Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2024/5997

2024 10 9

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo („ReFuelEU aviation“) 5 straipsnyje nurodytų išimčių taikymo aiškinamosios gairės

(C/2024/5997)

TURINYS

Puslapis

1. Įvadas ... 3
2. RFEUA 5 straipsnio taikymo sritis. Orlaivių naudotojams taikoma degalų papildymo pareiga ... 4
   - 2.1. Kam taikoma RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga ir kurie skrydžiai patenka į jos taikymo sritį? ... 4
   - 2.2. Kokia yra RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta teisinė pareiga? ... 5
   - 2.3. Kada ir kur orlaivio naudotojas turi papildyti degalų? ... 6
   - 2.4. Ar trečiųjų šalių orlaivių naudotojai privalo papildyti degalų pagal RFEUA 5 straipsnio 1 dalį? ... 6
   - 2.5. Koks yra Sąjungos oro uosto valdymo įstaigos vaidmuo? ... 7
3. Degalų papildymo pareigos taikymo išimtys ... 7
4. RFEUA 5 straipsnio 2 dalis. 90 proc. degalų papildymo Sąjungos išvykimo oro uoste reikalavimo neįvykdymas dėl saugos priežasčių ... 7
   - 4.1. Degalų papildymo pareigos neįvykdymas. Poveikis metinėms ataskaitoms pagal RFEUA 8 straipsnį ... 8
   - 4.2. Įvykių, dėl kurių reikia papildyti aviacinių degalų siekiant laikytis degalų saugos taisyklių, ir patvirtinamųjų dokumentų pavyzdžiai (pagrindimai) ... 9
   - 4.3. Kiek laiko orlaivio naudotojas turėtų saugoti patvirtinamuosius dokumentus? ... 11
   - 4.4. Atsarginio oro uosto pasirinkimo ir papildomų degalų aspektai ... 11
5. RFEUA 5 straipsnio 3 dalis. Laikinos degalų papildymo pareigos taikymo išimtys ... 12
   - 5.1. Pirmoji sąlyga – atstumo reikalavimas ... 12
   - 5.2. Antroji sąlyga – 5 straipsnio 3 dalies a ir b punktų reikalavimai ... 13
     - 5.2.1. RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a punktas. Dideli ir pasikartojantys veiklos sunkumai ir nepagrįstai ilgas orlaivių parengimo reisams laikas ... 13
     - 5.2.2. 5 straipsnio 3 dalies b punktas. Struktūriniai degalų tiekimo sunkumai, kylantys dėl geografinių ypatumų ... 15
6. Kompetentinga institucija RFEUA 5 straipsnio tikslais ... 18
   - 6.1. Institucijų vaidmuo taikant RFEUA 5 straipsnio 2 ir 3 dalis ... 18
   - 6.2. Kas yra kompetentinga institucija, atsakinga už pareigos papildyti degalų vykdymo užtikrinimą ir baudų skyrimą? ... 18
7. Institucijų bendradarbiavimas ... 20
8. Dėl prašymo taikyti išimtį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a arba b punktą proceso ir Komisijos vaidmens ... 21
   - 8.1. Išimties taikymo trukmė ir galiojimo pratęsimas ... 21
   - 8.2. Kada prašymas turėtų būti pateiktas kompetentingai institucijai? ... 21
   - 8.3. Kompetentinga institucija gali paprašyti papildomos informacijos ... 21
   - 8.4. Kompetentingos institucijos sprendimas (RFEUA 5 straipsnio 6 dalis) ... 21
   - 8.5. Kada pradeda galioti nacionalinės institucijos sprendimas? ... 22

8.6. Komisijos vaidmuo 22
8.6.1. Išimčių sąrašo paskelbimas 22
8.6.2. Dėl skundų, susijusių su suteiktomis išimtimis 22

1. **ĮVADAS**

2023 m. spalio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2023/2405 dėl vienodų sąlygų darniajam oro transportui užtikrinimo (toliau – Reglamentas arba RFEUA) ([1]) siekiama užtikrinti, kad Europos Sąjungos oro transportas atitiktų Sąjungos 2030 m. ir 2050 m. klimato srities tikslus ir jam tektų svarbus vaidmuo įgyvendinant Europos klimato teisės aktą ([2]), kartu išsaugant vienodas sąlygas vidaus rinkoje. Reglamentu nustatomos suderintos tvarių aviacinių degalų (TAD) tiekimo ir naudojimo Sąjungoje taisyklės. Aviacinių degalų tiekėjai aviacijos rinkai turi tiekti vis didesnę minimalią tvarių aviacinių degalų ir sintetinių aviacinių degalų dalį. Oro uostus valdančios institucijos privalo palengvinti prieigą prie tvarių aviacinių degalų. Orlaivių naudotojai, vykdantys skrydžius iš Sąjungos oro uostų, privalo papildyti orlaivio degalų atsargas aviaciniais degalais visam skrydžiui, vengdami pernelyg didelės taršos, susijusios su papildomu svoriu, ir kuo labiau sumažindami anglies dioksido nutekėjimo riziką dėl degalų kaupimo praktikos ([3]) .

Reglamentu nustatomos orlaivių naudotojų ir degalų tiekėjų ataskaitų teikimo ir duomenų rinkimo pareigos, apie kurių vykdymą reikia pranešti kompetentingoms institucijoms ir Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (EASA). Jame taip pat nustatytos valstybių narių kompetentingų institucijų, įgyvendinsiančių Reglamentą ir užtikrinsiančių jo vykdymą, skyrimo taisyklės ir reikalavimas numatyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas, jeigu reikalavimų nesilaikoma.

