzemanyagokra vonatkozó keverési kötelezettség formájában megvalósuló uniós szintű szabályozási fellépést. Értékes információkat gyűjtöttek arról, hogy mi a válaszadók preferenciája a szóban forgó intézkedés konkrét kialakításáról. Végezetül, egy külső vállalkozó által készített háttértanulmány keretében célzott konzultációra került sor azzal a céllal, hogy konkrét és részletes betekintést nyerjenek a légiközlekedési piac működésébe, a légijármű-üzemanyagok piacának állapotába, a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállításába, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatát támogató különböző meglévő, illetve jövőbeli szakpolitikákba. Ez a célzott konzultáció az aeronautikai ipar szereplőire, a légijármű-üzemanyagok ágazatára, a tagállamokra, a nonprofit szervezetekre és a nemzetközi légiközlekedési szervezetekre összpontosított.

Ezen átfogó konzultációs stratégia során a légi közlekedés (légitársaságok, repülőterek, légijármű-gyártók) és az üzemanyagipar érdekelt feleinek túlnyomó többsége, a tagállamok és a nem kormányzati szervezetek támogatták a fenntartható légijármű-üzemanyagokkal kapcsolatos kötelezettség bevezetését, amely hatékony szakpolitikai mechanizmus a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállításának és elterjedésének fellendítésére, valamint a légiközlekedési ágazat sikeres dekarbonizációjára. Az érdekelt felek meglehetősen megosztottak voltak az alternatíva konkrét kialakítása tekintetében, de az üzemanyag-forgalmazók, a tagállamok, a nem kormányzati szervezetek, a repülőterek többsége, valamint a légitársaságok egy része – az üzemanyag-elosztás rugalmassága mellett – támogatja a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó kínálati oldali kötelezettséget, amely az uniós repülőterekről induló valamennyi járatra biztosított sugárhajtómű-üzemanyagra is kiterjed. Ugyanakkor az érdekelt felek többsége úgy vélte, hogy szükség van a kibocsátásáthelyezést és a légi közlekedés belső piacának torzulását megakadályozó intézkedésekre. Az érdekelt felek többsége (légitársaságok, repülőterek, üzemanyagipar, nem kormányzati szervezetek, tagállamok) szintén helyesli a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok (RFNBO-k) támogatását célzó egyedi ösztönzőket. Mindezek az intézkedések bekerültek az előnyben részesített szakpolitikai alternatívába.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Egy külső vállalkozó vizsgálatot folytatott, amely alapjául szolgál az e javaslatot alátámasztó hatásvizsgálatnak. Ez a vizsgálat 2020 júliusában kezdődött és 2021 elején zárult le. A vizsgálat értékes betekintést nyújtott a Bizottság szolgálatainak tevékenységébe, különösen a szakpolitikai alternatívák megtervezésébe, azok környezeti, gazdasági és társadalmi hatásainak értékelésébe, valamint a közvetlenül érintett érdekelt felek véleményének összegyűjtésébe.

- **Hatásvizsgálat**

A javasolt szakpolitikai alternatívák a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó kötelezettségből álló szabályozási követelmény köré szerveződtek. Ez a követelmény lehetővé teszi az egyenlő versenyfeltételek helyreállítását a légiközlekedési ágazatban a légijármű-üzemanyagok tankolása tekintetében, valamint az egyenlő versenyfeltételek megtartását úgy, hogy közben növekedjen a légi közlekedésben a fenntartható légijármű-üzemanyagok használata. A szakpolitikai alternatívák különböző módokat kínáltak a kötelezettség kialakítására. Az első alternatívacsomag tartalmazta az üzemanyag-forgalmazók azon kötelezettségét, hogy valamennyi uniós repülőtéren forgalmazzanak fenntartható légijármű-üzemanyagot. Az alternatívák második csoportja egy olyan kötelezettséget tartalmazott a légitársaságok számára, hogy az uniós repülőterekről történő repülés során tankoljanak fenntartható légijármű-üzemanyagot (egy részalternatíva szerint ez az összes járatra vonatkozott, a másik alternatíva szerint ez csak az EU-n belüli járatok esetében kötelező). Végül az alternatívák harmadik csoportja tartalmazta az üzemanyag-forgalmazók azon kötelezettségét, hogy kezdetben némi rugalmassággal osszák el a fenntartható légijármű-üzemanyagokat, valamint azt, hogy a légitársaságok az uniós repülőterekről való indulás előtt tankoljanak sugárhajtómű-üzemanyagot. A célokat a fenntartható légijármű-üzemanyagok mennyiségére vonatkozóan határozták meg alternatívánként, a többi esetben pedig a sugárhajtómű-üzemanyag CO2-intenzitásának csökkentésére vonatkozó értékeket adták meg. Valamennyi alternatíva tartalmazott ösztönzőket a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok (RFNBO-k) támogatására. Az előnyben részesített alternatíva az volt, hogy írjanak elő a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó keverési kötelezettséget az üzemanyag-forgalmazók számára, a légitársaságok számára pedig sugárhajtómű-üzemanyag-felvételi kötelezettséget, az RFNBO-kra vonatkozó részkötelezettséget is beleértve. Ezt az alternatívát részesítették előnyben, mivel lehetővé teszi az egyenlő versenyfeltételek biztosítását a légiközlekedési piacon, miközben jelentősen növeli a fenntartható légijárműüzemanyag-gyártást és -felhasználást.

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatívák lehetővé teszik a légiközlekedési ágazat versenyképességének fenntartását, és az alapforgatókönyvhöz képest jelentősen, 2050-ig mintegy 60–61 %-kal csökkentik a légiközlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátását. A légszennyező anyagok kibocsátása 2050-re az alapforgatókönyvhöz képest mintegy 9 %-kal csökken. A légi közlekedés környezeti költségei (a szén-dioxid-kibocsátáshoz és a légszennyező anyagok kibocsátásához kapcsolódóan) összességében mintegy 87–88 milliárd EUR-val csökkennek az alapforgatókönyvhöz képest, a 2021 és 2050 közötti időszak jelenértékében kifejezve. A fenntartható légijármű-üzemanyagok gyártási kapacitása 2050-ig további 25,5–25,6 millió tonnával nő. A fenntartható légijármű-üzemanyagok piaci megjelenése jelentősen csökkenti a légi közlekedés fosszilis sugárhajtómű-üzemanyagtól való függőségét, mely utóbbi üzemanyag felhasználása 2050-re az alapforgatókönyvhöz képest 65 %-kal csökken. Az EU energiabiztonsága javul, mivel csökken a harmadik országokból származó fosszilis energia importja, emellett a fenntartható légijármű-üzemanyagok előállításához szükséges alapanyagok és megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia az EU-ból származik (az Unióban előállított fenntartható légijármű-üzemanyagok 2050-ben a fenntartható légijármű-üzemanyagok teljes felhasználásának 92 %-át teszik ki).

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatívák keretében a legnagyobb szén-dioxid-mentesítési potenciállal rendelkező fenntartható légijárműüzemanyag-technológiák jóval korábban jelennek meg a piacon jelentős mennyiségben, mint szakpolitikai intézkedés nélkül. A fenntartható légijármű-üzemanyagok ára a jelenlegi becslésekhez képest csökken, ami hozzájárul ahhoz, hogy idővel csökkenjen az árkülönbség a fosszilis sugárhajtómű-üzemanyaghoz képest. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatívák nettó munkahelyteremtéshez vezetnek az EU-ban, azaz mintegy 202 100 új munkahely jön létre az alapforgatókönyvhöz képest. Végezetül a levegőszennyezés csökkentése pozitív hatást gyakorol a közegészségre (azaz a levegőszennyezésből eredő külső költségek a 2021 és 2050 közötti időszakban mintegy 1,5 milliárd EUR-val csökkennek az alapforgatókönyvhöz képest).

