C/2024/5997

9.10.2024 г.

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

Тълкувателни насоки относно прилагането на освобождаването, посочено в член 5 от Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (инициатива ReFuelEU — сектор „Авиация“)

(C/2024/5997)

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

1. Въведение ... 3

2. Обхват на член 5 от RFEUA: задължение на операторите на въздухоплавателни средства за зареждане с гориво ... 4

2.1. Кой е обект на задължението по член 5, параграф 1 от RFEUA и кои са полетите, попадащи в неговия обхват? 4

2.2. Какво включва правното задължение по член 5, параграф 1 от RFEUA? ... 5

2.3. Кога и къде операторът на въздухоплавателни средства трябва да зареди гориво? ... 6

2.4. Задължени ли са операторите на въздухоплавателни средства от трети държави да зареждат гориво съгласно член 5, параграф 1 от RFEUA? ... 6

2.5. Каква е ролята на управляващия орган на летище в Съюза? ... 7

3. Освобождаване от задължението за зареждане с гориво ... 7

4. Член 5, параграф 2 от RFEUA: Падане под прага съгласно изискването за зареждане с 90 % гориво на летището на заминаване в Съюза от съображения за безопасност ... 7

4.1. Падане под прага съгласно задължението за зареждане с гориво. Последици за годишното докладване съгласно член 8 от RFEUA ... 8

4.2. Примери за събития, при които се изисква зареждане с авиационно гориво с оглед постигане на съответствие с правилата за безопасност по отношение на горивата и примери за оправдателни документи (обосновки) ... 9

4.3. В продължение на какъв срок операторът на въздухоплавателното средство следва да съхранява оправдателните документи? ... 11

4.4. Съображения относно избора на резервно летище и допълнително (discretionary) гориво ... 11

5. Член 5, параграф 3 от RFEUA: временно освобождаване от задължението за зареждане с гориво ... 12

5.1. Първо условие: изискване за разстояние ... 12

5.2. Второ условие: изискванията в член 5, параграф 3, букви а) и б) ... 13

5.2.1. Член 5, параграф 3, буква а) от RFEUA — сериозни и повтарящи се експлоатационни трудности и ненужно дълго време за ротации ... 13

5.2.2. Член 5, параграф 3, буква б) — Структурни затруднения с доставките на гориво, произтичащи от географските характеристики ... 15

6. Компетентният орган за целите на член 5 от RFEUA ... 18

6.1. Ролята на органите за целите на член 5, параграфи 2 и 3 от RFEUA ... 18

6.2. Кой е компетентният орган за изпълнение на задължението за зареждане с гориво и за налагане на глоби? ... 18

7. Сътрудничество между органите ... 20

8. Относно процеса на искане на освобождаване от задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 3, буква а) или б) от RFEUA и ролята на Комисията ... 21

8.1. Продължителност и подновяване на освобождаването ... 21

8.2. Кога следва да се подаде искането към компетентния орган? ... 21

8.3. Компетентният орган може да поиска допълнителна информация ... 21

8.4. Решението на компетентния орган (член 5, параграф 6 от RFEUA) ... 21

8.5. Кога започва да се прилага националното решение? ... 22

8.6. Роля на Комисията 22
8.6.1. Публикуване на списъка с освобождавания 22
8.6.2. Относно жалбите във връзка с предоставени освобождавания 22

1. **ВЪВЕДЕНИЕ**

Регламент (ЕС) 2023/2405 на Европейския парламент и на Съвета от 18 октомври 2023 г. за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт („Регламентът“ или RFEUA) ([1]) има за цел да се гарантира, че въздушният транспорт на Европейския съюз (ЕС) отговаря на целите на Съюза в областта на климата за 2030 г. и 2050 г. и играе основна роля за изпълнението на Европейския закон за климата ([2]) при същевременно запазване на еднакви условия на конкуренция на вътрешния пазар. В Регламента се предвиждат хармонизирани правила относно доставката и използването на устойчиви авиационни горива (УАГ) в Съюза. Доставчиците на авиационно гориво трябва да доставят на авиационния пазар увеличаващи се минимални дялове устойчиви авиационни горива и синтетични авиационни горива. Управляващите органи на летищата имат задължението да улеснят достъпа до УАГ. Операторите на въздухоплавателни средства, излитащи от летища в Съюза, трябва да зареждат с количеството авиационно гориво, необходимо за целия им полет, като избягват прекомерните емисии, свързани с допълнително тегло, и минимизират рисковете от изместване на въглеродни емисии в резултат от практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета ([3]).

С Регламента се определят задължения за докладване и събиране на данни за операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на гориво, за които трябва да се докладва на компетентните органи и на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ). Освен това се установяват правилата за определяне на компетентните органи в държавите членки, които ще прилагат и изпълняват Регламента, както и изискване да се предвидят ефективни, пропорционални и възпиращи санкции в случай на неспазване на изискванията.

Както е посочено в съображения 5 и 28 от Регламента, практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета не са устойчиви и следва да бъдат избягвани, тъй като подкопават усилията на Съюза за намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда. Тези практики биха противоречали на целите за декарбонизация на въздухоплаването, тъй като увеличеното тегло на въздухоплавателното средство ще увеличи разхода на гориво и съответните емисии (както емисии на CO_2, така и емисии, различни от CO_2) от даден полет. Поради това с член 5 от RFEUA се установява задължение за операторите на въздухоплавателни средства за зареждане с гориво преди излитане от дадено летище в Съюза.

Практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета може да поставят в риск еднаквите условия на конкуренция. В това отношение член 5 от RFEUA се прилага в целия ЕС както за оператори на въздухоплавателни средства от ЕС, така и за такива извън ЕС. Крайната цел на член 5 от RFEUA е да се избегне фрагментирането на пазара на въздушния транспорт в ЕС, да се предотвратят нарушения на пазара и нелоялни практики за избягване на разходи по отношение на зареждането с гориво от страна на операторите на въздухоплавателни средства и да се насърчи отказването от изкопаемите горива. Поради това задължението за зареждане с гориво съгласно член 5 е основен компонент на RFEUA.

Операторът на въздухоплавателно средство може, по изключение и когато е надлежно обосновано, да падне под прага, установен в член 5, параграф 1 от RFEUA, когато това е необходимо от съображения за спазване на приложимите правила за безопасност по отношение на горивата. Освен това, когато е надлежно обосновано, операторът може също да поиска от компетентния(ите) орган(и) временно освобождаване от задължението за зареждане с гориво. С член 5, параграф 3 от RFEUA се определят условията, които трябва да бъдат изпълнени, за да се поиска такова освобождаване.

Съгласно член 5, параграф 11 от RFEUA Комисията се упълномощава да приеме насоки за прилагането на освобожданията, посочени в член 5 от RFEUA. Настоящите насоки включват елементите, които операторът на въздухоплавателни средства трябва да предостави, за да обоснове тези освобождавания.

Настоящите тълкувателни насоки представят тълкуването на Комисията относно прилагането на освобожданията, посочени в член 5, параграфи 2 и 3 от RFEUA. Те имат за цел да се подпомогнат органите на държавите членки при вземането на решение дали исканията за освобождаване следва да бъдат удовлетворени. Освен това те следва да спомогнат да се гарантира по-последователно прилагане и изпълнение на Регламента. За да се осигури последователно прилагане в целия ЕС на освобожданията, установени съгласно член 5 от RFEUA, в рамките на експертната група на Комисията по устойчива авиация (E03118/2) ([4]), с подкрепата на ЕААБ, може да бъдат обсъждани въпроси относно тълкуването и прилагането на съответната правна рамка. Единствено Съдът на Европейския съюз е компетентен да дава задължителни тълкувания на правото на ЕС.

([1]) ОВ L, 2023/2405, 31.10.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 (Европейски закон за климата) (ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1).

([3]) Превозът на гориво над необходимото количество за полета е практика, при която въздухоплавателното средство носи повече гориво, отколкото е необходимо за полета му, с цел да се ограничи или избегне презареждането на летището на местоназначение.

([4]) Подгрупа по устойчива авиация (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=bg&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. ОБХВАТ НА ЧЛЕН 5 ОТ RFEUA: ЗАДЪЛЖЕНИЕ НА ОПЕРАТОРИТЕ НА ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ СРЕДСТВА ЗА ЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО

Съгласно член 5, параграф 1 от RFEUA от операторите на въздухоплавателни средства се изисква да зареждат *най-малко 90 % от необходимото авиационно гориво за една година* на всяко летище на заминаване в Съюза, от което извършват полети в търговския въздушен транспорт.

Целта на тази разпоредба е да се гарантира, че количеството авиационно гориво, заредено преди излитане от дадено летище в Съюза, е съобразено с количеството авиационно гориво, необходимо за изпълнение на полетите, излитащи от това летище в Съюза през годината.

За постигане на целта на член 5 по отношение на задължението за зареждане с гориво на летището на заминаване в Съюза съответните страни в сектора на въздухоплаването, а именно управляващите органи на летищата в Съюза, операторите на въздухоплавателни средства, производителите на гориво, доставчиците на авиационно гориво и лицата по обслужване на горивото, следва да работят заедно за осигуряване на плавен преход с цел намаляване до минимум на експлоатационните трудности.

2.1. Кой е обект на задължението по член 5, параграф 1 от RFEUA и кои са полетите, попадащи в неговия обхват?

Всички оператори на въздухоплавателни средства, попадащи в обхвата на RFEUA, са законово задължени да спазват задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 1 от RFEUA при излитане от летище в Съюза. Съгласно член 3, точка 3 от RFEUA „оператор на въздухоплавателно средство“ се определя като „лице, което през предходния отчетен период е изпълнило ([5]) най-малко 500 полета в търговския пътнически въздушен транспорт или 52 изцяло товарни полета в търговския въздушен транспорт, заминаващи от летища в Съюза, или, в случаите когато не е възможно това лице да бъде установено — собственикът на въздухоплавателното средство“.

Операторът на въздухоплавателно средство се идентифицира чрез позивната, използвана за целите на контрола на въздушното движение, както е посочено в експлоатационния полетен план (опознавателни знаци на въздухоплавателно средство). Позивната е следната:

а) когато експлоатационният полетен план съдържа обозначението по ИКАО на предприятието, което експлоатира въздухоплавателното средство, тогава единственият оператор на въздухоплавателното средство е предприятието, което експлоатира въздухоплавателни средства, на което е дадено това обозначение по ИКАО ([6]);

б) когато експлоатационният полетен план съдържа националността или общия номер и регистрационния номер на въздухоплавателното средство, които са изрично посочени в свидетелството за авиационен оператор (CAO) или негов еквивалент, или в документ, издаден от държава и идентифициращ оператора на въздухоплавателното средство, тогава единственият оператор на въздухоплавателно средство е юридическото или физическото лице, което притежава CAO (или негов еквивалент) или което е посочено в документа;

в) когато операторът на въздухоплавателното средство не може да бъде идентифициран, за оператор на въздухоплавателното средство се счита собственикът на въздухоплавателното средство.

Член 5, параграф 1 от RFEUA се прилага по отношение на въздухоплавателните средства, които участват в гражданското въздухоплаване и които изпълняват полети в търговския въздушен транспорт, в съответствие с член 2, параграф 1, втора алинея. Съгласно член 3, точка 4 „полет в търговския въздушен транспорт“ се определя като „полет, изпълняван за целите на превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или наем, включително полет на бизнес авиацията, изпълняван за търговски цели“.