Kaip paaiškinta Reglamento 5 ir 28 konstatuojamosiose dalyse, skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika yra netvari ir jos reikėtų vengti, nes ji kenkia Sąjungos pastangoms mažinti transporto poveikį aplinkai. Tokia praktika prieštarautų aviacijos dekarbonizacijos tikslams, nes padidėjus orlaivių svoriui padidėtų degalų sąnaudos ir su tuo susijęs per konkretų skrydį išmetamas teršalų kiekis (tiek CO_2, tiek ne CO_2). Taigi RFEUA 5 straipsnyje orlaivių naudotojams nustatyta pareiga papildyti degalų atsargas prieš išvykstant iš atitinkamo Sąjungos oro uosto.

Skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktika galėtų kelti pavojų, kad bus sudarytos nevienodos sąlygos. Šiuo atžvilgiu RFEUA 5 straipsnis taikomas ir ES, ir ne ES orlaivių naudotojams visoje ES. Galiausiai RFEUA 5 straipsniu siekiama išvengti ES oro transporto rinkos susiskaidymo, užkirsti kelią iškraipymams ir nesąžiningai praktikai, kai orlaivių naudotojai siekia išvengti degalų papildymo išlaidų, ir skatinti atsisakyti iškastinio kuro. Todėl 5 straipsnyje nustatyta degalų papildymo pareiga yra viena iš pagrindinių RFEUA sudedamųjų dalių.

Išimtinėmis aplinkybėmis orlaivio naudotojas gali, kai tai tinkamai pagrįsta, nepasiekti RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos ribos, kai tai būtina dėl priežasčių, susijusių su taikytinų degalų saugos taisyklių laikymusi. Be to, kai tai tinkamai pagrįsta, jis taip pat gali prašyti, kad kompetentinga institucija (ar institucijos) suteiktų jam laikiną išimtį netaikyti degalų papildymo pareigos. RFEUA 5 straipsnio 3 dalyje nustatytos sąlygos, kurios turi būti įvykdytos, kad būtų galima prašyti taikyti tokią išimtį.

Pagal RFEUA 5 straipsnio 11 dalį Komisija įgaliojama priimti RFEUA 5 straipsnyje nurodytų išimčių taikymo gaires. Į šias gaires įtraukiami elementai, kuriuos orlaivio naudotojas turi pateikti, kad pagrįstų tas išimtis.

Šiose aiškinamosiose gairėse pateikiamas Komisijos aiškinimas dėl RFEUA 5 straipsnio 2 ir 3 dalyse nurodytų išimčių taikymo. Jomis siekiama padėti valstybių narių valdžios institucijoms nuspręsti, ar reikėtų patenkinti prašymus taikyti išimtis. Jos taip pat turėtų padėti užtikrinti nuoseklesnį Reglamento taikymą ir vykdymo užtikrinimą. Siekiant užtikrinti nuoseklų RFEUA 5 straipsnyje nustatytų išimčių taikymą visoje ES, atitinkamos teisinės sistemos aiškinimo ir taikymo klausimai gali būti aptariami Komisijos tvarios aviacijos ekspertų grupėje (E03118/2) ([4]), padedant EASA. Autoritetingai aiškinti Sąjungos teisę yra kompetentingas tik Europos Sąjungos Teisingumo Teismas.

([1]) OL L, 2023/2405, 2023 10 31, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999, (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

([3]) Skrydžio degalų poreikį viršijantis degalų pildymas – praktika, kai orlaivyje vežama daugiau degalų, nei reikia skrydžiui, siekiant sumažinti degalų papildymo paskirties oro uoste poreikį arba papildymo išvengti.

([4]) Tvarios aviacijos pogrupis (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=lt&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. **RFEUA 5 STRAIPSNIO TAIKYMO SRITIS. ORLAIVIŲ NAUDOTOJAMS TAIKOMA DEGALŲ PAPILDYMO PAREIGA**

RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad metinis degalų kiekis, kuriuo orlaivio naudotojas papildo orlaivio baką kiekviename Sąjungos išvykimo oro uoste, iš kurio jis vykdo komercinius skrydžius, sudarytų *bent 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio*.

Šios nuostatos tikslas – užtikrinti, kad aviacinių degalų kiekis, kuriuo orlaivis papildomas prieš išvykstant iš tam tikro Sąjungos oro uosto, atitiktų aviacinių degalų kiekį, būtiną skrydžiams iš to Sąjungos oro uosto vykdyti tais metais.

Kad būtų pasiektas 5 straipsnio tikslas, susijęs su pareiga papildyti degalų Sąjungos išvykimo oro uoste, atitinkamos aviacijos sektoriaus šalys, t. y. Sąjungos oro uostus valdančios įstaigos, orlaivių naudotojai, degalų gamintojai, aviacinių degalų tiekėjai ir degalų operatoriai, turėtų bendradarbiauti, kad būtų užtikrintas sklandus perėjimas kuo labiau sumažinant veiklos sunkumus.

2.1. **Kam taikoma RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga ir kurie skrydžiai patenka į jos taikymo sritį?**

Visi orlaivių naudotojai, patenkantys į RFEUA taikymo sritį, teisiškai privalo vykdyti pareigą papildyti degalų pagal RFEUA 5 straipsnio 1 dalį, kai jų orlaivis išvyksta iš Sąjungos oro uosto. RFEUA 3 straipsnio 3 dalyje orlaivio naudotojas apibrėžiamas kaip asmuo, ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu įvykdęs ([5]) bent 500 komercinių keleivinių skrydžių arba 52 komercinius krovininius skrydžius iš Sąjungos oro uostų, arba, jeigu to asmens tapatybės neįmanoma nustatyti – orlaivio savininkas.