A C1 és C2 szakpolitikai alternatíva a 2021 és 2050 közötti időszakban az alapforgatókönyvhöz képest összességében 20,3 milliárd EUR (C1), illetve 14,6 milliárd EUR (C2) költségnövekedést eredményez. Ezeket a költségeket nagyrészt a sugárhajtómű-üzemanyagok költségének az alapforgatókönyvhöz viszonyított növekedése okozza, amelynek összege 103,5 milliárd EUR (C1), illetve 88,2 milliárd EUR (C2) a 2021 és 2050 közötti időszakban, jelenértéken kifejezve. Az üzemanyag-költségek emelkedése tükröződik a légi viteldíjakban, amelyek 2050-re mintegy 8,1–8,2 %-kal emelkednek. A magasabb légi viteldíjak az alapforgatókönyvhöz képest a teljes légi személyszállítási tevékenység enyhe csökkenését eredményezik annak ellenére, hogy 2050-re a személyszállítás a 2015-ös szinthez képest még mindig 77 %-kal nő. Ez alacsonyabb tőke- és működési költségeket eredményez a légi közlekedés számára az alapforgatókönyvhöz képest, azaz a költségek 84 milliárd EUR-val (C1), illetve 74,5 milliárd EUR-val (C2) csökkennek. A logisztikai többletköltségek 0,19 milliárd EUR-t tesznek ki (C1 és C2). A légitársaságok jelentéstételi költségei is emelkednek – 0,34 milliárd EUR-val (C1 és C2) – az alapforgatókönyvhöz képest a 2021 és 2050 közötti időszakban, jelenértéken kifejezve. A fenntartható légijárműüzemanyag-gyártók esetében a 2021 és 2050 közötti időszakban a beruházási igények a becslések szerint mintegy 10,4–10,5 milliárd EUR-t tesznek ki. A szükséges fenntartható légijárműüzemanyag-termelési kapacitás biztosítása érdekében az EU-ban 2050-ig 104–106 további fenntartható légijárműüzemanyag-üzemet kell építeni.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javasolt rendelet azáltal, hogy csökkenti a megfelelési költségeket, elejét veszi annak, hogy indokolatlan terheket rójon a gazdasági szereplőkre. Különösen alkalmazásának első öt évében biztosít némi rugalmasságot a tekintetben, hogy a légijárműüzemanyag-forgalmazók milyen módon tudják teljesíteni a fenntartható légijárműüzemanyag-ellátásra vonatkozó kötelezettséget. Ez várhatóan csökkenteni fogja a logisztikai költségeket és megakadályozza, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok költségei növekedjenek. Mivel a légijármű-üzemanyag a légijármű-üzembentartók üzemeltetési költségeinek jelentős részét teszi ki, ez várhatóan pozitív hatással lesz a versenyképességükre.

- **Alapvető jogok**

A javaslatnak nincs az alapvető emberi jogokra gyakorolt hatása.

(4) KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A költségvetési vonzatok elsősorban a jelentések felülvizsgálatához és a kötelezettségek által érintett gazdasági szereplők megfelelésének értékeléséhez, valamint az EASA által a Bizottságnak benyújtandó éves jelentésekhez kapcsolódnak. Ezeket a pénzügyi kimutatás részletesen értékeli. Az informatikai fejlesztést és beszerzési döntéseket az Európai Bizottság Informatikai és Kiberbiztonsági Tanácsának előzetesen jóvá kell majd hagynia.

(5) EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A rendeletjavaslat olyan nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszereket tartalmaz, amelyek biztosítják a rendelet helyes végrehajtását. A légijármű-üzembentartóknak és az üzemanyag-forgalmazóknak évente jelentést kell tenniük. Ezeket a jelentéseket független szervek ellenőrzik, és elvégzik a légijármű-üzembentartók és az üzemanyag-forgalmazók megfelelésének értékelését annak megállapítása érdekében, hogy teljesítették-e a vonatkozó kötelezettségeiket. Ezenkívül az EASA évente jelentést tesz a Bizottságnak, különösen a gazdasági szereplők megfeleléséről, valamint a légi közlekedés és a fenntartható légijármű-üzemanyagok piacának helyzetéről. Végezetül a Bizottság e rendelet alkalmazásának kezdőnapját követően legalább ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légijármű-üzemanyagok piacának alakulásáról és annak az Unió légiközlekedési belső piacára gyakorolt hatásáról, többek között e rendelet hatályának más energiaforrásokra való esetleges kiterjesztéséről, valamint a rendeletjavaslat sajátos jellemzői esetleges kiigazításának szükségességéről.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat 1. cikke ismerteti a rendeletjavaslat tárgyát, amely olyan harmonizált szabályokat állapít meg, amelyek célja az egyenlő versenyfeltételek fenntartása az uniós légi közlekedés belső piacán amellett, hogy növelik a fenntartható légijármű-üzemanyagok légijármű-üzembentartók általi felhasználását és a fenntartható légijármű-üzemanyagok uniós repülőtereken való forgalmazását. A 2. cikk meghatározza a rendelet hatályát. A 3. cikk számos, a rendelet szempontjából fontos fogalommeghatározást tartalmaz. A 4. cikk előírja a légijárműüzemanyag-forgalmazók számára annak biztosítását, hogy az uniós repülőtereken a légijármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott összes légijárműüzemanyag-mennyiség tartalmazzon fenntartható légijármű-üzemanyagot egy minimális részarányban, beleértve a szintetikus üzemanyag minimális részarányát is. Az 5. cikk előírja a légijármű-üzembentartók számára annak biztosítását, hogy az egy adott uniós repülőtéren tankolt légijármű-üzemanyag éves mennyisége legalább az éves légijárműüzemanyag-szükséglet 90 %-a legyen. A 6. cikk meghatározza az uniós repülőterek azon kötelezettségeit, hogy biztosítsák az ahhoz szükséges infrastruktúrát, hogy a légijármű-üzembentartók megkönnyíthessék a fenntartható légijármű-üzemanyagokat megfelelő arányban tartalmazó légijármű-üzemanyagokhoz való hozzáférést. A 7. cikk meghatározza a légijármű-üzembentartók jelentéstételi kötelezettségeit. A 8. cikk azokat a szabályokat állapítja meg, amelyek az olyan fenntartható légijárműüzemanyag-használat bejelentésére vonatkoznak, amely egynél több üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszert érint. A 9. cikk meghatározza a légijárműüzemanyag-forgalmazókra vonatkozó

jelentéstételi kötelezettségeket. A 10. cikk meghatározza az e rendelet végrehajtásának biztosítása érdekében a tagállamok által kijelölendő illetékes hatóságokra vonatkozó szabályokat. A 11. cikk meghatározza a közigazgatási bírságokra vonatkozó szabályokat. A 12. cikk kötelezi az EASA-t, hogy a légijármű-üzembentartók és az üzemanyag-forgalmazók által benyújtott éves jelentések alapján éves műszaki jelentést tegyen közzé. A 13. cikk 5 év átmeneti időszakot állapít meg, amelynek során a légijárműüzemanyag-forgalmazók a fenntartható légijármű-üzemanyagok minimális részarányát az uniós repülőtereken az adott jelentéstételi időszakban általa szállított összes légijármű-üzemanyagra számított súlyozott átlagként is biztosíthatja minden jelentéstételi időszakban. A 14. cikk előírja, hogy a Bizottság köteles legalább ötévente jelentést tenni az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásának több vonatkozásáról. A 15. cikk rendelkezik a rendelet hatálybalépésének napjára vonatkozó intézkedésekről. Az I. melléklet meghatározza a szállítandó légijármű-üzemanyag minimális részarányát, beleértve a szintetikus üzemanyag minimális részarányát is, a II. melléklet pedig a légijármű-üzembentartók jelentéstételi kötelezettségéhez tartalmaz sablont.