При споразуменията за мокър лизинг въздухоплавателното средство се експлоатира от лизингодателя (собственика на въздухоплавателното средство), който по същество остава отговорен за състоянието и техническото обслужване на въздухоплавателното средство, в полза на лизингополучателя (субекта, наемащ въздухоплавателното средство), който упражнява ефективен контрол върху полета. Поради тази причина презумпцията е, че лизингополучателят е оператор на въздухоплавателното средство при този полет и че полетният план ще съдържа неговото обозначение по ИКАО.

При споразуменията за сух лизинг въздухоплавателното средство се експлоатира от лизингополучателя с неговото CAO и ефективният контрол върху въздухоплавателното средство преминава към лизингополучателя. Поради тази причина презумпцията е, че лизингополучателят е оператор на въздухоплавателното средство и в полетния план следва да фигурира неговото обозначението по ИКАО.

([5]) Понятието за изпълняване на полет следва да се разбира в икономически смисъл. Това означава, че „лицето“, посочено в определението за „оператор на въздухоплавателно средство“, не се отнася например за пилота, управляващ въздухоплавателното средство от името на юридическо лице.

([6]) Обозначенията по ИКАО са посочени в Doc 8585 — Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services [„Документ 8585 — Обозначения за предприятия, които експлоатират въздухоплавателни средства, аеронавигационни органи и служби“].

Регламентът не се прилага за военни въздухоплавателни средства и полети, използвани единствено за операции с хуманитарни цели, операции за репатриране и връщане ([7]), независимо дали доброволно, или принудително, включително обратно приемане, издирвателни полети, спасителни операции, операции за оказване на помощ при бедствия или операции с медицински цели, както и за митнически, полицейски и противопожарни операции. Полети за държавни цели, превозващи държавни или правителствени ръководители и правителствени министри, също са изключени. Тренировъчните полети (когато става въпрос за полети с изцяло нетърговски цели) и полетите с кръгов маршрут (които излитат и пристигат на едно и също летище без междинно спиране) също са изключени. Причината тези полети да бъдат изключени е, че те се изпълняват при извънредни обстоятелства и не винаги могат да бъдат планирани по същия начин като стандартните полети в търговския въздушен транспорт и следователно не винаги могат да бъдат изпълнени задълженията съгласно тази разпоредба (вж. съображение 17 от RFEUA). В практиката полетите, които са изключени, могат да бъдат идентифицирани чрез кода за освобождаване на Централната служба на Евроконтрол за маршрутните такси (CRCO) и/или полето за идентификация на полета в експлоатационния полетен план.

Полетите за техническо обслужване, пребазиране или полетите без пътници или товари на борда попадат в обхвата на член 5, параграф 1 от RFEUA, доколкото се считат за дейности, свързани с търговската дейност на оператора на въздухоплавателното средство. Например полетите за пребазиране и полетите без пътници или товари на борда, свързани с издирвателни и спасителни операции, са изключени. Полетите, изпълнявани по задължение за извършване на обществена услуга, попадат в обхвата на RFEUA.

За да се осигурят еднакви условия на конкуренция, RFEUA обхваща възможно най-голяма част от търговското въздушно движение в авиационния пазар на целия ЕС. Следователно всички оператори на въздухоплавателни средства, които са изпълнили най-малко 500 полета в търговския пътнически въздушен транспорт или 52 изцяло товарни полета в търговския въздушен транспорт, са обект на задължението по член 5, параграф 1 от RFEUA. Въпреки това RFEUA дава възможност на операторите на въздухоплавателни средства да преследват по-високо равнище на амбиция, като им позволява да се включат и да бъдат обхванати от тези задължения съгласно член 2, параграф 3 от RFEUA, с който се определят правното основание и процедурата за тази цел. .

Комисията, със съдействието на Евроконтрол и в сътрудничество с държавите членки, изготвя и публикува на своя уебсайт ежегодно актуализиран списък на операторите на въздухоплавателни средства, които попадат в обхвата на RFEUA, като са посочени съответните държави членки, които отговарят за тях ([8]).

2.2. **Какво включва правното задължение по член 5, параграф 1 от RFEUA?**

Прагът от 90 % за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 1 от RFEUA се прилага за „необходимото авиационно гориво за една година“. Съгласно член 3, точка 24 от RFEUA то се определя като количеството авиационно гориво, наречено „гориво за изпълнение на полета“ и „гориво за рулиране“ в Приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([9]). Операторът на въздухоплавателни средства зарежда на дадено летище в Съюза най-малко 90 % от необходимото гориво за една година (т.е. за изпълнение на полета и за рулиране преди излитане), за да бъдат изпълнени всички заминаващи полети, обхванати от RFEUA, в течение на отчетния период (т.е. периода от 1 януари до 31 декември на годината, предхождаща отчетната година) на съответното летище в Съюза.

Задълженията за докладване, установени в член 8 и приложение II към RFEUA, се отнасят до годишната сума на горивото, планирано за всички полети, заминаващи от дадено летище в Съюза, и годишната сума на горивото, заредено за тези полети. В зависимост от процесите, прилагани от оператора на въздухоплавателни средства, зареденото гориво може да бъде доказано чрез различни източници (напр. i) фактури за гориво от доставчика на гориво, ii) разликата между количеството гориво при пристигане на летище в Съюза (към момента на поставяне на спирачните столчета) и количеството гориво при заминаване от това летище в Съюза (към момента на отстраняване на спирачните столчета), и iii) информация, получена от източници като полетното задание, техническия дневник и експлоатационния полетен план).

Задължението за зареждане с гориво на летището на заминаване в Съюза се отнася за „авиационно гориво“. Съгласно член 3, точка 6 от RFEUA „авиационно гориво“ се определя като заместващо гориво, произведено за пряко използване от въздухоплавателни средства. С други думи задължението за презареждане с гориво се отнася до всички налични горива за въздухоплаването, в това число конвенционални авиационни горива.

([7]) По смисъла на законодателството във връзка с политиката на ЕС в областта на миграцията и убежището.

([8]) Вж. списъка на операторите на въздухоплавателни средства, които попадат в обхвата на RFEUA, на уебсайта на ГД „Мобилност и транспорт“ (https://transport.ec.europa .eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_bg).

([9]) За повече подробности вж. точка CAT.OP.MPA.181 „Схема за горивото/енергията — политика за планиране на горивото/енергията и за препланиране по време на полет — самолети“.

Оператор на въздухоплавателни средства, който не обоснове надлежно неспазването на изискването за зареждане с най-малко 90 % от „необходимото авиационно гориво за една година“ съгласно член 5, параграфи 2 и 3 от RFEUA, подлежи на глоба. Тази глоба се налага от органите на държавите членки в съответствие с член 12, параграф 2 от RFEUA. Все пак този оператор на въздухоплавателни средства може да бъде освободен от глоба, ако може да докаже, че неизпълнението на задълженията му по член 5 е било причинено от изключителни и непредвидими обстоятелства, които са извън неговия контрол, с последици, които не е можело да се избегнат, дори да са били взети всички разумни мерки.

2.3. **Кога и къде операторът на въздухоплавателни средства трябва да зареди гориво?**

Операторът на въздухоплавателни средства, попадащ в обхвата на RFEUA, трябва да зареди гориво при заминаването от летище в Съюза (т.е. летището на заминаване в Съюза).

Съгласно член 3, точка 1 от RFEUA „летище в Съюза“ се определя като летище съгласно определението в член 2 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно летищните такси. Там „летище“ се определя като „всяко земно пространство, специално пригодено за приземяване, излитане и маневриране на въздухоплавателни средства, включително помощните инсталации, които тези операции може да включват за нуждите на въздушния трафик и услуги, включително инсталациите, необходими за подпомагане на търговските въздухоплавателни услуги“ ([10]).

Летищата в Съюза, попадащи в обхвата на RFEUA, са тези с пътнически превози на над 800 000 пътници или товарни превози на над 100 000 тона товари през предходния отчетен период. Този праг е установен, за да се избегне налагането на ненужна тежест за операциите на въздушния транспорт на малки летища.

Летища, разположени в най-отдалечен регион, включен в списъка в член 349 от ДФЕС — т.е. Гваделупа, Френска Гвиана, Мартиника, Майот, Реюнион, Сен Мартен, Азорските острови, Мадейра и Канарските острови — остават извън обхвата на член 5 от RFEUA.

Държавите членки могат да имат по-голяма амбиция и да решат, че летище, разположено на тяхна територия, което не достига необходимия праг и/или се намира в най-отдалечен регион, все пак да бъде обхванато от RFEUA. Управляващ орган на летище също може да избере да включи дадено летище, попадащо под неговото управление, така че то да бъде третирано като летище в Съюза и да бъде обект на RFEUA, като направи това чрез подаване на искане до съответните компетентни органи. В искането си управляващият орган на летището трябва да докаже, че летището кандидат отговаря на изискванията, посочени в член 6, параграф 1 от RFEUA. Правното основание и процедурата за тази цел могат да бъдат намерени в член 2, параграф 2 от RFEUA.

Комисията, в сътрудничество с държавите членки, предоставя списък на летищата в Съюза, попадащи в обхвата на RFEUA. Този списък се актуализира всяка година ([11]).

2.4. **Задължени ли са операторите на въздухоплавателни средства от трети държави да зареждат гориво съгласно член 5, параграф 1 от RFEUA?**

Както е обяснено в раздел 2.3, задължението за зареждане с най-малко 90 % от необходимото авиационно гориво за една година се прилага за летища на заминаване в Съюза. Поради тази причина оператор на въздухоплавателни средства от трета държава подлежи на задължението, посочено в член 5, параграф 1 от RFEUA, при излитане от летище в Съюза, ако е изпълнил 500 полета в търговския пътнически въздушен транспорт или 52 изцяло товарни полета в търговския въздушен транспорт от летища в Съюза през предходния отчетен период. На практика това означава, че оператор на въздухоплавателни средства от трета държава трябва да зарежда 90 % от необходимото авиационно гориво за една година за заминавания от летища в Съюза на летищата в Съюза, от които излита.

Оператор на въздухоплавателни средства от трета държава, който не спазва задълженията по член 5, подлежи на глоба, която се налага от компетентен орган на държава членка (вж. член 12, параграф 2 от RFEUA), освен ако неспазването на изискването е надлежно обосновано съгласно член 5, параграфи 2 или 3 от RFEUA или е било причинено от изключителни и непредвидими обстоятелства съгласно третото изречение на член 12, параграф 2 от RFEUA.

([10]) Член 2, точка 1 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (Директива относно летищните такси) (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11).

([11]) Вж. списъка на летищата в Съюза, които попадат в обхвата на RFEUA, на уебсайта на ГД „Мобилност и транспорт“ (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_bg).

2.5. **Каква е ролята на управляващия орган на летище в Съюза?**

Управляващите органи на летища в Съюза, попадащи в обхвата на Регламента, имат основна роля за улесняване на спазването на задължението за зареждане с гориво от страна на операторите на въздухоплавателни средства. В това отношение управляващите органи на летища в Съюза следва да планират човешките и инфраструктурните ресурси (напр. достатъчен и квалифициран персонал, вместимост на резервоара и доставки на гориво, камиони за зареждане с гориво, хидрантни системи и т.н.), необходими за улесняване на спазването на задължението по член 5, параграф 1 от RFEUA от страна на операторите на въздухоплавателни средства.

Все пак следва да се отбележи, че някои летища (напр. тези, разположени на острови) може да не разполагат с необходимата инфраструктура и/или доставки на авиационно гориво поради географските си условия и следователно да не са в състояние да осигурят периодичното зареждане с авиационно гориво на летището в същата степен като други летища с повече ресурси. Поради тази причина операторите на въздухоплавателни средства могат да поискат временно освобождаване от задълженията си за зареждане с гориво за определени маршрути, свързващи летища, разположени на острови без железопътни или пътни връзки, с летище в Съюза при специфичните обстоятелства, посочени в член 5, параграф 3 от RFEUA.

3. ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ЗА ЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО

Съгласно член 5, параграф 2 от RFEUA на операторите на въздухоплавателни средства се дава възможност да паднат под прага, който се изисква във връзка със задължението за зареждане с гориво, когато това е надлежно обосновано от съображения за спазване на приложимите правила за безопасност по отношение на горивата — това е съгласно Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([12]). В това отношение решението на командирите относно окончателното количество заредено гориво преди излитане от летище в Съюза трябва да се спазва без намеса от страна на оператора на въздухоплавателни средства ([13]) (вж. подробности в раздел 4). Освобожданията, обосновани съгласно член 5, параграф 2 от RFEUA, са предмет на последващо докладване в годишния доклад, който се представя от оператора на въздухоплавателни средства, както е посочено в член 8 от RFEUA.

Други освобождавания от задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 1 от RFEUA са ограничени до двете ситуации, описани в член 5, параграф 3, букви а) и б) от RFEUA, и подлежат на обосновано и подробно искане, изпратено предварително до компетентния орган. За такива освобождавания се подава *предварително* искане, вж. подробности в раздели 5 и 8. Първата възможност за освобождаване от задължението по член 5, параграф 1 е ограничена до конкретни маршрути, заминаващи от летища в Съюза, и до специфични ситуации, т.е. сериозни и повтарящи се експлоатационни трудности при зареждане с гориво на въздухоплавателно средство на дадено летище в Съюза, които пречат на операторите на въздухоплавателни средства да извършват ротации в разумен срок. Втората възможност се отнася до структурни затруднения с доставките на гориво, произтичащи от географските характеристики на дадено летище в Съюза, които водят до значително по-високи цени на авиационните горива и поставят съответния оператор на въздухоплавателни средства в значително по-неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с пазарните условия, съществуващи на други летища в Съюза със сходни конкурентни характеристики.

4. ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 2 ОТ RFEUA: ПАДАНЕ ПОД ПРАГА СЪГЛАСНО ИЗИСКВАНЕТО ЗА ЗАРЕЖДАНЕ С 90 % ГОРИВО НА ЛЕТИЩЕТО НА ЗАМИНАВАНЕ В СЪЮЗА ОТ СЪОБРАЖЕНИЯ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Съгласно член 5, параграф 2 от RFEUA се предвижда, че операторът на въздухоплавателни средства може да падне под прага за зареждане с 90 % от „необходимото авиационно гориво за една година“ (т.е. горивото за изпълнение на полета и горивото за рулиране преди излитане) на летището на заминаване в Съюза, в случай че това е необходимо от съображения за спазване на приложимите правила за безопасност по отношение на горивата. В тази разпоредба се разглежда необходимостта от осигуряване на съответствие например с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([14]), и по-конкретно с правилата за безопасност в приложение IV към него: точки CAT.OP.MPA.180, 181, 182 и 260, и, когато е целесъобразно, с точка CAT.OP.MPA.185 за управление и планиране на горивото по време на полет. Подробности за тези разпоредби са предоставени в приемливите начини за постигане на съответствие (AMC) и материалите за ръководство (GM) на ЕААБ за Приложение IV „Операции на търговския въздушен транспорт“, част CAT към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции ([15]).

([12]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181, буква в)(8): „*допълнително (discretionary) количество гориво, ако е необходимо по преценка на командира*“, подчаст Б от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията.

([14]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Допълнителни подробности относно възможните обосновки за падане под прага за зареждане с гориво от съображения за безопасност (както и необходимите подкрепящи доказателства) могат да бъдат намерени в раздели 4.1—4.4.

4.1. **Падане под прага съгласно задължението за зареждане с гориво. Последици за годишното докладване съгласно член 8 от RFEUA** ([16])

Случаите, в които операторът на въздухоплавателни средства падне под прага съгласно задължението за зареждане с 90 % от „необходимото авиационно гориво за една година“ (за изпълнение на полета и за рулиране преди излитане) на летището на заминаване в Съюза, трябва да бъдат надлежно обосновани пред компетентния орган или компетентните органи, отговорни за съответното летище в Съюза, където не е спазен прагът от 90 % от страна на оператора на въздухоплавателни средства, както и пред ЕААБ.

По-конкретно операторът на въздухоплавателни средства трябва да обоснове защо количествата авиационно гориво са под прага от 90 %, а не количествата авиационно гориво, включени в буфера от 10 %, както е предвидено в член 5, параграф 1 от RFEUA. С други думи операторът на въздухоплавателни средства трябва да докладва съвкупните свързани количества заредено гориво (заредено при предишни полети) от съображения за спазване на правилата за безопасност по отношение на горивата, поради които операторът на въздухоплавателното средство не може да спази изискването за зареждане с 90 % гориво на дадено летище в Съюза. В докладите си по член 8 от RFEUA операторът на въздухоплавателни средства трябва да посочи кои маршрути са засегнати.

Тази информация (включително обосновката) трябва да бъде включена в доклада, който операторът на въздухоплавателни средства трябва да представи на компетентните органи и на ЕААБ съгласно член 8 от RFEUA (т.е. годишния доклад) и който трябва да бъде предварително проверен от независим проверяващ орган съгласно член 8, параграф 3 от RFEUA ([17]).

Като част от своите обосновки съгласно член 5, параграф 2 от RFEUA операторът на въздухоплавателни средства трябва да включи следното:

— обосновка защо е паднал под годишния праг, посочен в член 5, параграф 1 от RFEUA, от съображения за съответствие с приложимите правила за безопасност по отношение на горивата;

— засегнатите маршрути (т.е. последователността на пристигащи и заминаващи полети на летището в Съюза) и количествата гориво, свързани със заредоното гориво от съображения за безопасност.

Компетентният орган може да приеме обосновката, ако приложимите изисквания са изпълнени и ако тя е надлежно аргументирана. Компетентният орган може да се консултира с ЕААБ, когато преценява дали обосновката е съобразена с приложимите правила за безопасност по отношение на горивата.

Пример 1: Оператор на въздухоплавателни средства **Y** лети от летище в Съюза **A** до летище в Съюза **B**. Операторът на въздухоплавателни средства **Y** е разпределен към определената генерална дирекция за гражданско въздухоплаване (**A-DGCA**). В края на отчетната година **Y** трябва да представи на ЕААБ и на **A-DGCA** заредените обеми гориво за годината, необходимото авиационно гориво за годината и незаредените обеми гориво за годината ([18]). Освен това в края на отчетната година **Y** ще трябва да уведоми органа или органите на летището(ата) в Съюза за незаредените количества, ако те не отговарят на прага за зареждане с гориво от съображения за безопасност.

В този пример операторът на въздухоплавателни средства **Y** пада под прага за „необходимото авиационно гориво за една година“ на летище в Съюза **B**, тъй като някои полети по маршрута **A—B** са засегнати от прогнозирани метеорологични условия, които изискват зареждане с повече гориво от съображения за безопасност на летище **A** (допълнителното гориво винаги се зарежда на предходното летище). Противно на прогнозата обаче метеорологичните условия като цяло се подобряват по време на полетите и въздухоплавателното средство няколко пъти каца на летище в Съюза **B** с повече гориво от очакваното и следователно не може да зареди гориво на летище в Съюза **B** за следващия полет, защото разполага с достатъчно гориво в резервоара. Въпреки че **Y** не отговаря на изискването по член 5, параграф 1 от RFEUA за летище в Съюза **B**, това е обосновано от съображения, свързани с безопасността по отношение на горивата.

([16]) ◊ Допълнителни подробности относно начините за докладване могат да бъдат намерени в ръководството за операторите на въздухоплавателни средства и проверяващите т.е. (проверяващите органи) (член 8 и приложение II към RFEUA).

([17]) Член 8, параграф 3 от RFEUA гласи, че „докладът се проверява от независим проверяващ орган в съответствие с изискванията, определени в членове 14 и 15 от Директива 2003/87/ЕО и в актовете за изпълнение, приети на нейно основание“. С други думи процесът на проверка и акредитираните проверяващи органи за целите на RFEUA се управляват от правилата на системата на ЕС за търговия с емисии, и по-специално тези, установени за сектора на въздухоплаването.

([18]) Вж. член 3 за определенията, член 8 за задълженията за докладване на операторите на въздухоплавателни средства и приложение II за образеца за докладване по RFEUA.

Пример 2: Оператор на въздухоплавателни средства **Y** лети от летище **C** до летище **D** и обратно до **C** (маршрут **C—D—C**), като всички те са летища в Съюза. Също като в пример 1 операторът на въздухоплавателни средства **Y** е разпределен към компетентния орган на **A-DGCA**. В края на отчетната година **Y** трябва да представи на ЕААБ и на компетентните органи заредените обеми гориво за годината, необходимото авиационно гориво за годината и незаредените обеми гориво за годината ([19]). Освен това в края на отчетната година **Y** ще трябва да уведоми органа или органите на летището(ата) в Съюза за незаредените количества, когато те не отговарят на прага за зареждане с гориво от съображения за безопасност по отношение на горивата.

В този пример операторът на въздухоплавателни средства **Y** пада под прага за „*необходимото авиационно гориво за една година*“ на летище **D**, тъй като в съответствие с точка CAT.OP.MPA.181, буква в) (4)(I) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 полетите по маршрута **C—D** изискват резервно летище на местоназначение **E**, което се намира далеч от летище **D**. На връщане към **C** (маршрут **D—C**) резервното летище **F** се намира много близо до летище **C**. Следователно въздухоплавателното средство винаги ще каца с повече гориво, отколкото е необходимо в **D**, за да се върне в **C**, което пречи на зареждането с гориво на летище **D** за последващия му полет обратно до **C**, тъй като **Y** разполага с достатъчно гориво в резервоара. Поради това оператор на въздухоплавателни средства **Y** не отговаря на изискването по член 5, параграф 1 от RFEUA за летище в Съюза **D** от съображения, свързани с безопасността по отношение на горивата.

При изолирани летища може да се получи същата ситуация, тъй като съгласно точка CAT.OP.MPA.181, буква в)(4)(ii) и AMC7 ([20]) CAT.OP. MPA.182 се изисква допълнително гориво за около 2 часа при изпълнение на полети на такива изолирани летища. Това може значително да намали необходимостта от зареждане с гориво за връщане.

Накратко, за да изпълни изискванията по член 5, параграф 2 от RFEUA (т.е. задължението за *надлежно обосноваване*), операторът на въздухоплавателни средства трябва да представи пред компетентните органи и пред ЕААБ съображенията за безопасност за зареждането с гориво за полети, пристигащи на летището в Съюза, поради които операторът на въздухоплавателни средства пада под прага съгласно изискването за зареждане с гориво за годината. Количествата гориво, които трябва да бъдат обосновани, са ограничени до разликата между 90 % от необходимото авиационно гориво за една година и действително заредено авиационно гориво за годината за всяко летище в Съюза, за което операторът на въздухоплавателни средства не отговаря на изискването за зареждане.

Операторът на въздухоплавателни средства следва ясно да посочи връзката между обема на заредено гориво и съображенията за безопасност. Обосновката (оправдателният(те) документ(и) следва да съответства на заредените количества и посочените съображения. Невъзможността да се докаже съответствие между заредените количества и обосновката може да доведе до нарушение на член 5, параграф 1 от RFEUA.