Orlaivio naudotojas identifikuojamas skrydžių valdymo tikslais naudojamu šaukiniu, kaip nustatyta skrydžio plane (orlaivio identifikacija). Šaukinys yra toks:

a) jei skrydžio plane nurodytas orlaivio naudotojo ICAO žymuo, unikalus orlaivio naudotojas yra orlaivio naudotojas, kuriam suteiktas tas ICAO žymuo ([6]);

b) jei skrydžio plane nurodyta orlaivio nacionalinė priklausomybė arba bendras ženklas ir registracijos ženklas, aiškiai nurodyti oro vežėjo pažymėjime (OVP) ar lygiaverčiame dokumente arba valstybės išduotame dokumente, kuriais identifikuojamas orlaivio naudotojas, tuomet unikalus orlaivio naudotojas yra juridinis arba fizinis asmuo, turintis OVP (arba lygiavertį dokumentą) arba nurodytas dokumente;

c) jei orlaivio naudotojo tapatybės nustatyti neįmanoma, orlaivio naudotojas yra orlaivio savininkas.

Pagal 2 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą RFEUA 5 straipsnio 1 dalis taikoma civilinėje aviacijoje naudojamiems orlaiviams, kuriais vykdomi komerciniai skrydžiai. 3 straipsnio 4 punkte komercinis skrydis apibrėžiamas kaip „skrydis, vykdomas siekiant vežti keleivius, krovinius arba paštą už atlygį ar samdos pagrindais, įskaitant komerciniais tikslais vykdomus verslo aviacijos skrydžius“.

Pagal nuomos su įgula sutartis orlaivį naudoja nuomotojas (orlaivio savininkas) ir iš esmės jis išlieka atsakingas už orlaivio būklę ir techninę priežiūrą nuomininko (orlaivį besinuomojančio subjekto) naudai, o pastarasis išlaiko veiksmingą skrydžio kontrolę. Taigi daroma prielaida, kad nuomininkas yra to skrydžio orlaivio naudotojas ir kad skrydžio plane bus nurodytas nuomininko ICAO žymuo.

Pagal nuomos be įgulos sutartį orlaivį naudoja nuomininkas pagal savo OVP ir orlaivio kontrolė faktiškai perduodama nuomininkui. Todėl daroma prielaida, kad nuomininkas yra orlaivio naudotojas, o nuomininko ICAO žymuo turėtų būti nurodytas skrydžio plane.

([5]) Skrydžio vykdymo sąvoka turėtų būti suprantama ekonomine prasme. Tai reiškia, kad asmuo, nurodytas termino „orlaivio naudotojas“ apibrėžtyje, nėra, pavyzdžiui, pilotas, kuris orlaivį naudoja juridinio asmens vardu.

([6]) ICAO žymenys nurodyti dok. Nr. 8585 „Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services“ („Orlaivių naudotojų, aviacijos institucijų ir tarnybų žymenys“).

Reglamentas netaikomas kariniams orlaiviams ir skrydžiams, naudojamiems tik humanitarinės pagalbos, repatriacijos ir grąžinimo ([7]) (nesvarbu, ar savanoriško, ar priverstinio), įskaitant readmisiją, paieškos, gelbėjimo, pagalbos nelaimės atveju ar medicinos tikslais, taip pat muitinės, policijos ir gaisrų gesinimo operacijoms. Reglamentas taip pat netaikomas valstybiniams skrydžiams, kuriais vežami trečiųjų šalių valstybių vadovai, vyriausybių vadovai ir vyriausybių ministrai. Reglamentas taip pat netaikomas mokomiesiems skrydžiams (kai tai yra visiškai nekomercinis skrydis) ir skrydžiams žiediniu maršrutu (atvykstama į tą patį oro uostą, iš kurio išvykstama, be tarpinio sustojimo). Priežastis, dėl kurios Reglamentas šiems skrydžiams netaikomas, yra tai, kad jie vykdomi išskirtinėmis aplinkybėmis ir ne visada gali būti planuojami taip pat, kaip standartiniai komerciniai skrydžiai, todėl ne visada būtų įmanoma įvykdyti pareigas pagal šią nuostatą (žr. RFEUA 17 konstatuojamąją dalį). Praktiškai skrydžius, kuriems šios nuostatos netaikomos, galima identifikuoti naudojant Eurokontrolės Centrinės maršruto mokesčių tarnybos (CRCO) išimties kodą ir (arba) skrydžio plane pateiktą skrydžio identifikavimo laukelį.

Techninė priežiūra, perkėlimas į kitą vietą arba perskraidinimas patenka į RFEUA 5 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, jei tai laikoma veikla, susijusia su orlaivio naudotojo komercine veikla. Pavyzdžiui, nuostatos netaikomos su paieška ir gelbėjimu susijusiam perkėlimui į kitą vietą arba perskraidinimui. Skrydžiai, vykdomi pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą, (toliau – VPĮ skrydžiai), patenka į RFEUA taikymo sritį.

Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, RFEUA apima kiek įmanoma daugiau komercinio oro eismo visoje ES aviacijos rinkoje. Todėl visiems orlaivių naudotojams, kurie įvykdė bent 500 komercinių keleivinių skrydžių arba 52 komercinius krovininius skrydžius, taikoma RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga. Vis dėlto RFEUA orlaivių naudotojams suteikiama galimybė pasiekti platesnio užmojo tikslus, leidžiant pasirinkti, kad jiems būtų taikomos pareigos, nustatytos RFEUA 2 straipsnio 3 dalyje, kurioje numatytas teisinis pagrindas ir šiuo tikslu taikoma procedūra.

Komisija, padedama Eurokontrolės ir bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, parengia ir savo interneto svetainėje skelbia kasmet atnaujinamą orlaivių naudotojų, kuriems taikomas RFEUA, sąrašą ir juos atitinkamai priskiria atsakingai valstybei narei ([8]).