2021/0205 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[8],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[9],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

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

(2) 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. A világjárvány felszámolását szem előtt tartva várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. Ugyanakkor az ágazat kibocsátása 1990 óta növekszik, és a növekvő kibocsátás tendenciája visszatérhet a világjárvány leküzdésével. Ezért fel kell készülni a jövőre, és el kell végezni a szükséges kiigazításokat, biztosítva a légiközlekedési piac megfelelő működését, amely hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, magas szintű összekapcsoltsággal, biztonsággal és védelemmel.

(3) Az uniós légiközlekedési ágazat működését az Unión belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legintegráltabb ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében

[8] HL C […], […], […] o.
[9] HL C […], […], […] o.

egységes szabályok vonatkoznak. A légi közlekedés külső politikáját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten megállapított szabályok, valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások szabályozzák.

(4) A légi közlekedési piacon Unió-szerte erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, amihez elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A légiközlekedési piac és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a légijármű-üzembentartók, a repülőterek és a légi közlekedés más szereplői egyenlő esélyek alapján működhetnek. Piaci torzulások esetén fennáll a veszélye annak, hogy a légijármű-üzembentartók vagy a repülőterek hátrányos helyzetbe kerülnek a belső vagy külső versenytársakkal szemben. Ez viszont a légiközlekedési ipar versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások légi összeköttetésének teljes megszűnéséhez vezethet.

(5) Különösen fontos egyenlő versenyfeltételeket biztosítani az uniós légiközlekedési piacon a légijármű-üzemanyagok tekintetében, amelyek a légijármű-üzembentartók költségeinek jelentős részét teszik ki. Az üzemanyagárak változásai jelentősen befolyásolhatják a légijármű-üzembentartók gazdasági teljesítményét, és negatívan befolyásolhatják a piaci versenyt. Amennyiben a légijármű-üzemanyagok ára tekintetében különbségek vannak az uniós repülőterek vagy az uniós és nem uniós repülőterek között, ez arra késztetheti a légijármű-üzembentartókat, hogy gazdasági okokból módosítsák üzemanyag-töltési stratégiáikat. Az üzemanyag-tartályozás növeli a légi járművek üzemanyag-fogyasztását, és szükségtelen üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz. Ennek megfelelően a légijármű-üzembentartók üzemanyag-tartályozása aláássa az Unió környezetvédelmi erőfeszítéseit. Egyes légijármű-üzembentartók saját bázisukon a kedvező légijárműüzemanyag-árakat versenyelőnyként tudják használni más, hasonló útvonalakat üzemeltető légitársaságokkal szemben. Ez káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, és a légi összeköttetésekre nézve is káros lehet. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania az ilyen gyakorlatok megelőzésére a szükségtelen környezeti károk elkerülése, valamint a légiközlekedési piacon a tisztességes verseny feltételeinek helyreállítása és megőrzése érdekében.

(6) A fenntartható fejlődés a közös közlekedéspolitika alapvető célja. Ez összehangolt megközelítésmódot tesz szükségessé annak érdekében, hogy az uniós közlekedési rendszerek hatékony működése és a környezet védelme egyaránt megoldható legyen. A légi közlekedés fenntartható fejlődéséhez olyan intézkedések bevezetésére van szükség, amelyek célja az uniós repülőterekről közlekedő légi járművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése. Ezeknek az intézkedéseknek hozzá kell járulniuk az Unió 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez.

(7) A Bizottság által 2020 decemberében elfogadott, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény[10] meghatározza az uniós közlekedési rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és ellenállóbbá tételéhez szükséges lépéseket. A légiközlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítése szükséges és kihívást jelentő folyamat, különösen rövid távon. Az európai és nemzeti kutatási és innovációs

[10] A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (COM(2020) 789 final), 2020.12.9.

légiközlekedési programokban elért technológiai fejlődés hozzájárult a kibocsátások jelentős csökkentéséhez az elmúlt évtizedekben. A légi forgalom globális növekedése azonban meghaladta az ágazat kibocsátáscsökkentését. Mivel az elkövetkező évtizedekben az új technológiák várhatóan hozzájárulnak majd a rövid távú légi közlekedés fosszilis energiától való függőségének csökkentéséhez, a fenntartható légijármű-üzemanyagok jelentik az egyetlen megoldást az összes repülési tartomány jelentős mértékű szén-dioxid-mentesítésére, már rövid távon is. Ez a potenciál azonban jelenleg nagyrészt kiaknázatlan.

(8) A fenntartható légijármű-üzemanyagok folyékony, cseppfolyós üzemanyagok, amelyek teljes mértékben helyettesíthetik a hagyományos légijármű-üzemanyagokat, és kompatibilisek a meglévő légijármű-motorokkal. A polgári vagy katonai légi közlekedésben való felhasználás céljából globális szinten már számos fenntartható légijárműüzemanyag-előállítási mód kapott tanúsítványt. A fenntartható légijármű-üzemanyagok technológiailag készen állnak arra, hogy már nagyon rövid távon fontos szerepet töltsenek be a légi közlekedésből származó kibocsátás csökkentésében. Közép- és hosszú távon várhatóan a légijárműüzemanyag-mix nagyobb részét fogják kitenni. Továbbá a fenntartható légijármű-üzemanyagok – a megfelelő nemzetközi üzemanyagszabványok által megtámogatva – hozzájárulhatnak az üzembentartó által felhasznált végső üzemanyag aromás tartalmának csökkentéséhez, ezáltal segítve az egyéb nem-CO2-kibocsátások csökkentését. A hajtóművel rendelkező légi járművek egyéb alternatívái, például a villamos energia vagy a folyékony hidrogén várhatóan fokozatosan hozzájárulnak majd a légi közlekedés dekarbonizációjához, kezdve a rövid távolságú repülésekkel.

(9) A fenntartható légijármű-üzemanyagok fokozatos bevezetése a légi közlekedés piacán üzemanyag-többletköltséget jelent majd a légitársaságok számára, mivel ezek az üzemanyag-technológiák jelenleg drágábbak, mint a hagyományos légijármű-üzemanyagok előállítása. Ez várhatóan súlyosbítja a légiközlekedési piacon a légijármű-üzemanyagok tekintetében már korábban is fennálló egyenlő versenyfeltételek problémáját, és további torzulásokat okoz a légijármű-üzembentartók és a repülőterek körében. E rendeletnek intézkedéseket kell hoznia annak kiküszöbölése érdekében, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok bevezetése – azáltal, hogy Unió-szerte harmonizált követelményeket határoznak meg – hátrányosan érintse a légiközlekedési ágazat versenyképességét.