4.2. **Примери за събития, при които се изисква зареждане с авиационно гориво с оглед постигане на съответствие с правилата за безопасност по отношение на горивата и примери за оправдателни документи (обосновки)**

Следният списък с примери, при които се изисква зареждане с авиационно гориво от съображения за безопасност, не е изчерпателен, но включва най-често срещаните събития ([21]), които обосновават необходимостта от зареждане с повече гориво на летището на заминаване от съображения за безопасност по отношение на горивата и следователно водят до риск да не се спази прагът за зареждане с гориво на летището на местоназначение в Съюза. Примерите са придружени от документите, които операторът на въздухоплавателното средство трябва да предостави на компетентните органи, за да обоснове падането под прага в член 5, параграф 1 от RFEUA.

Във всеки случай компетентните органи трябва, в сътрудничество с ЕААБ, да гарантират, че е постигнат правилният баланс между безопасността и задълженията за зареждане с гориво и за докладване по RFEUA. Гарантирането на безопасността е от първостепенно значение, така че органите винаги трябва да правят точна преценка по отношение на доказателствата, необходими за обосноваване на опасенията във връзка с безопасността. Необходимостта от допълнително гориво често се основава на опита на персонала в контролния център на оператора или на опита на пилотите.

([19]) Вж. член 3 за определенията, член 8 за задълженията за докладване на операторите на въздухоплавателни средства и приложение II за образеца за докладване по RFEUA.

([20]) „Приемлив начин за постигане на съответствие 7“.

([21]) Както е докладвано от ЕААБ и операторите на въздухоплавателни средства в отговорите им на въпросника на Комисията с оглед изготвянето на настоящия документ.

— Случаи на недостиг на авиационно гориво (включително минимални количества за закупуване, наложени от доставчика на гориво на летища в Съюза с географски условия като тези на островите) или замърсяване на авиационното гориво на летището на местоназначение, обосновани със съответното известие за авиаторите или известие до въздушните мисии (NOTAM) и/или със съобщение от доставчика на гориво (ако има такова), или чрез всякакви други начини на докладване в рамките на системата за управление по точка ORO.GEN.200 „Система за управление“ ([22]) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията (доклади на пилоти, доклади на други оператори, доклади на органи или информация, предоставена от асоциации на авиокомпании).

— Неблагоприятните метеорологични условия (или прогнозите за неблагоприятни метеорологични условия) често (и особено по време на експлоатация през зимата) обосновават необходимостта от допълнително гориво (вж. точки CAT.OP.MPA.181, буква б), CAT.OP.MPA.245, буква а)(1) и също CAT.OP.MPA.245, букви б) и в), както и CAT.OP.MPA.255, буква б) и CAT.OP.MPA.265, буква а) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията) ([23]). Това важи и за други метеорологични условия (напр. горещини), които може да изискват допълнително гориво за използване на БССУ ([24]) поради изключително студени или горещи метеорологични условия, ограничена видимост и др. Обосновката трябва да се основава на реални метеорологични доклади (напр. METAR ([25]) и ATIS ([26])), прогнозни метеорологични доклади (напр. TAF ([27]), в това число слаба вероятност за неблагоприятни метеорологични условия като PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), метеорологични карти по маршрута, всякакви други достатъчно подробни доклади или комбинация от тях. Може да бъдат представяни и подобрени системи за информация за метеорологичните условия, като EWINS ([30]) или сходни инструменти. Тези инструменти могат да покажат надеждността на метеорологичните прогнози и да напомнят на операторите да увеличат зареждането с гориво, когато данните за минали периоди сочат, че е вероятно да има неблагоприятни метеорологични условия (напр. мъгла) на летището на местоназначение, дори ако официалната прогноза не предвижда такива.

— Социални действия (в това число протести или стачки на летището на местоназначение), обосновани например със съобщение от летището и/или NOTAM (вж. точка CAT.OP.MPA.175, буква б)(4)(5) и EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175, буква б) и точка CAT.OP.MPA.181, букви б) и в)(7) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията). В зависимост от обстоятелствата заплахата от социални действия или стачки също може да обоснове необходимостта от увеличаване на зареждането на гориво.

— Закъснения при контрола на въздушното движение (КВД) на летището на местоназначение, обосновани с NOTAM или със съобщение от доставчика на ръководителя на въздушното движение (РВД) (когато има такова) преди излитане (точка CAT.OP.MPA.181, буква б)(6) и буква в)(7) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията). Други доклади или данни, например данни за минали периоди от оператора на въздухоплавателни средства (в това число доклади на пилота), може да показват и потенциални закъснения на летището на местоназначение.

— Вероятност за премаршрутиране от КВД, обоснована с NOTAM или със съобщение от доставчика на РВД, или чрез всякакви други съответни доклади или данни (точка CAT.OP.MPA.181, буква б)(5)(6) и буква в)(7) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията). Това включва данни за минали периоди от оператора или други оператори и доклади на пилота, показващи потенциални пренасочвания по маршрута.

— Съображения за сигурност, например такива, свързани с военни конфликти, обосновани със съобщение от летището, съобщение от доставчика на гориво и/или NOTAM.

([22]) Вж. приложение III относно организационните изисквания в областта на въздушните операции към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

([23]) Вж. приложение IV относно операции на търговския въздушен транспорт към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

([24]) Бордова спомагателна силова установка.

([25]) Метеорологичен доклад на летището.

([26]) Автоматично летищно информационно обслужване.

([27]) Прогноза за района на терминала.

([28]) Вероятност от 30 %.

([29]) Значима метеорологична информация.

([30]) Подобрена система за информация за метеорологичните условия.

— Природни бедствия (напр. земетресения, изригвания на вулкани и наводнения), обосновани със съобщение от летището и/или с NOTAM, или чрез всякакви други съответни доклади (точка CAT.OP.MPA.181, буква б) и буква в)(7) от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията).

В допълнение към горепосочените документи операторът на въздухоплавателни средства трябва да представи експлоатационния полетен план, подписан от командира, включително цифров подпис или цифрово одобрение на полетния план. В този документ трябва да е посочено зареденото общо гориво (при предходния полет) и неговите отделни компоненти.

Други документи, които може да се наложи операторът на въздухоплавателни средства да предостави на компетентния орган, когато е приложимо, за да обоснове падането под прага, посочен в член 5, параграф 1 от RFEUA, от съображения за спазване на правилата за безопасност по отношение на горивата, включват:

— информация от полетното задание;

— METAR, TAF, SIGMET, метеорологични карти по маршрута или съобщения от ANSP ([31]) относно ограничения, свързани с метеорологичните условия;

— NOTAM;

— съобщения от РВД и КВД (когато има такива);

— аеронавигационна информация и публикации;

— съобщения от доставчика на гориво, доставчика на наземно обслужване или управляващия орган на летището;

— експлоатационен полетен план;

— всякаква друга информация, която операторът на въздухоплавателни средства може да счете за уместна и полезна, за да се обосноват количествата гориво, докладвани като заредени от съображения за безопасност.

Операторите на въздухоплавателни средства трябва да предоставят на независимите проверяващи органи всички съответни оправдателни документи, за да улеснят процеса на проверка на годишния отчет съгласно член 8 от RFEUA (и по-специално член 8, параграф 3).

4.3. **В продължение на какъв срок операторът на въздухоплавателното средство следва да съхранява оправдателните документи?**

Съгласно Регламента доказателствената тежест за обосноваване пред компетентните органи и през ЕААБ на съответствието с изискванията по член 5, параграфи 1 и 2 от RFEUA пада върху операторите на въздухоплавателни средства. Следователно операторите на въздухоплавателни средства трябва да преценят колко време е препоръчително да съхраняват съответните оправдателни документи, като вземат предвид аспекти като възможността за провеждане на административни или съдебни процедури. В идеалния случай операторите на въздухоплавателни средства следва да съхраняват оправдателните документи най-малко 4 години (т.е. периодът за съхраняване на данни включва отчетната година + 3 години). Този период може да варира в различните държавите членки, тъй като в националните правила за правоприлагане, приложими за сектора, може да се предписват различни срокове. При определяне на правилата за налагане на санкции, приложими за нарушенията по настоящия Регламент, посочени в член 12, параграф 1 от RFEUA, държавите членки следва да вземат предвид препоръката за съхраняване на данни, предоставена в настоящия раздел.

4.4. **Съображения относно избора на резервно летище и допълнително (discretionary) гориво**

Операторите на въздухоплавателни средства имат свободата — в границите, определени в точка CAT.OP.MPA.192 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([32]) — да избират резервно летище. Често може да е по-рационално да се избере резервно летище, което се намира по-далеч от други възможни и по-близко разположени алтернативи, по икономически причини, например поради наличието на договор с летищните оператори за техническо обслужване на въздухоплавателното средство и/или наличието на условия за предоставяне на по-добро обслужване на пътниците в случай на кацане на резервното летище (т.е. резервно в търговски смисъл). Изборът на резервно летище обаче не може да се използва като средство за прикриване на икономични практики за превоз на гориво над необходимото количество за полета.

([31]) Доставчик на аеронавигационно обслужване.

([32]) Вж. приложение IV относно операции на търговския въздушен транспорт към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

По същия начин операторът на въздухоплавателното средство не трябва да инструктира пилота да зарежда повече авиационно гориво на определено летище по икономически причини и да го зарежда като допълнително (discretionary) гориво. Допълнителното (discretionary) гориво трябва — както сочи самият израз — да се зарежда единствено по преценка на командира и без намеса от страна на оператора на въздухоплавателни средства ([33]).

Същият принцип се прилага за практики, прикриващи превоз на гориво над необходимото количество за полета с гориво в други категории горива, например когато такива категории се зареждат в количества, които очевидно са по-високи от количествата, необходими за целите на всеки от тези видове гориво (напр. увеличено гориво за рулиране, увеличено гориво за изпълнение на полета поради планиране на нереалистично по-ниска крейсерска скорост и нереалистична излетна маса).

Практиките, при които се използва резервно гориво, допълнително (discretionary) гориво и други категории горива, за да се прикрие превоз на гориво над необходимото количество за полета по икономически причини, представляват нарушение на съответните разпоредби на RFEUA. Такива практики, когато се основават на съвкупност от доказателства, отговарящи както на обективни, така и на субективни фактори, могат да бъдат санкционирани от съответните национални органи ([34]).

5. ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 3 ОТ RFEUA: ВРЕМЕННО ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ЗА ЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО

С член 5, параграф 3 от RFEUA се установяват изискванията за предварително искане на временно освобождаване от страна на оператора на въздухоплавателното средство:

„По изключение оператор на въздухоплавателно средство може, когато е надлежно обосновано, да поиска от компетентния(ите) орган(и) или органите, посочен(и) в член 11, параграф 6, временно освобождаване от задължението, установено в параграф 1 от настоящия член, за полети по конкретен съществуващ или нов маршрут с дължина под 850 километра или 1 200 километра за маршрути, свързващи летища, разположени на острови без железопътни или пътни връзки, с начална точка от летище в Съюза. Това разстояние се измерва по метода на маршрута по голямата окръжност.