2.2. **Kokia yra RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta teisinė pareiga?**

RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta 90 proc. degalų papildymo riba taikoma metiniam aviacinių degalų poreikiui. RFEUA 3 straipsnio 24 punkte jis apibrėžiamas kaip aviacinių degalų, kurie Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 ([9]) IV priede nurodyti kaip degalai kelionei ir degalai riedėjimui, kiekis. Degalų kiekis, kuriuo orlaivio naudotojas papildo orlaivio baką tam tikrame Sąjungos oro uoste per ataskaitinį laikotarpį (t. y. metų, einančių prieš ataskaitinius metus, sausio 1 d. – gruodžio 31 d. laikotarpiu), turi sudaryti bent 90 proc. metinio degalų kiekio, kurio reikia visiems iš to konkretaus Sąjungos oro uosto išvykstamiesiems skrydžiams, kuriems taikomas RFEUA, vykdyti (t. y. kelionė ir riedėjimas kilimui).

RFEUA 8 straipsnyje ir II priede nustatytos ataskaitų teikimo pareigos yra susijusios su metiniu degalų, planuojamų vykdyti visiems iš tam tikro Sąjungos oro uostos išvykstantiems skrydžiams, kiekiu ir metiniu tiems skrydžiams papildytų degalų kiekiu. Priklausomai nuo orlaivio operatoriaus taikomų procesų, papildytą degalų kiekį galima įrodyti remiantis įvairiais šaltiniais (pvz.: i) degalų tiekėjo sąskaitomis už degalus, ii) degalų kiekio atvykimo į Sąjungos oro uostą metu (trinkelių uždějimo momentas) ir degalų kiekio išvykimo iš to Sąjungos oro uosto metu (trinkelių patraukimo momentas) skirtumu ir iii) informacija, gauta iš kitų šaltinių, kaip antai orlaivio kelionės žurnalo, techninio žurnalo ar skrydžio plano).

Degalų papildymo Sąjungos išvykimo oro uoste pareiga yra susijusi su aviaciniais degalais. RFEUA 3 straipsnio 6 dalyje aviaciniai degalai apibrėžiami kaip tiesiogiai orlaiviams naudoti gaminami įmaišomieji degalai. Kitaip tariant, pareiga papildyti degalų yra susijusi su visais aviacijoje naudojamais degalais, įskaitant tradicinius aviacinius degalus.

([7]) Kaip apibrėžta ES migracijos ir prieglobsčio politikos teisės aktuose.

([8]) Orlaivių naudotojų, kuriems taikomas RFEUA, sąrašą žr. Mobilumo ir transporto GD interneto svetainėje (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Daugiau informacijos pateikiama CAT.OP.MPA.181 dalyje „Degalų ir (arba) energijos schema. Degalų ir (arba) energijos planavimo ir plano keitimo skrydžio metu politika. Lėktuvai“.

Orlaivio naudotojui, kuris pagal RFEUA 5 straipsnio 2 ir 3 dalis tinkamai nepagrindžia reikalavimo papildyti tokį degalų kiekį, kuris sudaro bent 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio, nesilaikymo, skiriama bauda. Šią baudą turi skirti valstybių narių valdžios institucijos pagal RFEUA 12 straipsnio 2 dalį. Vis dėlto bauda tokiam orlaivio naudotojui gali būti neskiriama, jei jis gali įrodyti, kad 5 straipsnyje nustatytų pareigų nevykdymą lėmė išskirtinės ir nenumatytos aplinkybės, kurių jis negalėjo kontroliuoti ir kurių poveikio nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

2.3. **Kada ir kur orlaivio naudotojas turi papildyti degalų?**

Orlaivio naudotojas, kuriam taikomas RFEUA, turės papildyti degalų išvykdamas iš Sąjungos oro uosto (t. y. Sąjungos išvykimo oro uosto).

RFEUA 3 straipsnio 1 punkte Sąjungos oro uostas apibrėžiamas kaip oro uostas, apibrėžtas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių 2 straipsnyje. Jame oro uostas apibrėžiamas kaip „specialiai orlaiviams leistis, kilti ir judėti pritaikytas bet kuris žemės plotas, įskaitant pagalbinę įrangą, kuri gali būti naudojama atliekant šiuos veiksmus, kad būtų tenkinami orlaivių eismo ir paslaugų poreikiai, įskaitant pagalbinę įrangą, reikalingą komercinėms oro susisiekimo paslaugoms teikti“ ([10]).

Sąjungos oro uostai, patenkantys į RFEUA taikymo sritį, yra tie oro uostai, kurių keleivių srautas ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu viršijo 800 000 keleivių arba kurių krovinių srautas viršijo 100 000 tonų. Ši riba nustatyta siekiant neužkrauti nereikalingos naštos vykdant skrydžius iš mažų oro uostų ar į juos.

SESV 349 straipsnyje nurodytame atokiausiame regione, t. y. Gvadelupoje, Prancūzijos Gvianoje, Martinikoje, Majote, Reunjone, Sen Martene, Azorų salose, Madeiroje ir Kanarų salose, esantys oro uostai nepatenka į RFEUA 5 straipsnio taikymo sritį.

Valstybės narės gali siekti platesnio užmojo tikslų ir nuspręsti, kad jų teritorijoje esančiam oro uostui, kuris nesiekia reikalaujamos ribos ir (arba) yra atokiausiame regione, RFEUA vis dėlto taikomas. Oro uostą valdanti įstaiga taip pat gali nuspręsti savo valdomą oro uostą laikyti Sąjungos oro uostu ir jam taikyti RFEUA, pateikdama prašymą atitinkamoms kompetentingoms institucijoms. Savo prašyme oro uostą valdanti įstaiga turi įrodyti, kad siūlomas oro uostas atitinka RFEUA 6 straipsnio 1 dalyje nustatytus reikalavimus. Teisinis pagrindas ir šiuo tikslu taikoma procedūra nurodyti RFEUA 2 straipsnio 2 dalyje.

Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, pateikia Sąjungos oro uostų, kuriems taikomas RFEUA, sąrašą. Šis sąrašas atnaujinamas kasmet ([11]).

2.4. **Ar trečiųjų šalių orlaivių naudotojai privalo papildyti degalų pagal RFEUA 5 straipsnio 1 dalį?**

Kaip paaiškinta 2.3 skirsnyje, pareiga papildyti tokį degalų kiekį, kuris sudaro bent 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio, taikoma Sąjungos išvykimo oro uoste. Todėl trečiosios šalies orlaivio naudotojui, išvykstančiam iš Sąjungos oro uosto, taikoma RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta pareiga, jei ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu jis įvykdė 500 komercinių keleivinių skrydžių arba 52 komercinius krovininius skrydžius iš Sąjungos oro uostų. Praktiškai tai reiškia, kad trečiosios šalies orlaivio naudotojas bent 90 proc. metinio aviacinių degalų kiekio, kurio reikia skrydžiams iš Sąjungos oro uostų, turi papildyti Sąjungos oro uostuose, iš kurių jo orlaiviai išvyksta.

Trečiosios šalies orlaivio naudotojui, kuris nesilaiko 5 straipsnyje nustatytų pareigų, valstybės narės kompetentinga institucija skiria baudą (žr. RFEUA 12 straipsnio 2 dalį), išskyrus atvejus, kai toks reikalavimų nesilaikymas yra tinkamai pagrįstas pagal RFEUA 5 straipsnio 2 arba 3 dalį arba kai reikalavimai nebuvo įvykdyti dėl išskirtinių ir nenumatytų aplinkybių pagal RFEUA 12 straipsnio 2 dalies trečią sakinį.

([10]) 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių (Oro uostų mokesčių direktyvos) (OL L 70, 2009 3 14, p. 11) 2 straipsnio 1 punktas.

([11]) Sąjungos oro uostų, kuriems taikomas RFEUA, sąrašą žr. Mobilumo ir transporto GD interneto svetainėje (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Koks yra Sąjungos oro uosto valdymo įstaigos vaidmuo?**

Sąjungos oro uostus valdančioms įstaigoms, kurioms taikomas šis reglamentas, tenka svarbus vaidmuo sudarant palankesnes sąlygas orlaivių naudotojams laikytis degalų papildymo pareigos. Šiuo atžvilgiu Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga turėtų planuoti žmogiškuosius ir infrastruktūros išteklius (pvz., pakankamai kvalifikuoto personalo, bakų talpą ir degalų tiekimą, degalų pildymo sunkvežimius, hidrantų sistemas ir kt.), kurių reikia, kad orlaivių naudotojams būtų sudarytos palankesnės sąlygos laikytis RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos pareigos.

Vis dėlto reikėtų pažymėti, kad tam tikruose oro uostuose (pvz., salose esančiuose oro uostuose) dėl jų geografinės padėties gali nebūti reikiamos infrastruktūros ir (arba) aviacinių degalų tiekimo, todėl juose gali būti neįmanoma sudaryti palankesnių sąlygų pakartotinai papildyti aviacinių degalų oro uoste taip pat, kaip kituose daugiau išteklių turinčiuose oro uostuose. Todėl orlaivių naudotojai konkrečiomis aplinkybėmis, nustatytomis RFEUA 5 straipsnio 3 dalyje, gali prašyti laikinai netaikyti degalų papildymo pareigų tam tikriems maršrutams, kuriais užtikrinamas susisiekimas su oro uostais, esančiais salose be geležinkelių ar kelių jungčių su Sąjungos oro uostu.

3. DEGALŲ PAPILDYMO PAREIGOS TAIKYMO IŠIMTYS

Pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį orlaivio naudotojas gali nesiekti degalų papildymo pareiga reikalaujamos ribos, kai tai tinkamai pagrįsta dėl priežasčių, susijusių su taikytinų degalų saugos taisyklių laikymusi, t. y. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 965/2012 ([12]). Šiuo atžvilgiu orlaivio naudotojas turi laikytis orlaivio vado sprendimo dėl galutinio degalų papildymo prieš išvykstant iš Sąjungos oro uosto ir šiam sprendimui netrukdyti ([13]) (išsamią informaciją žr. 4 skirsnyje). Apie išimtis, pagrįstas pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį, *ex post* pranešama metinėje ataskaitoje, kurią orlaivio naudotojas turi pateikti pagal RFEUA 8 straipsnį.

Kitos RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos degalų papildymo pareigos išimtys taikomos tik dviem atvejais, apibrėžtais RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a ir b punktuose, ir dėl jų kompetentingai institucijai pateikiamas išankstinis pagrįstas ir išsamus prašymas. Šių išimčių prašoma *ex ante*, žr. išsamią informaciją 5 ir 8 skirsniuose. Pirmoji galimybė netaikyti 5 straipsnio 1 dalies taikoma tik tam tikriems maršrutams iš Sąjungos oro uostų ir konkrečioms situacijoms, t. y. kai kyla didelių ir pasikartojančių orlaivių papildymo degalais veiklos sunkumų tam tikrame Sąjungos oro uoste, dėl kurių orlaivių naudotojai negali per pagrįstą laiką atlikti skrydžių į abi puses. Antroji galimybė susijusi su struktūriniais degalų tiekimo sunkumais, kylančiais dėl tam tikro Sąjungos oro uosto geografinių ypatumų, dėl kurių aviacinių degalų kainos yra gerokai didesnės, o atitinkamas orlaivio naudotojas atsiduria labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su kituose panašių konkurencinių savybių Sąjungos oro uostuose esančiomis rinkos sąlygomis.