(10) Globális szinten a fenntartható légijármű-üzemanyagokat az ICAO szabályozza. Az ICAO részletes követelményeket állapít meg a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) hatálya alá tartozó légi járatokon használt fenntartható légijármű-üzemanyagok fenntarthatóságára, nyomonkövethetőségére és elszámolására vonatkozóan. Bár a CORSIA ösztönzőket határoz meg, és a fenntartható légijármű-üzemanyagok a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó, törekvésként megfogalmazott hosszú távú célok megvalósíthatóságára irányuló munka fontos pillérét alkotják, jelenleg nincs kötelező rendszer a fenntartható légijármű-üzemanyagok nemzetközi járatokon való használatára vonatkozóan. Az EU vagy tagállamai és a harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú légiközlekedési megállapodások általában tartalmaznak környezetvédelmi rendelkezéseket. Ezek a rendelkezések azonban egyelőre nem írnak elő a szerződő felek számára kötelező érvényű követelményeket a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatára vonatkozóan.

(11) Uniós szinten a közlekedési ágazatban a megújuló energiára vonatkozó általános szabályokat az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv[11] határozza meg. Ezek a horizontális ágazatközi szabályozási keretek a múltban nem bizonyultak hatékonynak a légi közlekedésben a fosszilis tüzelőanyagokról a fenntartható légijármű-üzemanyagokra való átállás tekintetében. Az (EU) 2018/2001 irányelv és annak elődje átfogó célokat határozott meg valamennyi közlekedési módra vonatkozóan, amelyeket megújuló üzemanyaggal kell ellátni. Figyelemmel arra, hogy a légi közlekedés kis üzemanyagpiac, amelyre a megújuló üzemanyagok előállítása költségesebb, ugyanakkor más közlekedési módokhoz képest teljes mértékben integrált európai közlekedési piac, ezeket a szabályozási kereteket ki kell egészíteni légiközlekedés-specifikus intézkedésekkel, amelyek a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésének hatékony fellendítését célozzák. Továbbá az (EU) 2018/2001 irányelv nemzeti átültetése azzal a veszéllyel jár, hogy jelentős felaprózódás alakul ki a légiközlekedési piacon, ahol a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó nemzeti szabályok igen eltérő célokat határoznak meg. Ez várhatóan tovább súlyosbítaná az egyenlő versenyfeltételek kérdését a légi közlekedésben.

(12) Ezért egységes szabályokat kell megállapítani a légi közlekedés belső piacára vonatkozóan, hogy kiegészítsék az (EU) 2018/2001 irányelvet és teljesítsék annak átfogó célkitűzéseit azáltal, hogy kezelik az uniós légiközlekedési belső piacból fakadó sajátos igényeket és követelményeket. E rendelet célja különösen a légiközlekedési piac felaprózódásának elkerülése, a gazdasági szereplők közötti esetleges versenytorzulások megelőzése, valamint az, hogy elejét vegyék a légijármű-üzembentartók üzemanyag-töltésével kapcsolatos költségek elkerülésére irányuló tisztességtelen gyakorlatoknak.

(13) E rendelet célja elsősorban egy olyan keret létrehozása, amely helyreállítja és megőrzi az egyenlő versenyfeltételeket a légiközlekedési piacon a légijármű-üzemanyagok használata tekintetében. Egy ilyen keretnek meg kell akadályoznia az Unión belüli eltérő követelményeket, amelyek súlyosbítanák a légijármű-üzembentartók közötti versenyt torzító üzemanyag-töltési gyakorlatokat, vagy egyes repülőtereket versenyhátrányba hoznának másokkal szemben. Másodsorban a keret célja az, hogy az uniós légiközlekedési piacot szilárd szabályokkal lássa el annak biztosítása érdekében, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok részaránya fokozatosan növekedjen az uniós repülőtereken anélkül, hogy ez káros hatással lenne az uniós légi közlekedés belső piacának versenyképességére.

(14) Alapvető fontosságú, hogy harmonizált szabályokat állapítsanak meg az EU belső piacán, amelyek közvetlenül és egységesen alkalmazandók egyfelől a légiközlekedési piac szereplőire, másfelől a légijármű-üzemanyagok piacának szereplőire. Az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott átfogó keretet ki kell egészíteni a légi közlekedésre alkalmazandó *lex specialis*-sal. Ennek fokozatosan növekvő célértékeket kell tartalmaznia a fenntartható légijármű-üzemanyagok kínálata tekintetében. Ezeket a célértékeket körültekintően kell meghatározni, figyelembe véve a jól működő légiközlekedési piac célkitűzéseit, a légi közlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítésének szükségességét és a fenntartható légijárműüzemanyag-ipar jelenlegi helyzetét.

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

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

(16) Elő kell mozdítani az olyan fenntartható légijármű-üzemanyagok fejlesztését és bevezetését, amelyek nagy lehetőségeket rejtenek magukban a fenntarthatóság és a kereskedelmi kiérleltség szempontjából, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése érdekében. Ennek támogatnia kell az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, és rövid és hosszú távon elegendő fenntartható légijármű-üzemanyagot kell biztosítania a légi közlekedés számára, hozzájárulva ezzel az uniós közlekedés dekarbonizációs törekvéseihez, ugyanakkor fokoznia kell a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. E célból az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének A. és B. részében felsorolt alapanyagokból előállított fenntartható légijármű-üzemanyagok, valamint a szintetikus légijármű-üzemanyagok támogathatók. Különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított fenntartható légijármű-üzemanyagok alapvető fontosságúak, mivel jelenleg ez a kereskedelmileg legfejlettebb technológia a légi közlekedés szén-dioxid-mentesítésére már rövid távon.

(17) Fenntarthatósági okokból a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. A földhasználat közvetett megváltozására kerül sor különösen akkor, ha a bioüzemanyagok előállítására szolgáló növények termesztése kiszorítja az élelmiszer- és takarmánycélú növények hagyományos termesztését. Ez az újabb igény növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és mivel olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre terjesztheti ki a mezőgazdasági termőterületeket, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, további üvegházhatásúgáz-kibocsátásokhoz vezethet, és a biológiai sokféleség csökkenése szempontjából is aggályokat vet fel. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke számos tényezőtől függ, többek között az üzemanyag-előállításhoz használt alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok használata által kiváltott további alapanyag-kereslet szintjétől, valamint attól, hogy a magas szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A földhasználat közvetett megváltozásának legnagyobb kockázatát a bioüzemanyagok, illetve az olyan alapanyagokból előállított

üzemanyagok esetében azonosították, amelyeknél megfigyelték a termőterület jelentős mértékű bővülését, azaz átterjedését a magas szénkészletekkel rendelkező földterületekre. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. Ez a megközelítés összhangban van az uniós szakpolitikával és különösen az (EU) 2018/2001 irányelvvel, amely korlátozza az ilyen bioüzemanyagok közúti és vasúti közlekedésben való használatát és maximális értéket határoz meg erre vonatkozóan, figyelembe véve, hogy ezek a bioüzemanyagok kevesebb környezeti előnnyel járnak, gyengébb a teljesítményük az üvegházhatás-csökkentési potenciál tekintetében, és a fenntarthatósággal kapcsolatban is többféle aggályt vetnek fel. A földhasználat közvetett megváltozásából eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett – amely képes részben vagy teljes mértékben semlegesíteni az egyes bioüzemanyagok üvegházhatásúgáz-kibocsátásában jelentkező megtakarításokat – a földhasználat közvetett megváltozása is kockázatot jelent a biológiai sokféleségre nézve. Ez a kockázat különösen súlyos a termelés potenciálisan nagy mértékű bővülésével összefüggésben, amelyet a kereslet jelentős növekedése határoz meg. A légiközlekedési ágazatban ma jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok iránti kereslet, mivel a jelenleg használt légijármű-üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért helyénvaló elkerülni, hogy potenciálisan nagy kereslet alakuljon ki az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú bioüzemanyagok iránt azáltal, hogy e rendelet keretében előmozdítják azok használatát. Az, hogy a terményalapú bioüzemanyagok e rendelet szerint nem támogathatók, szintén minimálisra csökkenti a közúti közlekedés dekarbonizációja lassulásának kockázatát, ami egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútiról a légi közlekedési ágazatra való áttevődéséből következhetne. Az ilyen áttevődést mindenképpen a minimálisra kell csökkenteni, mivel a közúti közlekedés továbbra is messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat.