Такова искане се отправя най-малко 3 месеца преди предвидената дата на прилагане на освобождаването и се подкрепя от подробна и подходяща обосновка. Това освобождаване следва да бъде ограничено до следните ситуации:

а) сериозни и повтарящи се експлоатационни трудности при зареждане с гориво на въздухоплавателно средство на дадено летище в Съюза, които пречат на операторите на въздухоплавателни средства да извършват ротации в разумен срок; или

б) структурни затруднения с доставките на авиационно гориво, произтичащи от географските характеристики на дадено летище в Съюза, които водят до значително по-високи цени на авиационните горива в сравнение с цените, прилагани средно за сходни видове авиационни горива на други летища в Съюза, по-специално поради специфични ограничения при транспортирането на горива или поради ограничената наличност на горива на това летище в Съюза, и поставят съответния оператор на въздухоплавателни средства в значително по-неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с пазарните условия, съществуващи на други летища в Съюза със сходни конкурентни характеристики.“

Що се отнася до конкретни маршрути, оператор на въздухоплавателни средства може да бъде временно освободен от задължението за зареждане с гориво на летището на заминаване в Съюза, в случай че може да докаже сериозни и повтарящи се експлоатационни трудности при зареждане с гориво на въздухоплавателно средство на това летище в Съюза, които му пречат да извършва ротации в разумен срок, и това може да окаже въздействие върху свързаността, особено на периферните региони. Освобождаване може да се прилага и в случай на структурни затруднения с доставките на гориво, водещи до значително по-високи цени на горивото от цените, прилагани средно за подобни видове горива на други летища в Съюза. Значително по-високите цени на горивото на въпросното летище в Съюза не следва обаче да се дължат предимно на по-голямото използване на УАГ на това летище в Съюза.

Освобождаването може да бъде предоставено от компетентния орган само ако са изпълнени изискванията, посочени в член 5, параграф 3, буква а) или б), и ако искането е надлежно обосновано.

5.1. Първо условие: изискване за разстояние

Преди да поиска временно освобождаване съгласно член 5, параграф 3 от RFEUA, операторът на въздухоплавателни средства трябва да гарантира, че маршрутът, за който ще се прилага освобождаването, отговаря на изискванията за разстояние, посочени в този член. Съгласно член 5, параграф 3 се предоставят две възможности.

1. Операторът на въздухоплавателни средства може да поиска освобождаване за съществуващ или нов маршрут с дължина под 850 километра, с начална точка от летище в Съюза; *или*

([33]) CAT.OP.MPA.181, буква в)(8) „*Допълнително (discretionary) количество гориво, ако е необходимо по преценка на командира*“, подчаст Б от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията.

([34]) Вж. например решение на Съда от 6 февруари 2018 г. по дело Altun и др., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, точки 48—52.

2. операторът на въздухоплавателни средства може да поиска освобождаване за съществуващ или нов маршрут с дължина под 1 200 километра, когато маршрутът свързва летища, разположени на острови без железопътни или пътни връзки. Началната точка на маршрута трябва да бъде летище в Съюза и може да се отнася както за маршрути между континента и остров, така и за маршрути между острови без връзка с континента.

За да подаде искането си, операторът на въздухоплавателни средства трябва да посочи най-малко i) кодовете на летището съгласно Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) за съответния маршрут, ii) летището на заминаване в Съюза, и iii) разстоянието в километри, изчислено по метода Vincenty.

Компетентният орган ще провери дали летището на заминаване е летище в Съюза по смисъла на RFEUA и дали заявеният маршрут попада в рамките на изискванията за разстояние, посочени в член 5, параграф 3 от RFEUA. Разстоянието се изчислява по метода Vincenty за изчисляване на разстоянието между две точки на повърхността на сфероид, като се използва Световната геодезическа система (WGS84) ([35]). За географските ширини и дължини на летището следва да се използва ICAO Doc 7910 — Location Indicators [„Документ 7910 на ИКАО — Показатели за местоположение“] ([36]).

5.2. **Второ условие: изискванията в член 5, параграф 3, букви а) и б)**

Ако изискването за разстоянието в член 5, параграф 3 от RFEUA е изпълнено, втората стъпка за оператора на въздухоплавателни средства е да оцени дали маршрутът, за който се иска освобождаване, отговаря на втория набор от изисквания съгласно член 5, параграф 3, буква а) или б) от RFEUA.

Всяко искане за освобождаване трябва да бъде подкрепено с подробна и адекватна обосновка и да бъде придружено от съответните документи в подкрепа на обосновката.

Компетентният орган оценява всяко искане след анализ на всеки отделен случай. Освен това той внимателно разглежда специфичните характеристики на съответното летище в Съюза, което попада в неговата юрисдикция и на което операторът на въздухоплавателни средства иска да бъде освободен от задължението за зареждане с гориво. По време на оценката на искането компетентният орган може да се обърне към съответното летище в Съюза, за да поиска информация относно искането за освобождаване, подадено от оператора на въздухоплавателни средства. Например компетентният орган може да поиска от летището да предостави данни за минали периоди за времето за ротации и за операциите или за наличността на гориво, когато е приложимо, за да използва тази информация за вземане на решението си относно приемането/отхвърлянето на искането за освобождаване.

5.2.1. ***Член 5, параграф 3, буква а) от RFEUA — сериозни и повтарящи се експлоатационни трудности и ненужно дълго време за ротации***

5.2.1.1. *Какво представляват сериозните и повтарящи се експлоатационни трудности?*

На първо място, операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже, че летището в Съюза, за което иска освобождаване от задължението за зареждане с гориво, изпитва сериозни и повтарящи се експлоатационни трудности. Еднократно събитие, например стачка на летището, не може да се счита за сериозна и повтаряща се експлоатационна трудност, която обосновава предоставянето на освобождаване от задължението за зареждане с гориво на това летище в Съюза. Въздействието на стачките върху зареждането с гориво следва да се докладва съгласно член 5, параграф 2 от RFEUA, в случай че е необходимо допълнително зареждане с гориво на летището на заминаване от съображения за безопасност по отношение на горивата.

На второ място, трябва да се докаже, че експлоатационните трудности, възниквали на съответното летище в Съюза, имат отрицателно въздействие върху оператора на въздухоплавателни средства. Експлоатационните трудности може например да повлияят отрицателно върху часовото планиране на полетите на съответното въздухоплавателно средство при последващите му операции по значителен и непренебрежим начин. В това отношение операторът на въздухоплавателни средства може да бъде изложен на риск да бъде санкциониран от координатора/помощника по слотовете или да загуби полетни дейности през деня, което потенциално може да повлияе на свързаността в ЕС.

Поради това експлоатационните трудности трябва i) да бъдат повтарящо се или системно събитие, свързано със съответното летище в Съюза, ii) да водят до ненужно дълго време за ротации (както е обяснено в точка 5.2.1.2), и iii) да имат отрицателно икономическо въздействие върху оператора на въздухоплавателни средства.

Следните събития може да се считат за *потенциални експлоатационни трудности*, които могат да обосноват освобождаването, ако се докаже отрицателно въздействие върху оператора на въздухоплавателни средства, като списъкът не е изчерпателен:

([35]) Вж. препратка към инструмента ICAO CERT и изчисление с метода Vincenty на https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Вж. препратка към услугата за данни на ИКАО като препратка към показателите за местоположение на летището https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/ Pages/default.aspx.

— ограниченият капацитет на перона и/или претоварениият перон на летището може да повлияят на времето за ротации, особено на претоварените летища в пиковия сезон (напр. на летища на острови или малки летища в близост до ски курорти);

— липса на достатъчно персонал на летището за обслужване на операциите по ротациите и/или липса на достатъчно оборудване, например на хидрантни системи или камиони за гориво. Действително липсата на достатъчно ресурси/оборудване на летището може да повлияе на времето за изчакване за зареждане с гориво и следователно на крайното време за ротации на въздухоплавателното средство. За да се обоснове това искане за освобождаване от задължението за зареждане с гориво, лицето по обслужване на горивото на летището трябва да е заявило, че не разполага с достатъчно ресурси и/или оборудване, за да обслужи въздухоплавателното средство без ненужно дълго забавяне;

— местни правила, забраняващи качването и слизането на пътници по време на зареждането с гориво на въздухоплавателното средство, и/или местни противопожарни правила, изискващи присъствието на пожарна кола при зареждането с гориво на въздухоплавателното средство по време на качване и слизане на пътници. Такива местни правила могат да повлияят на операциите по ротациите на операторите на въздухоплавателни средства на претоварени летища или летища с висока сезонна активност. В тези случаи операторите на въздухоплавателни средства следва да докажат, че съществуващите сценарии влияят върху времето за ротации на въздухоплавателните средства по значителен и непренебрежим начин, особено при плътно часово планиране на полетите или при ограничена наличност на пожарни коли.

5.2.1.2. *Какво представлява ненужно дългото време за ротации?*

След като бъдат установени експлоатационните трудности, операторът на въздухоплавателни средства трябва да прецени дали тези експлоатационни трудности възпрепятстват зареждането с гориво на въздухоплавателните средства, като същевременно се запазва възможността за извършване на ротациите в рамките на разумен период от време. Времето за ротации се разбира като интервала между пристигането на въздухоплавателното средство на летището (въздухоплавателното средство е напълно спряло/спирачките са включени) и неговото заминаване за следващия полет (вратите на въздухоплавателното средство са затворени за излитане). Най-общо казано времето, необходимо за зареждане с гориво, почти винаги е по-кратко от времето, необходимо за слизане на пътниците и разтоварване, а след това качване на пътниците, товарене и обслужване на въздухоплавателното средство.

Съгласно регулаторната рамка на ЕС (т.е. изискванията в точка CAT.OP.MPA.200 от приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 и придружаващия AMC6 ([37])) е разрешено да се зарежда гориво по време на слизане на пътници, но тази практика не е широко разпространена сред европейските оператори, тъй като до 2022 г. тя не беше изрично разрешена. Преди това зареждането с гориво можеше да се извършва само по време на качване на пътниците. Поради това не трябва да се приемат обосновки за недостатъчно време за ротации, основаващи се единствено на невъзможността за зареждане по време на слизане, освен ако не са изпълнени всички изисквания в член 5, параграф 3, буква а) от RFEUA.

Времето за ротации при полети на дълги разстояния обикновено варира от 60 до 150 минути, а времето за ротации при полети на къси разстояния варира от 25 до 80 минути, ако се приеме, че операторът на въздухоплавателни средства има право да зарежда гориво по време на качване, присъствие на борда или слизане на пътници ([38]).

Като се има предвид обичайното време за ротации, в случай че зареждането с гориво в разумен срок е възпрепятствано от сериозни и повтарящи се експлоатационни трудности, операторът на въздухоплавателни средства може да поиска освобождаване от задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 3, буква а) от RFEUA. Все пак искане за освобождаване, в което се твърди, че времето за ротации се е увеличило например от 25 на 30 минути поради новото задължение за зареждане с гориво, не може да бъде прието, освен ако е доказано, че закъснението е значително и че отрицателното му икономическо въздействие върху следващите полети е толкова голямо, че новото време за ротации не може да се счита за разумно. С други думи искането за освобождаване не може да се основава единствено на намерението да се поддържа същото време за ротации, както преди въвеждането на член 5, параграф 1 от RFEUA.

Следният списък може да се използва за справка от страна на компетентния орган и оператора на въздухоплавателни средства, за да се определи дали задължението за зареждане с гориво в комбинация с експлоатационни трудности води до прекомерно дълго време за ротации, различно от разумното време за тази цел, и следователно може да има значително отрицателно въздействие върху дейностите на оператора на въздухоплавателни средства. Списъкът по-долу не е изчерпателен.

— Информация от ръководството на въздухоплавателното средство, където се посочва максималният капацитет за гориво.

([37]) Приемлив начин за постигане на съответствие 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) В съответствие с времето, посочено в таблица 18.2 от EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses [„Стандартни входни данни на Евроконтрол за икономически анализи“], версия 10.0.3, публикувана на 18 април 2023 г.

— Съответните данни за минали периоди за летището във връзка с операциите по ротации и/или диапазона на времето за ротации в таблица 18.2 от стандартните входни данни на Евроконтрол за икономически анализи, версия 10.0.3, публикувана на 18 април 2023 г. ([39]).

— Данни за минали периоди на оператора на въздухоплавателни средства за операциите по ротациите на съответното летище. Ако операторът на въздухоплавателни средства е зареждал гориво нормално в миналото, не следва да има пречка, освен ако няма съществена промяна в обстоятелствата.