4. RFEUA 5 STRAIPSNIO 2 DALIS. 90 PROC. DEGALŲ PAPILDYMO SĄJUNGOS IŠVYKIMO ORO UOSTE REIKALAVIMO NEĮVYKDYMAS DĖL SAUGOS PRIEŽASČIŲ

RFEUA 5 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad orlaivio naudotojas gali nesiekti 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio (t. y. degalai kelionei ir riedėjimui kylant) Sąjungos išvykimo oro uoste ribos, kai tai būtina dėl priežasčių, susijusių su taikytinų degalų saugos taisyklių laikymusi. Šioje nuostatoje atsižvelgiama į poreikį užtikrinti, kad būtų laikomasi, pavyzdžiui, Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 ([14]) ir, konkrečiau, jo IV priede nustatytų saugos taisyklių: CAT.OP.MPA.180, 181, 182 ir 260 dalių ir, kai tinkama, CAT.OP.MPA.185 dalies dėl degalų valdymo ir planavimo skrydžio metu. Išsami informacija apie tas nuostatas pateikta EASA priimtinose atitikties užtikrinimo priemonėse (AMC) ir rekomendacinėje medžiagoje, taikomose Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 dėl orlaivių naudojimo skrydžiams IV priedui (CAT dalis) „Komerciniai skrydžiai“ ([15]).

([12]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

([13]) Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo B skyriaus CAT.OP.MPA.181 dalies c punkto 8 papunktis – *„orlaivio vado nuožiūra būtinus papildomus degalus“*.

([14]) 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1).

([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.

Išsamesnė informacija apie galimą pagrindimą, kodėl dėl saugos priežasčių galima nesiekti degalų papildymo ribos (taip pat reikalaujami patvirtinamieji įrodymai) pateikiami 4.1–4.4 skirsniuose.

4.1. **Degalų papildymo pareigos neįvykdymas. Poveikis metinėms ataskaitoms pagal RFEUA 8 straipsnį** ([16])

Atvejai, kai orlaivio naudotojas neįvykdo pareigos papildyti tokį degalų kiekį, kuris sudaro 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio (t. y. kelionė ir riedėjimas kilimui) Sąjungos išvykimo oro uoste, turi būti tinkamai pagrįsti kompetentingai institucijai (-oms), atsakingai (-oms) už atitinkamą Sąjungos oro uostą, kuriame orlaivio naudotojas nesiekia 90 proc. ribos, ir EASA.

Konkrečiai, orlaivio naudotojas turi pagrįsti, kodėl aviacinių degalų kiekis nesiekia 90 proc. ribos, o ne aviacinių degalų kiekį, įtrauktą į 10 proc. rezervą, kaip numatyta RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje. Kitaip tariant, orlaivio naudotojas turi pranešti apie bendrą susijusį degalų kiekį, įpiltą į degalų baką (atliekant ankstesnius skrydžius), siekiant laikytis degalų saugos taisyklių, dėl kurio orlaivio naudotojas negali įvykdyti 90 proc. degalų papildymo reikalavimo atitinkamame Sąjungos oro uoste. Orlaivio naudotojas savo ataskaitose pagal RFEUA 8 straipsnį turi nurodyti, kuriems maršrutams daromas poveikis.

Ši informacija (įskaitant pagrindimą) turi būti įtraukta į ataskaitą, kurią orlaivio naudotojas turi pateikti kompetentingoms institucijoms ir EASA pagal RFEUA 8 straipsnį (t. y. metinę ataskaitą) ir kurią prieš tai turi patikrinti nepriklausomas tikrintojas, kaip reikalaujama pagal RFEUA 8 straipsnio 3 dalį ([17]).

Orlaivio naudotojas savo pagrindime pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį turi nurodyti:

— pagrindimą, kodėl jis nesiekia RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos metinės ribos dėl priežasčių, susijusių su taikytinų degalų saugos taisyklių laikymusi;

— maršrutus, kuriems daromas poveikis, (t. y. atvykstančio ir išvykstančio skrydžio (-ių) Sąjungos oro uoste seka) ir degalų kiekį, susijusį su į baką įpiltais degalais dėl saugos priežasčių.

Kompetentinga institucija gali priimti šį pagrindimą, jei įvykdomi taikytini reikalavimai ir jei jis yra tinkamai pagrįstas. Kompetentinga institucija, vertindama, ar pagrindimas atitinka taikytinas degalų saugos taisykles, gali konsultuotis su EASA.

1 pavyzdys. Orlaivio naudotojas **Y** skrenda iš oro uosto **A** į Sąjungos oro uostą **B**. Orlaivio naudotojas **Y** yra priskirtas jo paskirtajam Civilinės aviacijos generaliniam direktoratui (**A-DGCA**). Ataskaitinių metų pabaigoje **Y** turi pateikti EASA ir **A-DGCA** metinį papildytą degalų kiekį, metinį aviacinių degalų poreikį ir metinį nepapildytą degalų kiekį ([18]). Be to, ataskaitinių metų pabaigoje **Y** turės pranešti Sąjungos oro uosto (-ų) institucijai (-oms) apie nepapildytą degalų kiekį, jei jis dėl saugos priežasčių nesiekia degalų papildymo ribos.