(18) Egységes, egyértelmű és szilárd fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára teljes bizonyossággal garantálni lehessen a fenntartható légijármű-üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságát. Az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a fenntartható légijármű-üzemanyagok támogathatóságát az (EU) 2018/2001 irányelv[12] 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelés alapján kell meghatározni.

(19) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légijármű-üzembentartók egyenlő esélyek alapján versenyezhessenek a fenntartható légijármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. A légiközlekedési szolgáltatások piacán bekövetkező torzulások elkerülése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi uniós repülőteret el kell látni a fenntartható légijármű-üzemanyagok egységes minimális részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel. Míg a piac szabadon forgalmazhat és használhat fel nagyobb mennyiségű fenntartható üzemanyagot, e rendeletnek biztosítania kell, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok kötelező minimális részaránya valamennyi érintett repülőtéren azonos legyen. A rendelet hatályon kívül helyez minden olyan, nemzeti vagy regionális szinten közvetlenül vagy közvetve megállapított követelményt, amely előírja a légijármű-üzembentartók vagy a légijárműüzemanyag-forgalmazók számára, hogy az e rendeletben előírtaktól eltérő céllal használjanak fel vagy forgalmazzanak fenntartható légijármű-üzemanyagokat.

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-HU/TXT/?from=EN&uri=CELEX%3A32018L2001&qid=1627897956044

Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ezáltal ösztönözzék a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb üzemanyag-technológiák alkalmazását, amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a szintetikus légijármű-üzemanyagok minimális részarányát. Külön részkötelezettséget kell meghatározni a szintetikus légijármű-üzemanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus légijármű-üzemanyagok a hagyományos légijármű-üzemanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett figyelemreméltó előnyökkel járnak a fenntartható légijármű-üzemanyagok más típusaihoz képest a termelési folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légijármű-üzemanyagok előállítási költségeit azonban jelenleg 3–6-szor magasabbra becsülik, mint a hagyományos légijármű-üzemanyagok piaci árát. Ezért e rendeletnek külön részkötelezettséget kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan. Fontolóra lehetne venni a szintetikus üzemanyagok egyéb típusainak – például a jelentős ÜHG-kibocsátás-csökkenést eredményező alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus üzemanyagoknak – a bevonását e rendelet hatálya alá a jövőbeli felülvizsgálatok során, amennyiben ezek az üzemanyagok a megújulóenergia-irányelv értelmében kerülnek meghatározásra.

(20) Alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy a fenntartható légijármű-üzemanyagok minimális részaránya ellátási hiány nélkül sikeresen eljuthasson a légi közlekedés piacára. E célból elegendő átfutási időt kell előirányozni ahhoz, hogy a megújulóüzemanyag-ipar ennek megfelelően fejleszthesse termelési kapacitását. 2025-től kezdődően kötelezővé kell tenni a fenntartható légijármű-üzemanyagokkal való ellátást. Hasonlóképpen, a jogbiztonság és a kiszámíthatóság piac számára történő biztosítása, valamint a fenntartható légijárműüzemanyag-előállítási kapacitásra irányuló beruházások tartós ösztönzése érdekében e rendelet feltételeinek hosszú távon stabilnak kell lenniük.

(21) Azzal, hogy bevezetik a fenntartható légijármű-üzemanyagokat az uniós repülőtereken és felfuttatják azok használatát, az üzemanyag-tartályozás gyakorlata – a légijármű-üzemanyagok megnövekedett költségei miatt – tovább súlyosbodhat. Az üzemanyag-tartályozás gyakorlata nem fenntartható; ezt el kell kerülni, mivel aláássa a közlekedés környezeti hatásainak csökkentésére irányuló uniós erőfeszítéseket. Ez ellentétes lenne a légi közlekedés dekarbonizációs célkitűzéseivel, mivel a légi járművek súlyának növekedése növelné az üzemanyag-fogyasztást és a kapcsolódó kibocsátásokat egy adott járaton. A tartályozási gyakorlatok az Unión belül a légijármű-üzembentartók és a repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételeket is veszélyeztetik. E rendeletnek ezért elő kell írnia a légijármű-üzembentartók számára, hogy az uniós repülőtérről való indulás előtt vegyenek fel üzemanyagot. Az adott uniós repülőtérről való indulást megelőzően feltöltött üzemanyag mennyiségének arányosnak kell lennie az adott repülőtérről induló járatok üzemeltetéséhez szükséges üzemanyag mennyiségével, figyelembe véve az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való szükséges megfelelést. A követelmény biztosítja, hogy az Unión belüli működés tekintetében egyenlő feltételek vonatkozzanak az uniós és a külföldi gazdasági szereplőkre, ugyanakkor biztosítja a környezet magas szintű védelmét. Mivel a rendelet nem határozza meg a fenntartható légijármű-üzemanyagok maximális részarányát valamennyi légijármű-üzemanyagban, a légitársaságok és az üzemanyag-forgalmazók ambiciózusabb környezetvédelmi politikát is folytathatnak, a fenntartható légijármű-üzemanyagok

nagyobb mértékű használatával és forgalmazásával a teljes működési hálózatukban, elkerülve ugyanakkor az üzemanyag-tartályozást.

(22) Az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtereknek biztosítaniuk kell, hogy minden szükséges infrastruktúra rendelkezésre álljon a fenntartható légijármű-üzemanyag szállításához, tárolásához és töltéséhez annak érdekében, hogy az infrastruktúra hiánya ne akadályozza az ilyen fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedését. Szükség esetén az Ügynökség számára lehetővé kell tenni, hogy megkövetelje egy uniós repülőtértől, hogy szolgáltasson információkat a légijármű-üzembentartók fenntartható légijármű-üzemanyagokkal való zökkenőmentes ellátásához és üzemanyag-töltéséhez rendelkezésre álló infrastruktúráról. Az Ügynökség szerepének lehetővé kell tennie, hogy a repülőterek és a légitársaságok közös kapcsolattartó ponttal rendelkezzenek abban az esetben, ha technikai pontosításra van szükség az üzemanyag-infrastruktúra rendelkezésre állásával kapcsolatban.

(23) A légijármű-üzembentartók számára elő kell írni, hogy évente tegyenek jelentést az Ügynökségnek a fenntartható légijármű-üzemanyagok vásárlásairól, valamint ezen üzemanyagok jellemzőiről. Tájékoztatást kell nyújtani a megvásárolt fenntartható légijármű-üzemanyagok jellemzőiről, így többek között az alapanyag jellegéről és eredetéről, az átalakítási módszerről és a teljes életciklusra számított kibocsátásról.