— При прекомерно дълго време за ротации има риск да се повлияе на часовото планиране на слотовете на летището, в резултат на което операторът на въздухоплавателни средства рискува да бъде санкциониран от координатора/помощника на съответното летище.

— Времето за ротации оказва влияние върху операциите на оператора на въздухоплавателни средства при следващите полети, като съществува риск той да бъде санкциониран от координатора/помощника по слотовете на следващите летища.

В заключение, и в съответствие с горепосочените примери, операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже следното в искането си за освобождаване съгласно член 5, параграф 3, буква а): i) наличието на сериозно и повтарящо се събитие, предизвикващо експлоатационни трудности, ii) което води до ненужно дълго време за ротации, както и iii) сериозно отрицателно въздействие върху свързаността или икономическо въздействие върху оператора на въздухоплавателни средства в резултат от него. При липса на отрицателно въздействие върху свързаността или върху оператора на въздухоплавателни средства няма да има основание за искане на освобождаване от задължението за зареждане с гориво на съответното летище.

5.2.2. ***Член 5, параграф 3, буква б) — Структурни затруднения с доставките на гориво, произтичащи от географските характеристики***

Исканията за освобождаване от задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 3, буква б) трябва да отговарят на четири кумулативни изисквания, за да може компетентният орган да предостави временно освобождаване: i) трябва да има структурни затруднения с доставките на гориво на летището в Съюза, ii) те трябва да се дължат на географските характеристики на летището в Съюза, и iii) трябва да водят до значително по-високи средни цени на горивото, отколкото на други летища в Съюза, както и iv) те трябва да водят до значително по-неблагоприятно конкурентно положение за оператора на въздухоплавателни средства (в сравнение с пазарните условия на други летища в Съюза със сходни конкурентни характеристики).

5.2.2.1. *Какво представляват структурните затруднения с доставките на гориво на летище в Съюза поради географските условия на летището?*

Първите две изисквания обхващат летищата в Съюза, където съществуват структурни затруднения с доставките на гориво поради географските характеристики на територията, където се намира летището в Съюза. Летищата в Съюза, разположени в отдалечени райони като острови, европейски периферни зони или планински региони, често могат да изпитват подобни структурни затруднения с доставките на гориво. Тези затруднения с доставките могат да бъдат причинени от фактори като ограничен или несъществуващ капацитет за производство на гориво в съответния район; недостатъчни пътни или тръбопроводни връзки или (в случай на острови) необходимостта от доставка на гориво по море.

Друг елемент, който трябва да се вземе предвид, е ограниченият капацитет за съхранение на гориво на летището в Съюза. Възможността за съхранение на гориво на летища в Съюза, които не получават доставки по тръбопровод поради географските си характеристики, може да бъде ограничена.

Поради това в член 5, параграф 3, буква б) от RFEUA се отчита, че географските характеристики на дадено летище в Съюза могат да доведат до структурни затруднения с доставките на гориво, включително ограничена наличност на авиационно гориво на дадено летище в Съюза.

5.2.2.2. *Как доставките на гориво и географските условия водят до значително по-високи цени на горивата от средните цени на горивата на други летища в Съюза?*

Структурните затруднения с доставките на гориво, произтичащи от географските характеристики на дадено летище в Съюза (както е обяснено в точка 5.2.2.1), могат да доведат, при третото условие, до значително по-високи цени на горивата от цените, прилагани средно за подобни видове горива на други летища в Съюза.

Освен това поради силната сезонност на летищата в Съюза със затруднения в доставките на гориво и специфични географски условия търсенето на авиационно гориво може да се увеличи, което да доведе до значително по-високи цени от цените, прилагани средно за подобни видове горива на други летища в Съюза.

([39]) Вж. документа на следната връзка: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Например други летища в Съюза могат да бъдат снабдявани до голяма степен по тръбопровод и по този начин да избегнат допълнителни транспортни разходи като разходите, свързани с доставките на гориво до летище, разположено на остров. При други летища в Съюза транспортните разходи могат да бъдат намалени, ако има повече от един доставчик на гориво на летището в Съюза или ако летището се намира близо до рафинерия за производство на гориво. Тези елементи благоприятстват по-конкурентно ценообразуване на авиационното гориво, отколкото на летищата в Съюза с географски условия, както е описано в точка 5.2.2.1.

В точка 5.2.2.4 е обяснено кои елементи трябва да бъдат изпълнени, за да се докажат значително по-високите цени спрямо цените на подобни авиационни горива.

5.2.2.3. *Какво представлява значително по-неблагоприятното конкурентно положение на оператора на въздухоплавателни средства в сравнение с пазарните условия, съществуващи на други летища на Съюза със сходни характеристики?*

След като първо докаже, че на летището се наблюдават структурни затруднения с доставките на гориво (…) поради местоположението на летището, което води до значително по-високи цени на горивото (…), операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже, че е изпълнено и четвъртото изискване, а именно, че зареждането с гориво на това летище в Съюза ще го постави в значително по-неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с пазарните условия, съществуващи на други летища в Съюза със сходни конкурентни характеристики.

Операторът на въздухоплавателни средства би попаднал в значително по-неблагоприятно конкурентно положение, ако се наложи да зареди с гориво, както е предвидено в член 5, параграф 1 от RFEUA, при следните сценарии:

— Цените на авиационното гориво на летището в Съюза, за което се иска освобождаване от задължението за зареждане с гориво, са значително по-високи поради неговите географски характеристики и затруднения с доставките на гориво. Следователно за оператора на въздухоплавателни средства би било трудно да се конкурира ефективно за извършване на търговска дейност с други оператори на въздухоплавателни средства, обслужващи други летища в Съюза, които попадат в същата зона на обслужване и са считани за заменими от гледна точка на търсенето от страна на пътниците. Това може да се случи, ако например летището в Съюза (и следователно подаващият искане за освобождаване оператор на въздухоплавателни средства) обслужва нуждите на туристически/ваканционен трафик, който може да бъде пренасочен към друго летище в Съюза, посрещащо сходно потребителско търсене в същата зона на обслужване. Оценката трябва да се извърши за всеки отделен случай, но такава взаимозаменяемост може да се очаква между някои от най-малките острови, които разчитат предимно на туристически трафик и имат ограничено друго търсене на един монополизиран пазар, или например между остров и крайбрежната линия на континента, които попадат в една и съща зона на обслужване.

— По-неблагоприятното конкурентно положение трябва да бъде нещо повече от достатъчно; то трябва да е *значително*. Трябва да се очакват определени вариации в ценообразуването и конкурентното положение на операторите на въздухоплавателни средства (включително вариации в разходите), но това не би било обосновка за автоматично освобождаване от задължението за зареждане с гориво. За да се счете, че е налице значително по-неблагоприятно конкурентно положение, е необходимо да има повече от малка разлика в конкурентното положение. При всички случаи член 5, параграф 3, буква б) трябва да се прилага за всеки случай поотделно, като се има предвид маршрутът и дали има две летища в Съюза, разположени в една и съща зона на обслужване.

  Пример 3: Оператор на въздухоплавателни средства **Y** иска временно освобождаване от задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 3, буква б) от RFEUA при излитане от летище в Съюза **A** (разположено на остров) към летище в Съюза **B** (разположено на континента). Маршрутът е **B—A—B**. Летище **A** е предимно дестинация за отдих и има структурни затруднения с доставките на гориво поради географските си характеристики, което води до значително по-високи цени на горивото. В искането си за освобождаване **Y** ще трябва да докаже, че условията на летище **A** го поставят в значително по-неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с операторите на въздухоплавателни средства, летящи от същото разположено на континента летище **B** до летище в Съюза **N**. В този пример **N** е летище в Съюза, разположено в зоната на обслужване на **A** и предлагащо дестинация за отдих, сходна на **A**.

— По-неблагоприятното конкурентно положение на оператора на въздухоплавателни средства на летището в Съюза, за което се иска освобождаване от задължението за зареждане с гориво, може да бъде значително в сравнение с други летища в Съюза със сходни конкурентни характеристики (напр. размер, местоположение в държавата членка или съседните държави членки, бизнес модел и видове въздушно движение). Това по-неблагоприятно положение може да се основава на фактори като по-високи оперативни разходи (в това число летищни такси и такси за обслужване), ограничения в капацитета (като ограничен капацитет на перона и на инфраструктурните съоръжения) и/или затруднен достъп до летището.

  Пример 4: Оператор на въздухоплавателни средства **Y** иска освобождаване от задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 3, буква б) на летище в Съюза **A**, което е в значително по-неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с летище в Съюза **B** поради значително по-високите цени на авиационните горива, по-високите оперативни разходи, затруднения достъп и по-малко привлекателните съоръжения за пътниците. Фактът, че е по-вероятно авиокомпаниите и пътниците да предпочетат летище в Съюза **B**, ще повлияе на способността на летище в Съюза **A** да привлича и задържа клиенти.

Следователно в контекста на искането за освобождаване от задължението за зареждане с гориво съгласно член 5, параграф 3, буква б) операторът на въздухоплавателни средства ще трябва да докаже, че значително по-високата цена на авиационното гориво на летището в Съюза, която се дължи на географските характеристики на летището и свързаните с това затруднения с доставките на гориво, го поставя в значително по-неблагоприятно конкурентно положение по отношение на други оператори на въздухоплавателни средства, които оперират на летища на местоназначение в Съюза, които може да бъдат заменими. С други думи, подаващият искане за освобождаване оператор на въздухоплавателни средства трябва да докаже, че ако не бъде освободен от задължението за зареждане с гориво по член 5, параграф 1 от RFEUA, ще загуби значителен брой пътници в полза на друг оператор на въздухоплавателни средства, който предлага сходна алтернативна дестинация.

Следва да се има предвид, че тези примери показват обстоятелства, при които евентуално може да бъде предоставено освобождаване от задължението за зареждане с гориво, но за да бъде прието дадено искане за освобождаване, следва да бъдат изпълнени всички изисквания по член 5, параграф 3, буква б). Това означава, че дадено искане за освобождаване не може да бъде прието просто защото операторът на въздухоплавателни средства твърди, че може да получи по-конкурентна цена на горивото на летище A, което се намира по-близо до рафинерия, отколкото на летище B, което е разположено в планински район. Покриването на всяко от изискванията по член 5, параграф 3, буква б) трябва да бъде доказано поотделно.

5.2.2.4. *Как операторът на въздухоплавателни средства може да обоснове искането си за освобождаване от задължението за зареждане с гориво?*

На първо място, операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже, че на летището в Съюза, за което се иска освобождаване от задължението за зареждане с гориво, се наблюдават структурни затруднения с доставките на авиационно гориво.

На второ място, операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже, че затрудненията с доставките се дължат на географските характеристики на летището. При някои острови (напр. малките острови без железопътни или пътни връзки с континента) географските условия може да са видни, но все пак ще е необходимо да се докаже, че са изпълнени следните изисквания: i) структурни затруднения с доставките на гориво, и ii) географски условия. Исканията за освобождаване от задължението за зареждане с гориво на летища в отдалечени или планински региони следва да съдържат подробно обяснение (например защо и как географските характеристики на летището водят до ограничения в доставките на гориво). Освен това в искането за освобождаване следва да бъде включено и точно описание на затрудненията с доставките на гориво. С други думи, доказването на географските условия само по себе си не е достатъчно, за да бъде прието искането за освобождаване. Затрудненията с доставките също трябва да бъдат доказани.