Šiame pavyzdyje orlaivio naudotojas **Y** Sąjungos oro uoste **B** nesiekia metinio aviacinių degalų poreikio ribos, nes kai kuriems **A**–**B** maršruto skrydžiams įtakos turėjo prognozuojamos oro sąlygos, dėl kurių saugos sumetimais oro uoste **A** į baką reikėjo įpilti daugiau degalų (degalų perteklius visada įpilamas ankstesniame oro uoste). Tačiau, priešingai, nei prognozuota, skrydžių metu oro sąlygos iš esmės pagerėjo ir orlaiviai kelis kartus nusileido Sąjungos oro uoste **B** turėdami daugiau degalų, nei tikėtasi, todėl Sąjungos oro uoste **B** nebuvo galima papildyti degalų kitam skrydžiui, nes jo orlaivio bake buvo pakankamai degalų. Nors **Y** neįvykdė RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyto reikalavimo dėl Sąjungos oro uosto **B**, tai buvo pagrįsta, nes buvo siekiama laikytis degalų saugos reikalavimų.

([16]) Daugiau informacijos apie tai, kaip teikti ataskaitas, pateikiama orlaivių naudotojams ir tikrintojams (t. y. tikrinimo įstaigoms) skirtame vadove (RFEUA 8 straipsnis ir II priedas).

([17]) RFEUA 8 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „[a]taskaitą tikrina nepriklausomas tikrintojas pagal Direktyvos 2003/87/EB 14 ir 15 straipsniuose bei jos pagrindu priimtuose įgyvendinimo aktuose nustatytus reikalavimus“. Kitaip tariant, tikrinimo procesas ir akredituoti tikrintojai RFEUA tikslais reglamentuojami ES ATLPS taisyklėmis, visų pirma aviacijos sektoriui nustatytomis taisyklėmis.

([18]) Žr. 3 straipsnį dėl apibrėžčių, 8 straipsnį dėl orlaivių naudotojų pareigų teikti ataskaitas ir II priedą dėl RFEUA ataskaitų teikimo šablono.

2 pavyzdys. Orlaivio naudotojas **Y** skrenda iš oro uosto **C** į oro uostą **D** ir atgal į oro uostą **C** (maršrutas **C–D–C**), visi oro uostai yra Sąjungos oro uostai. Remiantis 1 pavyzdžiu, orlaivio naudotojas **Y** priskiriamas **A-DGCA** kompetentingai institucijai. Ataskaitinių metų pabaigoje **Y** turi pateikti EASA ir kompetentingoms institucijoms metinį papildytą degalų kiekį, metinį aviacinių degalų poreikį ir metinį nepapildytą degalų kiekį ([19]). Be to, ataskaitinių metų pabaigoje **Y** turės pranešti Sąjungos oro uosto (-ų), kuriame (-uose) jis dėl saugos priežasčių nesiekia degalų papildymo ribos, institucijai (-oms) apie nepapildytų degalų kiekius.

Šiame pavyzdyje orlaivio naudotojas **Y** oro uoste **D** nesiekia *metinio aviacinių degalų poreikio* ribos, nes pagal Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.OP.MPA.181dalies c punkto 4 papunkčio i dalį skrydžiams maršrutu **C–D** reikalingas atsarginis paskirties oro uostas **E**, kuris yra toli nuo oro uosto **D**. Skrendant atgal į **C** (maršrutas **D–C**), atsarginis paskirties oro uostas **F** yra labai arti oro uosto **C**. Taigi orlaivis oro uoste **D** visada nusileis su didesniu degalų kiekiu, nei reikia grįžimui į **C**, todėl oro uoste **D** nebus galima papildyti degalų vėlesniam skrydžiui atgal į **C**, nes **Y** orlaivio bake yra pakankamai degalų. Todėl orlaivio naudotojas **Y** oro uoste **D** neįvykdė RFEUA 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo dėl priežasčių, susijusių su degalų sauga.

Izoliuotuose aerodromuose gali atsitikti taip pat, kai CAT.OP.MPA.181 dalies c punkto 4 papunkčio ii dalyje ir AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 dalyje reikalaujama, kad tokiuose izoliuotuose aerodromuose reikia turėti tokį papildomą degalų kiekį, kuris užtikrintų galimybę skristi maždaug 2 valandas. Tai gali gerokai sumažinti degalų papildymo poreikį grįžtant atgal.

Trumpai tariant, orlaivio naudotojas, siekdamas laikytis RFEUA 5 straipsnio 2 dalies reikalavimų (t. y. pareigos *tinkamai pagrįsti*), privalo kompetentingoms institucijoms ir EASA nurodyti saugos priežastis, susijusias su degalų papildymu vykdant skrydžius į Sąjungos oro uostą, dėl kurių orlaivio naudotojas nesilaiko metinio degalų papildymo reikalavimo. Pagrįstinas degalų kiekis yra tik skirtumas tarp 90 proc. metinio aviacinių degalų poreikio ir faktiškai per metus Sąjungos oro uoste, kuriame orlaivio naudotojas neįvykdė degalų papildymo reikalavimo, papildyto aviacinių degalų kiekio.

Orlaivio naudotojas turėtų aiškiai nurodyti sąsają tarp papildyto degalų kiekio ir saugos priežasčių. Pagrindimas (patvirtinamasis dokumentas (-ai)) turėtų atitikti papildytą kiekį ir nurodytas priežastis. Nesugebėjus įrodyti papildyto kiekio ir pagrindimo atitikties, gali būti pažeista RFEUA 5 straipsnio 1 dalis.

4.2. **Įvykių, dėl kurių reikia papildyti aviacinių degalų siekiant laikytis degalų saugos taisyklių, ir patvirtinamųjų dokumentų pavyzdžiai (pagrindimai)**

Toliau pateikiamas pavyzdžių, kai dėl saugos priežasčių reikia papildyti aviacinių degalų, sąrašas nėra baigtinis, tačiau į jį įtraukti dažniausiai pasitaikantys atvejai ([21]), kuriais pagrindžiamas poreikis įpilti daugiau degalų išvykimo oro uoste dėl degalų saugos priežasčių ir dėl to kyla rizika, kad Sąjungos paskirties oro uoste nebus pasiekta degalų papildymo riba. Prie pavyzdžių pridedami dokumentai, kuriuos orlaivio naudotojas turėtų pateikti kompetentingoms institucijoms, kad pagrįstų, kodėl nesiekia RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos ribos.