(24) A légijármű-üzembentartók számára elő kell írni továbbá, hogy évente jelentést tegyenek az uniós repülőterenkénti tényleges légijárműüzemanyag-felvételről annak bizonyítása céljából, hogy nem végeztek üzemanyag-tartályozást. A jelentéseket független hitelesítőknek kell hitelesíteniük, és a megfelelés ellenőrzése és értékelése céljából továbbítaniuk kell az Ügynökségnek. A hitelesítőknek a Bizottság által jóváhagyott eszköz segítségével kell meghatározniuk az üzembentartók által jelentett éves légijárműüzemanyag-szükséglet pontosságát.

(25) A légijárműüzemanyag-forgalmazók számára elő kell írni, hogy évente jelentést tegyenek az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkében említett uniós adatbázisban a légijármű-üzemanyaggal, többek között a fenntartható légijármű-üzemanyagokkal való ellátásukról. Az Ügynökségnek évente jelentést kell tennie a Bizottságnak arról, hogy a légijármű-üzembentartók és a légijárműüzemanyag-forgalmazók teljesítették-e az e rendelet szerinti kötelezettségeiket. Ez fontos ahhoz, hogy a Bizottságnak világos rálátása legyen a rendeletnek való megfelelés szintjére.

(26) További eljárások nélkül nem állapítható meg pontosan, hogy a légijármű-üzembentartók ténylegesen fizikailag felvették-e az előírt részarányban a fenntartható légijármű-üzemanyagok egy adott uniós repülőtéren lévő üzemanyagtartályaikban. Ezért a légijármű-üzembentartók számára lehetővé kell tenni, hogy beszerzési nyilvántartások alapján jelentsék, mennyi fenntartható légijármű-üzemanyagot használtak. A légijármű-üzembentartókat fel kell jogosítani arra, hogy a légijármű-üzemanyag forgalmazójától megkapják a fenntartható légijárműüzemanyag-beszerzésre vonatkozó jelentéstételhez szükséges információkat.

(27) Alapvető fontosságú, hogy a légijármű-üzembentartók légi járatuk útvonalától függően követelhessék a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatát az olyan üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek keretében, mint az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere vagy a CORSIA. Alapvető fontosságú azonban, hogy ez a rendelet ne vezessen a kibocsátáscsökkentés kétszeres elszámolásához. A légijármű-üzembentartók csak egyszer igényelhetnek kedvezményt a fenntartható légijármű-üzemanyagok azonos tételének használatához. Az üzemanyag-forgalmazókat fel kell kérni arra, hogy a légijármű-üzembentartók számára

térítésmentesen bocsássanak rendelkezésre minden olyan információt, amely az adott légijármű-üzembentartó számára értékesített fenntartható légijármű-üzemanyag tulajdonságaira vonatkozik, és amely releváns a légijármű-üzembentartó által e rendelet vagy az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek alapján végzett jelentéstétel szempontjából.

(28) A légi közlekedés belső piacán az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és az Unió éghajlat-politikai törekvéseinek betartása érdekében e rendeletnek hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókat kell bevezetnie a légijárműüzemanyag-forgalmazókkal és a légijármű-üzembentartókkal szemben a szabályok be nem tartása esetére. A szankciók mértékének arányosnak kell lennie azzal a környezeti kárral és a belső piac egyenlő versenyfeltételeiben okozott azon sérelemmel, amely a meg nem felelés miatt következett be. A közigazgatási bírságok kiszabásakor a hatóságoknak figyelembe kell venniük a légijármű-üzemanyag és a fenntartható légijármű-üzemanyag árának a jelentéstételi évben bekövetkezett alakulását.

(29) Az e rendeletben meghatározott célértékeket nem teljesítő forgalmazókkal szembeni szankciókat ki kell egészíteni azzal a kötelezettséggel, hogy a következő évben a piacot úgy kell ellátni, hogy a kvótát a hiányt is pótolva teljesítsék;

(30) E rendeletnek rendelkezéseket kell tartalmaznia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtandó időszakos jelentésekről, amelyek a légi közlekedés és az üzemanyagok piacának alakulására, a rendelet kulcsfontosságú jellemzőinek hatékonyságára vonatkoznak – az utóbbiak közé tartoznak például a fenntartható légijármű-üzemanyagok minimális részaránya, a közigazgatási bírságok mértéke vagy a fenntartható légijármű-üzemanyagok nemzetközi szintű elterjedésével kapcsolatos szakpolitikai fejlemények. Ezek az elemek kulcsfontosságúak abból a szempontból, hogy világos képet alkothassanak a légijármű-üzemanyagok piacának világos helyzetéről, és ezeket figyelembe kell venni a rendelet felülvizsgálatának mérlegelésekor.

(31) 5 éves átmeneti időszakot kell biztosítani annak érdekében, hogy a légijárműüzemanyag-forgalmazók, az uniós repülőterek és légijármű-üzembentartók észszerű időt kapjanak a szükséges technológiai és logisztikai beruházások megvalósítására. Ebben a szakaszban a nagyobb arányban fenntartható légijármű-üzemanyagot tartalmazó légijármű-üzemanyag felhasználható a fenntartható légijármű-üzemanyagok alacsonyabb arányának kompenzálására, vagy annak ellensúlyozására, ha a hagyományos légijármű-üzemanyag más repülőtereken korlátozottan elérhető.

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

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet harmonizált szabályokat állapít meg a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésére és kínálatának biztosítására vonatkozóan.

2. cikk

Alkalmazási kör

Ezt a rendeletet a légijármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre és a légijárműüzemanyag-forgalmazókra kell alkalmazni.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

– „Uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[13] 2. cikkének 2. pontjában meghatározott olyan repülőtér, ahol a jelentéstételi időszakban az utasforgalom meghaladta az 1 millió utast, vagy az áruforgalom meghaladta a 100 000 tonnát, és amely nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található;

– „légijármű-üzembentartó”: az a személy, aki legalább 729, uniós repülőtérről induló kereskedelmi légi járatot üzemeltetett a jelentéstételi időszakban, vagy ha ez a személy nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa;

– „kereskedelmi légi járat”: utasok, áruk vagy postai küldemények díjazás vagy ellenszolgáltatás fejében történő szállítása céljából üzemeltetett légi járat, illetve üzleti célú légi járat;

– „légijármű-üzemanyag”: a légi járművek általi közvetlen felhasználásra gyártott üzemanyag;

– „fenntartható légijármű-üzemanyagok” (SAF): szintetikus légijármű-üzemanyagok, az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 34. pontjában meghatározott fejlett bioüzemanyagok, vagy az említett irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított bioüzemanyagok, amelyek megfelelnek az ugyanezen irányelv 29. cikkének (2)–(7) bekezdésében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátási kritériumoknak, és amelyeket ezen irányelv 30. cikkével összhangban tanúsítottak;

– „tétel”: a fenntartható légijármű-üzemanyagok egy adott számmal azonosítható és nyomon követhető mennyisége;

– „teljes életciklusra számított kibocsátás”: a fenntartható légijármű-üzemanyagok szén-dioxid-egyenértéknek megfelelő kibocsátása, amely figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás és -felhasználás szén-dioxid-egyenértékben

[13] Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról.

kifejezett, az (EU) 2018/2001 irányelv 31. cikke szerint kiszámított kibocsátását, beleértve az égés közbeni kibocsátást is;