На трето място, операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже значителната средна разлика в цената на горивото спрямо подобни видове авиационно гориво между други летища в Съюза и летището в Съюза, за което той иска освобождаване от задължението за зареждане с гориво. Операторът на въздухоплавателни средства трябва да предостави на компетентния орган всички съответни документи, които притежава, за да докаже значително по-високите цени на горивото (напр. ценови котировки от доставчика(ите) на гориво на различните летища в Съюза и средни цени, предоставени от специализирани платформи). Следните елементи могат да бъдат използвани в подкрепа на оценката:

— Сравнение на цените с тези на подобни авиационни горива. Това означава например, че сравняването на цените на керосиновото гориво и УАГ не би било валиден начин за доказване на значителната разлика в цените. Цените на керосина трябва да се сравняват с цените на керосина, а смесите с УАГ трябва да се сравняват с цените на подобни смеси с УАГ.

— Сравнение на цените между подобни летища, включително, но не само, по отношение на техния размер, местоположение (т.е. в рамките на държавата членка или съседни държави членки), бизнес модел и видове въздушно движение. Летищата, избрани за сравнение на цените, предоставят средните пазарни цени на авиационното гориво, налично на тези летища в Съюза, за целите на сравнението със значително по-високите цени на летището в Съюза, за което е поискано освобождаването.

— Значителната разлика в цените на авиационното гориво може да бъде доказана с анализ на разходите на операторите на въздухоплавателни средства и/или анализ на маржа на печалбата.

— Сравнението за доказване на значителна разлика в цените на авиационното гориво може да бъде подкрепено с анализ на търсенето и предлагането, оказващи влияние върху цените (т.е. ограничения в предлагането и промени в търсенето, като например сезонни промени).

На четвърто място, операторът на въздухоплавателни средства трябва да докаже, че е поставен в значително по-неблагоприятно конкурентно положение по отношение на други оператори на въздухоплавателни средства, летящи до други летища в Съюза със сходни конкурентни характеристики. Следователно операторът на въздухоплавателни средства ще трябва да обоснове искането, като посочи друго(и) конкурентно(и) летище(а) на местоназначение в Съюза, доказвайки как това летище в Съюза се конкурира с летището в Съюза, за което се иска освобождаване от задължението за зареждане с гориво, и докаже или загуба на пътници в полза на това друго летище в Съюза, или предвидим и нехипотетичен риск от такава загуба на пътници (и в двата случая трябва да се докаже, че загубата е „значителна“).

Препоръчва се органите, оценяващи исканията по член 5, параграф 3, буква б) от RFEUA, да се свържат с националните си органи по конкуренцията, преди да решат дали да приемат, или да отхвърлят дадено искане. По-конкретно това сътрудничество следва да обхваща оценката във връзка с изискванията за значително по-високи цени на горивата в сравнение със средните цени на горивата на други летища в Съюза и значително по-неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с пазарните условия, съществуващи на други летища в Съюза със сходни конкурентни характеристики.

6. **КОМПЕТЕНТНИЯТ ОРГАН ЗА ЦЕЛИТЕ НА ЧЛЕН 5 ОТ RFEUA**

6.1. **Ролята на органите за целите на член 5, параграфи 2 и 3 от RFEUA**

Съгласно член 5, параграф 2 от RFEUA на операторите на въздухоплавателни средства се дава възможност да не отговарят на изискването за зареждане с гориво, установено в член 5, параграф 1 от RFEUA, ако това е надлежно обосновано от съображения за спазване на приложимите правила за безопасност по отношение на горивата. Такива обстоятелства трябва да бъдат надлежно обосновани пред компетентния орган или компетентните органи, посочени в член 11, параграф 6 от RFEUA, и пред ЕААБ, като се посочат и засегнатите маршрути ([40]).

Член 11, параграф 6 от RFEUA гласи, че „отговорната държава членка, чийто(чиито) компетентен(тни) орган(и), определен(и) (в съответствие с член 11, параграф 1 от RFEUA), отговаря(т) за даден управляващ орган на летище в Съюза, се определя въз основа на съответната териториална компетентност на летището в Съюза“.

Следователно за целите на член 5, параграф 2 от RFEUA операторът на въздухоплавателни средства трябва да уведоми органа, посочен в член 11, параграф 6 от RFEUA, и да обоснове съображенията за безопасност по отношение на горивата, поради които не изпълнява задължението за зареждане с гориво, посочено в член 5, параграф 1 (т.е. 90 % от „необходимото гориво за една година“ за изпълнение на полета и за рулиране преди излитане), както и да посочи кои маршрути са засегнати. Това е орган, отговарящ за даден управляващ орган на летище в Съюза, който от своя страна се определя въз основа на съответната териториална компетентност на летището.

Съгласно член 5, параграф 3 от RFEUA се предвижда, че освобождаването от задължението за зареждане с гориво, установено в член 5, параграф 1, може да бъде поискано предварително от компетентния орган или компетентните органи, посочен(и) в член 11, параграф 6 от RFEUA, при определени обстоятелства. Следователно за целите на член 5, параграф 3 операторът на въздухоплавателни средства трябва да подаде искане за евентуално освобождаване ([41]), което да бъде прието или отхвърлено съгласно тази разпоредба от органа, отговорен за летището в Съюза, на което операторът на въздухоплавателни средства твърди, че не може да зарежда гориво.

В заключение, компетентният орган, до който се подават ретроспективните обосновки за незаредените количества от съображения за безопасност и предварителните искания за освобождаване от задължението за зареждане с гориво, е компетентният орган на летището, на което не се зарежда гориво. Този орган може да е различен от компетентния орган за налагане на глоби на оператора на въздухоплавателни средства.

6.2. **Кой е компетентният орган за изпълнение на задължението за зареждане с гориво и за налагане на глоби?**

Член 11, параграф 1 от RFEUA гласи, че „държавите членки определят компетентния орган (компетентните органи), отговорен (отговорни) за осигуряване на прилагането на настоящия регламент и за налагане на глобите на операторите на въздухоплавателни средства, на управляващите органи на летищата в Съюза и на доставчиците на авиационно гориво (…)“.

За да улесни сътрудничеството между компетентните органи, както и да засили прозрачността и по-лесния достъп за заинтересованите страни, Комисията публикува на уебсайта си списък на определените национални компетентни органи, които отговарят за прилагането на RFEUA ([42]).

([40]) Освен това операторът на въздухоплавателни средства трябва да включи тази информация в доклада, посочен в член 8 от RFEUA (т.е. годишния доклад), като съответните количества гориво се докладват поотделно. Този доклад трябва да бъде представен на органа, определен съгласно член 11, параграф 5 от RFEUA. Докладът (в това число количествата, заредени от съображения за безопасност) трябва да бъде подаден до 31 март на всяка отчетна година (отчитането е със задна дата).

([41]) Исканията за освобождаване по даден маршрут съгласно член 5, параграф 3 от RFEUA трябва да бъдат подадени до компетентния орган най-малко 3 месеца преди предвидената дата на прилагане на освобождаването (предварително подадено искане).

([42]) Вж. списъка на определените компетентни органи по RFEUA на уебсайта на ГД „Мобилност и транспорт“ (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air /environment/refueleu-aviation_bg).

Член 11, параграф 5 от RFEUA гласи, че определеният орган или определените органи (вж. член 11, параграф 1 от RFEUA), отговорен(ни) за даден оператор на въздухоплавателни средства, се определя(т) в съответствие с Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията ([43]). Когато даден оператор на въздухоплавателни средства не е посочен като разпределен към дадена държава членка в Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията, се следват правилата, определени в член 18а от Директива 2003/87/ЕО ([44]), за да се определи органът, към който да бъде разпределен операторът на въздухоплавателни средства ([45]). Тези правила съдържат разпоредбите, уреждащи разпределянето на всеки оператор на въздухоплавателни средства към съответната администрираща държава членка. Целта на това разпределяне е да се намали административната тежест върху операторите на въздухоплавателни средства и държавите членки, отговорни за прилагането на RFEUA.

Компетентният орган или компетентните органи, отговорен(ни) за налагането на глоби на операторите на въздухоплавателни средства (вж. член 12, параграф 2 от RFEUA) за неспазване на изискванията, установени в член 5 от RFEUA, е(са) органът(ите), определен(и) от държавите членки в съответствие с член 11, параграфи 1 и 5 от RFEUA. Това означава, че само определеният орган или определените органи следва да налага(т) глоби на операторите на въздухоплавателни средства, които са разпределени към тях, в съответствие с Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията или правилата, съдържащи се в член 18а от Директива 2003/87/ЕО. Това е(са) същият(ите) орган(и), който(които) получава(т) докладите, подадени от разпределените към него(тях) оператори на въздухоплавателни средства (в съответствие с член 8, параграф 1 от RFEUA) и следователно има(т) пряк достъп до пълното съдържание на годишния доклад относно това дали са достигнати праговете, определени в член 5, параграф 1.

Определеният орган или определените органи носи(ят) отговорност за налагането и събирането на глобите на разпределените към него(тях) оператори на въздухоплавателни средства дори ако праговете, установени в член 5 от RFEUA, не са достигнати на летища в Съюза, разположени извън съответната държава членка. Всъщност подобно неспазване на изискванията не е свързано с някое конкретно летище в Съюза, а по-скоро със задължението за целия ЕС да се гарантира, че зареждането с авиационни горива за една година отговаря на праговете съгласно член 5, параграф 1 от RFEUA. Определеният орган или определените органи разполага(т) с необходимата информация за заредения гориво от съображения за безопасност по отношение на горивата, тъй като това е част от задълженията за докладване на операторите на въздухоплавателни средства съгласно член 8, параграф 1, буква г) и приложение II от RFEUA.

Пример 5: Определяне на компетентния орган или компетентните органи

Държава членка **A** определя генералната си дирекция за гражданско въздухоплаване (**A-DGCA**) като свой компетентен орган в съответствие с член 11, параграф 1 от RFEUA. Оператор на въздухоплавателни средства **Y** е разпределен към държава членка **A** съгласно Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията. В този пример **A-DGCA** ще бъде компетентният орган, отговорен за изпълнението и налагането на глоби съгласно RFEUA на оператора на въздухоплавателни средства **Y**, в случай че този оператор на въздухоплавателни средства не изпълни задълженията си по член 5 от RFEUA.

Пример 6: Кой е компетентният орган съгласно член 5, параграф 2 от RFEUA и какви са последиците съгласно член 8 от RFEUA?

Оператор на въздухоплавателни средства **Y** обслужва маршрут между държави членки **A** и **B** и обслужва маршрут от държава членка **B** до трета държава. Съгласно правилата в член 11, параграф 5 от RFEUA **Y** е разпределен към компетентните органи в държава членка **A (A-DGCA)**. **Y** подготвя доклада съгласно задълженията си за докладване по член 8 от RFEUA (като следва приложение II от Регламента), както и информацията, която трябва да бъде предоставена съгласно член 5, параграф 2. В този пример операторът на въздухоплавателни средства има следните задължения:

(1) От държава членка **A** до държава членка **B**: в този пример **Y** отговаря на изискването за зареждане с 90 % гориво (вж. член 5, параграф 1 от RFEUA) на летището на заминаване в Съюза в държава членка **A**. **Y** трябва да докладва на **A-DGCA**, защото е разпределен към държава членка **A**. Освен това трябва да докладва и на ЕААБ, за да изпълни задълженията, установени в член 8, параграф 1 от RFEUA.

(2) От държава членка **B** до трета държава: след оценка на задължението си за зареждане с гориво за една година **Y** разбира, че пада под прага от 90 %, установен в член 5, параграф 1 от RFEUA, на летището на заминаване в Съюза в държава членка **B**. Въпреки това **Y** счита, че падането под прага е обосновано от съображения за безопасност по отношение на горивата в съответствие с член 5, параграф 2 от RFEUA.