– „szintetikus légijármű-üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott, a légi közlekedésben használt, nem biológiai eredetű, megújuló üzemanyagok;

– „hagyományos légijármű-üzemanyagok”: a légi közlekedésben használt, fosszilis, nem megújuló szénhidrogén-üzemanyagforrásokból előállított üzemanyagok;

– „légijárműüzemanyag-forgalmazó”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 38. pontjában meghatározott üzemanyag-forgalmazó, amely egy uniós repülőtéren légijármű-üzemanyagot biztosít;

– „jelentéstételi év”: január 1-jétől december 31-ig tartó egyéves időszak, amelynek során a 7. és 9. cikkben említett jelentéseket be kell nyújtani;

– „jelentéstételi időszak”: a jelentéstételi évet megelőző év január 1-jétől december 31-ig tartó időszak;

– „éves légijárműüzemanyag-szükséglet”: egy légijármű-üzembentartó által üzemeltetett, egy adott uniós repülőtérről induló összes kereskedelmi légi járat üzemeltetéséhez szükséges légijármű-üzemanyag mennyisége a jelentéstételi időszakban;

– „éves fel nem használt mennyiség”: az éves légijárműüzemanyag-szükséglet és a légijármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtérről induló járatok indulását megelőzően felvett tényleges üzemanyag mennyisége közötti különbség a jelentéstételi időszakban;

– „teljes éves fel nem használt mennyiség”: a légijármű-üzembentartó által az összes uniós repülőtéren a jelentéstételi időszakban éves szinten fel nem használt mennyiségek összege;

– „üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer”: olyan rendszer, amely a légijármű-üzembentartók számára kedvezményt biztosít a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatáért.

4. cikk

Az uniós repülőtereken rendelkezésre álló fenntartható légijármű-üzemanyag aránya

A légijárműüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy az egyes uniós repülőtereken a légijármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légijármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – tartalmazza a fenntartható légijármű-üzemanyag minimális részarányát, beleértve a szintetikus légijármű-üzemanyag minimális részarányát is.

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

5. cikk

A légijármű-üzembentartók töltési kötelezettsége

Az egy adott légijármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtéren felvett légijármű-üzemanyag éves mennyiségének legalább az éves légijárműüzemanyag-szükséglet 90 %-ának kell lennie.

6. cikk

Az uniós repülőtereknek az infrastruktúra biztosítására vonatkozó kötelezettségei

Az uniós repülőterek megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy megkönnyítsék a légijármű-üzembentartók hozzáférését a légijármű-üzemanyagokhoz, amelyek az I. melléklet szerinti arányban tartalmaznak fenntartható légijármű-üzemanyagot, és biztosítják az ilyen üzemanyagok szállításához, tárolásához és felvételéhez szükséges infrastruktúrát.

Amennyiben a légijármű-üzembentartók a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiánya miatt nehézségekről számolnak be az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (a továbbiakban: az Ügynökség) egy adott uniós repülőtéren a fenntartható légijármű-üzemanyagokat tartalmazó légijármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés terén, az Ügynökség felkérheti az uniós repülőteret, hogy bocsássa rendelkezésre az (1) bekezdésnek való megfelelés igazolásához szükséges információkat. Az érintett uniós repülőtér indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre bocsátja az információkat.

Az Ügynökség értékeli a kapott információkat, és tájékoztatja a Bizottságot, ha ezek az információk arra engednek következtetni, hogy az uniós repülőtér nem teljesíti kötelezettségeit. Az uniós repülőterek a rendelet hatálybalépését követő öt éven belül vagy azon évet követően, amelyben megtörténik a 3. cikk a) pontjában meghatározott küszöbértékek valamelyikének túllépése, megteszik a szükséges intézkedéseket a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiányának azonosítása és kezelése érdekében.

7. cikk

A légijármű-üzembentartók jelentéstételi kötelezettségei

A légijármű-üzembentartók minden jelentéstételi évben március 31-ig jelentik az Ügynökségnek a következő információkat:

a) Az egyes uniós repülőtereken felvett légijármű-üzemanyag teljes mennyisége tonnában kifejezve;

b) Az éves légijárműüzemanyag-szükséglet, uniós repülőtérenként, tonnában kifejezve;

c) Az éves fel nem használt mennyiség, uniós repülőtérenként. Ha az éves fel nem használt mennyiség negatív, vagy kevesebb, mint az éves légijárműüzemanyag-szükséglet 10 %-a, a jelentett éves fel nem használt mennyiséget 0-ként kell jelenteni;

d) A légijárműüzemanyag-forgalmazóktól az uniós repülőterekről induló járataik üzemeltetése céljából beszerzett fenntartható légijármű-üzemanyagok teljes mennyisége tonnában kifejezve;

e) A fenntartható légijármű-üzemanyag beszerzése során minden egyes esetben: a légijárműüzemanyag-forgalmazó neve, a vásárolt mennyiség tonnában kifejezve, az átalakítási technológia, az előállításhoz felhasznált alapanyag jellemzői és eredete, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátása. Amennyiben egy beszerzés különböző

jellemzőkkel rendelkező fenntartható légijármű-üzemanyagokat tartalmaz, a jelentésnek a fenntartható légijármű-üzemanyagok mindegyik típusára vonatkozóan meg kell adnia ezeket az információkat.

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

A jelentést független hitelesítő hitelesíti a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[14] 14. és 15. cikkében, valamint az (EU) 2018/2067 bizottsági végrehajtási rendeletben[15] meghatározott követelményeknek megfelelően.

8. cikk

A fenntartható légijármű-üzemanyagok használatára hivatkozó légijármű-üzembentartó

A légijármű-üzembentartók ugyanazon fenntartható légijárműüzemanyag-tétel használatáért nem igényelhetnek kedvezményt egynél több üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében. A 7. cikkben említett jelentéssel együtt a légijármű-üzembentartók az Ügynökség rendelkezésére bocsátják a következőket:

a) nyilatkozat azokról az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerekről, amelyekben részt vesznek, és amelyekben a fenntartható légijármű-üzemanyagok használatát be lehet jelenteni;

b) nyilatkozat arról, hogy egynél több rendszer keretében nem jelentették be fenntartható légijármű-üzemanyag azonos tételét.

A fenntartható légijármű-üzemanyagok használatának e rendelet 7. cikke rendelkezései szerinti vagy valamely üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében történő bejelentéséhez a légijárműüzemanyag-forgalmazók térítésmentesen a légijármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátják a vonatkozó információkat.

9. cikk

Az üzemanyag-forgalmazók jelentéstételi kötelezettségei

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

a) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott légijármű-üzemanyag mennyisége;

b) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légijármű-üzemanyag mennyisége és a fenntartható légijármű-üzemanyagok mindegyik típusa tekintetében – a c) pontban részletezettek szerint;

c) az uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légijármű-üzemanyagok mindegyik típusának teljes életciklusra számított kibocsátása, alapanyagának forrása és átalakítási folyamata.

[14] Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei kereskedelmi rendszerének létrehozásáról.

[15] A Bizottság (EU) 2018/2067 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében az adatok hitelesítéséről és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 334., 2018.12.31., 94. o.).

Az Ügynökség hozzáféréssel rendelkezik az uniós adatbázishoz, és felhasználja az uniós adatbázisban szereplő információkat, miután az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikke szerint azok tagállami szintű ellenőrzése megtörtént.

10. cikk

Illetékes hatóság

(1) A tagállamok kijelölik az e rendelet alkalmazásáért, valamint a légijármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre és az üzemanyag-forgalmazókra kiszabott pénzbírságokért felelős illetékes hatóságot vagy hatóságokat. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

(2) Az Ügynökség a 7. és 9. cikk alapján kapott adatokat megküldi a tagállamok illetékes hatóságainak. Az Ügynökség megküldi továbbá az illetékes hatóságoknak az azon légijármű-üzembentartókra és légijárműüzemanyag-forgalmazókra vonatkozó összesített adatokat, amelyek tekintetében a hatóságok a (3), (4) és (5) bekezdés értelmében illetékesek.

(3) A légijármű-üzembentartók tekintetében illetékes hatóságokat a 748/2009/EK bizottsági rendelet[16] alapján kell meghatározni.

(4) Az uniós repülőterek tekintetében illetékes hatóságokat az adott területi illetékesség alapján kell meghatározni.

(5) A légijárműüzemanyag-forgalmazók tekintetében az illetékes hatóságokat a székhelyük szerinti tagállam határozza meg.

11. cikk

Végrehajtás

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet alapján elfogadott rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb 2023. december 31-ig tájékoztatják a Bizottságot a szankciókról, és haladéktalanul értesítik az azokat érintő későbbi módosításokról.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő légijármű-üzembentartók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A pénzbírságnak legalább kétszer akkorának kell lennie, mint a légijármű-üzemanyag tonnánkénti éves átlagára és a teljes éves fel nem használt mennyiség szorzata.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a 4. cikkben meghatározott, a fenntartható légijármű-üzemanyagok minimális részarányára vonatkozó kötelezettségeket nem teljesítő légijárműüzemanyag-forgalmazók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A bírság összegének legalább akkorának kell lennie, mint a következők különbségének szorzata: a hagyományos légijármű-üzemanyag és a fenntartható légijármű-üzemanyag tonnánkénti éves átlagára, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben

[16] A Bizottság 748/2009/EK rendelete (2009. augusztus 5.) a 2006. január 1-jén vagy azt követően a 2003/87/EK irányelv I. mellékletének jegyzéke értelmében légiközlekedési tevékenységet végző légijármű-üzemeltetők listájáról.

említett minimális részaránynak meg nem felelő légijármű-üzemanyagok mennyisége.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a szintetikus légijármű-üzemanyagok minimális részarányára vonatkozó, a 4. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő légijárműüzemanyag-forgalmazók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A bírság összegének legalább akkorának kell lennie, mint a következők különbségének szorzata: a szintetikus légijármű-üzemanyag és a hagyományos légijármű-üzemanyag tonnánkénti éves átlagára, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimális részaránynak meg nem felelő légijármű-üzemanyag mennyisége.

(5) A (3) és (4) bekezdésben említett közigazgatási bírságok kiszabásáról szóló határozatban az illetékes hatóságnak ismertetnie kell a légijármű-üzemanyag, a fenntartható légijármű-üzemanyag és a szintetikus légijármű-üzemanyag árának meghatározására az uniós piacon alkalmazott módszertant, ellenőrizhető és objektív kritériumok alapján.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy azok a légijárműüzemanyag-forgalmazók, amelyek egy adott jelentéstételi időszakban hiányt halmoztak fel a fenntartható légijármű-üzemanyagok vagy szintetikus üzemanyagok minimális részarányára vonatkozó, a 4. cikkben foglalt kötelezettség tekintetében, a következő jelentéstételi időszakban az adott üzemanyagból – a jelentéstételi időszakra vonatkozó kötelezettségükön felül – a hiánynak megfelelő mennyiségű üzemanyaggal is ellássák a piacot. E kötelezettség teljesítése nem mentesíti az üzemanyag-forgalmazót az e cikk (3) és (4) bekezdésében meghatározott szankciók megfizetésére vonatkozó kötelezettség alól.

(7) A tagállamok nemzeti szinten bevezetik a kötelezettségek teljesítésének és a közigazgatási bírságok beszedésének biztosításához szükséges jogi és közigazgatási keretet. A tagállamok az említett közigazgatási bírságok révén beszedett összeget az InvestEU Zöld Átállást Támogató Beruházási Kerethez való hozzájárulásként, az uniós garancia kiegészítéseként átutalják.

12. cikk

Adatgyűjtés és közzététel

Az Ügynökség minden évben technikai jelentést tesz közzé a 7. és 9. cikkben említett éves jelentések alapján. A jelentésnek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

a) a légijármű-üzembentartók által uniós szinten, az uniós repülőterekről induló járatokon történő felhasználásra vásárolt fenntartható légijármű-üzemanyagok mennyisége összesítve és uniós repülőterek szerinti bontásban;

b) az uniós szinten biztosított fenntartható légijármű-üzemanyagok és szintetikus légijármű-üzemanyagok mennyisége összesítve és uniós repülőterek szerinti bontásban;

c) a piac helyzete, beleértve az árakra vonatkozó információkat és a fenntartható légijárműüzemanyag-előállítás és -felhasználás tendenciáit az Unióban;

d) a repülőterek a 6. cikkben meghatározott kötelezettségeknek való megfelelésének helyzete;

e) az e rendelet értelmében a jelentéstételi időszakban kötelezettséggel rendelkező légijármű-üzembentartók és légijárműüzemanyag-forgalmazók megfelelőségi állapota;

f) a légijármű-üzembentartók által az uniós repülőterekről induló járatokon történő felhasználásra vásárolt összes fenntartható légijármű-üzemanyag eredete és jellemzői.

13. cikk

Átmeneti időszak

A 4. cikktől eltérve 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig a légijárműüzemanyag-forgalmazó a fenntartható légijármű-üzemanyagok I. mellékletben meghatározott minimális részarányát az uniós repülőtereken az adott jelentéstételi időszakban általa szállított összes légijármű-üzemanyagra számított súlyozott átlagként is biztosíthatja minden jelentéstételi időszakban.

14. cikk

Jelentések és felülvizsgálat

A Bizottság szolgálatai 2028. január 1-jéig, majd azt követően ötévente jelentést nyújtanak be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légijármű-üzemanyagok piacának alakulásáról és annak az Unió belső légi közlekedési piacára gyakorolt hatásáról, beleértve e rendelet hatályának más energiaforrásokra és a megújulóenergia-irányelvben meghatározott egyéb szintetikus üzemanyagokra való esetleges kiterjesztését, a 4. cikkben és az I. mellékletben meghatározott minimális részarányok esetleges felülvizsgálatát, valamint a közigazgatási bírságok mértékét. A jelentésnek információkat kell tartalmaznia – amennyiben rendelkezésre állnak – a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedését célzó lehetséges szakpolitikai keretnek az ICAO szintjén történő kialakításáról. A jelentés tájékoztatást nyújt továbbá a légiközlekedési ágazatban a fenntartható légijármű-üzemanyagok szempontjából releváns kutatás és innováció terén elért technológiai előrehaladásról, többek között a nem szén-dioxid jellegű kibocsátás csökkentése terén tett lépésekről. A jelentés megvizsgálhatja, hogy szükség van-e e rendelet módosítására, és adott esetben áttekintheti a módosítási lehetőségeket, összhangban a fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozó, az ICAO szintjén kidolgozandó lehetséges szakpolitikai kerettel.

15. cikk

Hatálybalépés

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

Ezt a rendeletet 2023. január 1-jétől kell alkalmazni.

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

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*