([43]) Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията от 5 август 2009 г. относно списъка на операторите на въздухоплавателни средства, които са извършвали авиационна дейност, включена в списъка от приложение I към Директива 2003/87/ЕО, към 1 януари 2006 г. или след това, като за всеки оператор на въздухоплавателни средства се посочва администриращата държава членка (ОВ L 219, 22.8.2009 г., стр. 1).

([44]) Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

([45]) Списъкът на операторите на въздухоплавателни средства, попадащи в обхвата на RFEUA, публикуван на уебсайта на ГД „Мобилност и транспорт“, включва органа, към който е разпределен всеки оператор на въздухоплавателни средства.

В този пример **Y** ще има **двойно задължение**: i) той трябва надлежно да обоснове пред компетентния орган в държава членка **B** (където е налице неспазване на изискването за зареждане с гориво) защо не отговаря на това изискване за зареждане с гориво; и ii) да докладва незаредените количества и да предостави съответните обосновки към **A-DGCA** и към ЕААБ съгласно член 8, параграф 1 от RFEUA.

→ Съгласно този пример **A-DGCA** е компетентният орган, към който е разпределен **Y.** Следователно, както е обяснено, той получава докладите съгласно задълженията за докладване по член 8, параграф 1 от RFEUA, подадени от този оператор на въздухоплавателни средства. Освен това **A-DGCA** е компетентният орган за налагане на глоби на **Y** за неспазване задълженията по член 5, параграф 1 от RFEUA, в случай че **A-DGCA** установи, че има нарушение на летището на заминаване в Съюза в държава членка **B** след оценка на доклада и консултация с компетентния орган на **B** (когато е приложимо).

Пример 7: Кой е компетентният орган по член 5, параграф 3 от RFEUA?

Оператор на въздухоплавателни средства **Y** излита от летище в Съюза, разположено в столицата на държава членка **B**, лети до летище в Съюза, разположено на остров в държава членка **C**, и след това се връща в столицата на държава членка **B** (маршрут **B—C—B**). В този пример **Y** решава, че трябва да поиска освобождаване от задължението по член 5, параграф 3, буква а) от RFEUA за маршрута **C—B**, тъй като доставките на гориво в държава членка **C** не са гарантирани по време на пиковия сезон и това води до ненужно дълго време за ротации. Операторът на въздухоплавателни средства е оценил необходимите изисквания съгласно член 5, параграф 3, буква а) и установява, че те са изпълнени. **Y** трябва да поиска освобождаване от задължението за зареждане с гориво от компетентния орган в държава членка **C** (т.е. компетентния орган на държавата членка на летището в Съюза, където операторът на въздухоплавателни средства не възнамерява да зарежда гориво).

Когато се иска освобождаване по член 5, параграф 3, буква а) или б) от RFEUA **за полети по триъгълен маршрут**, искането трябва да бъде отправено към компетентния орган на летището, където операторът на въздухоплавателни средства не може да зарежда гориво.

Пример 8: Компетентни органи при полети по триъгълен маршрут

По маршрут **A—B—C—D—A** операторът на въздухоплавателни средства **Y** не може да зареди гориво на летищата в Съюза **B** и **D** поради причини, обосновани съгласно член 5, параграф 3, буква а) или б). Операторът на въздухоплавателни средства Y следва да поиска i) освобождаване от компетентния орган на летището в Съюза **B** за маршрута **B—C;** и ii) ново освобождаване от компетентния орган на летище в Съюза **D** за маршрута **D—A**.

7. **СЪТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ОРГАНИТЕ**

Член 11, параграф 3 от RFEUA гласи, че „Комисията, Агенцията и компетентните органи на държавите членки си сътрудничат и обменят цялата необходима информация, за да гарантират ефективното прилагане и спазване на настоящия регламент“.

Съгласно член 11, параграф 3 от RFEUA от компетентните органи на държавите членки се изисква да си сътрудничат и да обменят цялата необходима информация, за да гарантират ефективното прилагане и спазване на Регламента. Това включва възможни освобождавания, които може да са предоставени съгласно член 5, параграф 3 от RFEUA. За да гарантират по-последователно прилагане на член 5 от RFEUA, компетентните органи трябва да си сътрудничат и да обменят информация с ЕААБ и Комисията по подобен начин. Такова сътрудничество се изисква като част от отговорностите на компетентните органи, но Комисията и ЕААБ могат да го улеснят.

Определеният орган или определените органи трябва да осигурява(т) необходимата правна и административна рамка на национално равнище за гарантиране на събирането на глобите съгласно член 12, параграф 9 от RFEUA.

Информацията, получена по член 5, параграф 2 от RFEUA от компетентния орган съгласно член 11, параграф 6 от RFEUA, ще бъде използвана, в случай че е необходимо сътрудничество между органите, например в контекста на преглед на годишен отчет или вземане на решение за налагане на глоба. Органът, отговорен за налагането на глоби, може да поиска мнението на органа, при който има неспазване на прага за зареждане с гориво по член 5, параграф 1 от RFEUA от съображения за спазване на правилата за безопасност по отношение на горивата.

8. **ОТНОСНО ПРОЦЕСА НА ИСКАНЕ НА ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ЗАДЪЛЖЕНИЕТО ЗА ЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО СЪГЛАСНО ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 3, БУКВА А) ИЛИ Б) ОТ RFEUA И РОЛЯТА НА КОМИСИЯТА**

8.1. **Продължителност и подновяване на освобождаването**

Член 5, параграф 5 от RFEUA гласи, че освобождаването(ията), предоставено(и) от компетентния орган, има(т) ограничен срок на валидност, който не може да надвишава 1 година. Поради това компетентният орган следва да уточни точната продължителност на освобождаването в решението, с което предоставя освобождаването в съответствие с член 5, параграф 3, буква а) или б) от RFEUA. Тази продължителност може да съвпада с продължителността на фактора, който възпрепятства зареждането на гориво на летището, но не може да надвишава ограничението от 1 година.

По искане на оператора на въздухоплавателни средства компетентният орган може да преразгледа освобождаването преди изтичането на неговия срок. Всички искания за подновяване следва да бъдат подадени най-малко 3 месеца преди датата на изтичане на срока на освобождаването.

Пример 9: Продължителност на освобождаването

Оператор на въздухоплавателни средства **Y** може да има нужда от освобождаване от задължението за зареждане с гориво на малко, претоварено летище в Съюза, разположено на остров, по време на летния период на часово планиране, защото това е най-натовареният период от годината. На този остров обаче може да не е необходимо освобождаване през зимния период на часово планиране. Компетентният орган ще прецени дали са изпълнени изискванията по член 5, параграф 3 от RFEUA и ще предостави освобождаването за продължителността на установените проблеми, които обосновават освобождаването, но във всеки случай за не повече от 1 година.

8.2. **Кога следва да се подаде искането към компетентния орган?**

Операторът на въздухоплавателни средства трябва да подаде искането си до компетентния орган най-малко 3 месеца преди предвидената дата за прилагане на освобождаването (член 5, параграф 3 от RFEUA). Искания за освобождаване може да бъдат подавани по различно време през годината. Освобождаването може да бъде предоставено от компетентния орган само ако са изпълнени изискванията, посочени в член 5, параграф 3, буква а) или б), и ако искането е надлежно обосновано. Съгласно член 5, параграф 5 от RFEUA от компетентния орган се изисква да вземе решение по искането без ненужно забавяне и най-малко 1 месец преди датата на прилагане на предвиденото освобождаване.

8.3. **Компетентният орган може да поиска допълнителна информация**

Член 5, параграф 4 от RFEUA гласи, че при оценката на исканията за освобождаване по член 5, параграф 3, буква а) или б) от RFEUA компетентният орган може да поиска допълнителна информация от оператора на въздухоплавателни средства в допълнение към обосновките, които вече са предоставени от оператора на въздухоплавателни средства. Компетентният орган определя каква информация му е необходима, за да може да оцени искането за освобождаване.

Ако компетентният орган поиска допълнителна информация, срокът за вземане на решение спира да тече, докато операторът на въздухоплавателни средства не предостави пълната информация.

8.4. **Решението на компетентния орган (член 5, параграф 6 от RFEUA)**

Компетентният орган трябва да вземе решение да приеме или да отхвърли първото искане за освобождаване, подадено от оператор на въздухоплавателни средства съгласно член 5, параграф 3, буква а) или б) от RFEUA. Операторът на въздухоплавателни средства не може да счита неприемането на решение в рамките на крайния срок, определен в член 5, параграф 5 от RFEUA, за решение, с което се разрешава исканото освобождаване.

Неприемането на решение относно искания за подновяване най-малко 1 месец преди изтичането на валидността на предходното предоставено освобождаване се счита за решение, разрешаващо продължаване на прилагането на исканото подновяване на освобождаването. Това важи, ако операторът на въздухоплавателни средства е подкрепил искането си за подновяване с подробна и адекватна обосновка най-малко 3 месеца преди изтичането на валидността на освобождаването.

8.5. **Кога започва да се прилага националното решение?**

Съгласно член 5, параграф 7 от RFEUA се предвижда, че операторът на въздухоплавателни средства има право да обжалва решение на компетентния орган, с което се отхвърля дадено искане за освобождаване. В съответствие с процесуалната автономия на държавите членки при обжалване се прилагат съответните национални процедури, спрямо които се определя дали следва да бъде спряно действието на обжалваното национално решение, или не.

8.6. **Роля на Комисията**

8.6.1. ***Публикуване на списъка с освобождавания***

Компетентните органи трябва да уведомят Комисията за списъка с приети и отхвърлени искания за освобождаване. Списъкът е придружен с обосновка и оценка с оглед приемането или отхвърлянето на искането за освобождаване (член 5, параграф 8 от RFEUA). Това може да бъде направено по групи категории (напр. недостатъчни доказателства за изпълнението на едно от изискванията, неспазване на крайните срокове).

В съответствие с член 5, параграф 8 Комисията трябва да публикува списъка с разрешените освобождавания и да го актуализира поне веднъж годишно.

8.6.2. ***Относно жалбите във връзка с предоставени освобождавания***

В съответствие с член 5, параграфи 9 и 10 и член 16, параграф 2 от RFEUA Комисията може да приема актове за изпълнение, с които от компетентния орган или компетентните органи се изисква да бъде прието решение за отмяна на дадено освобождаване от началото на следващия период на часово планиране.

В случаите, когато този период на часово планиране започва по-малко от 2 месеца след публикуването на решението от компетентния орган, който отменя освобождаването, решението за отмяна на това освобождаване започва да се прилага едва от началото на следващия период на часово планиране ([46]).

Комисията може да реши да действа по собствена инициатива или след оценка на писмена жалба относно предоставено освобождаване, подадена от:

— държава членка;

— оператор на въздухоплавателни средства;

— управляващия орган на съответното летище в Съюза;

— доставчик на авиационно гориво.

За да се улесни оценката на Комисията по този въпрос и да се реши дали трябва да се приеме акт за изпълнение, за да се поиска отмяна на предоставеното освобождаване, Комисията може да поиска цялата необходима информация от държавите членки и операторите на въздухоплавателни средства. Съгласно член 5, параграф 10 от RFEUA от държавите членки и операторите на въздухоплавателни средства се изисква да предоставят информацията без ненужно забавяне, като държавите членки трябва да улесняват предоставянето на информация от страна на операторите на въздухоплавателни средства.

([46]) Съгласно член 2, буква г) от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотове на летищата на Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1) *под „период на часово планиране“ се имат предвид летният или зимният сезон, така както това е установено в часовото разписание на въздушните превозвачи.*