Visais atvejais kompetentingos institucijos, bendradarbiaudamos su EASA, turi užtikrinti tinkamą saugos ir RFEUA degalų papildymo ir ataskaitų teikimo pareigų pusiausvyrą. Saugą užtikrinti yra labai svarbu, todėl valdžios institucijos visada turi priimti tinkamus sprendimus dėl įrodymų, reikalingų saugos problemoms pagrįsti, lygio. Papildomų degalų poreikis dažnai grindžiamas vežėjo valdymo centro darbuotojų kompetencija arba pilotų patirtimi.

([19]) Žr. 3 straipsnį dėl apibrėžčių, 8 straipsnį dėl orlaivių naudotojų pareigų teikti ataskaitas ir II priedą dėl RFEUA ataskaitų teikimo šablono.

([20]) „Priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės 7“.

([21]) Kaip nurodė EASA ir orlaivių naudotojai savo atsakymuose į Komisijos klausimyną, skirtą šiam dokumentui parengti.

— Aviacinių degalų trūkumo (įskaitant degalų tiekėjo nustatytus minimalius pirkimo kiekius Sąjungos oro uostuose, pasižyminčiuose tokiomis geografinėmis sąlygomis kaip salos) arba aviacinių degalų užteršimo paskirties oro uoste atvejai, pagrįsti atitinkamu pranešimu lakūnams arba pranešimu oro misijoms (NOTAM) ir (arba) degalų tiekėjo pranešimu (jei yra), arba kitais pranešimais pagal valdymo sistemą, nurodytą Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo ORO.GEN.200 dalyje „Valdymo sistema“ ([22]) (pilotų pranešimai, kitų vežėjų pranešimai, valdžios institucijų pranešimai arba oro transporto bendrovių asociacijų pateikta informacija).

— Papildomų degalų poreikis dažnai (ir ypač vykdant skrydžius žiemą) pateisinamas nepalankiomis oro sąlygomis (arba nepalankių oro sąlygų prognozėmis) (žr. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.OP.MPA.181 dalies b punktą, CAT.OP.MPA.245 dalies a punkto 1 papunktį, taip pat CAT.OP.MPA.245 dalies b ir c punktus, CAT.OP.MPA.255 dalies b punktą ir CAT.OP.MPA.265 dalies a punktą) ([23]). Tai taikoma ir kitoms oro sąlygoms (pvz., karštam orui), kai papildomų degalų gali prireikti pagalbiniam galios įrenginiui (APU) ([24]) naudoti dėl itin šaltų ar karštų oro sąlygų, riboto matomumo ir kt. Pagrindime turi būti remiamasi faktiniais orų pranešimais (pvz., METAR ([25]) ir ATIS ([26])), orų prognozių pranešimais (pvz., TAF ([27]), įskaitant nedideles nepalankių orų tikimybes, pvz., PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), maršruto meteorologiniais žemėlapiais, bet kuriais kitais pakankamai išsamiais pranešimais arba bet kokiu jų deriniu. Taip pat gali būti remiamasi patobulintomis orų informacijos sistemomis, pavyzdžiui, EWINS ([30]) ar panašiomis priemonėmis. Šios priemonės gali nurodyti orų prognozių patikimumą ir paskatinti vežėjus padidinti degalų poreikį, jei ankstesnio laikotarpio duomenys rodo, kad paskirties oro uoste tikėtinos nepalankios oro sąlygos (pvz., rūkas), net jei pagal oficialią prognozę tokių nepalankių oro sąlygų nenumatoma.

— Socialiniai veiksmai (įskaitant protestus ar streikus paskirties oro uoste), pagrįsti, pavyzdžiui, oro uosto pranešimu ir (arba) NOTAM (žr. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.OP.MPA.175 dalies b punkto 4 ir 5 papunkčius ir EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175 dalies b punktą bei CAT.OP.MPA.181 dalies b punktą ir c punkto 7 papunktį). Priklausomai nuo aplinkybių, socialinių veiksmų ar streikų grėsmė taip pat gali pateisinti poreikį padidinti įpilamų degalų kiekį.

— Skrydžių valdymo vėlavimai paskirties oro uoste, pagrįsti NOTAM arba oro eismo valdymo (OEV) paslaugų teikėjo pranešimu (jei yra) prieš pakilimą, (Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.OP.MPA.181 dalies b punkto 6 papunktis ir c punkto 7 papunktis). Kiti pranešimai arba duomenys, pavyzdžiui, orlaivio naudotojo ankstesnio laikotarpio duomenys (įskaitant piloto ataskaitas), taip pat gali nurodyti galimus vėlavimus paskirties oro uoste.

— Skrydžių valdymo nukreipimo kitu maršrutu tikimybė, pagrįsta NOTAM arba OEV paslaugų teikėjo pranešimu, arba kitais atitinkamais pranešimais ar duomenimis, (Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.OP.MPA.181 dalies b punkto 5 ir 6 papunkčiai ir c punkto 7 papunktis). Tai, be kita ko, vežėjo ar kitų vežėjų ankstesnio laikotarpio duomenys ir piloto ataskaitos, kuriuose nurodomi galimi nukreipimai kitu maršrutu.

— Saugumo problemos, pavyzdžiui, susijusios su kariniais konfliktais, pagrįstos oro uosto pranešimu, degalų tiekėjo pranešimu ir (arba) NOTAM.

([22]) Žr. 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1) III priedą dėl organizacijoms taikomų orlaivių naudojimo reikalavimų.

([23]) Žr. 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1) IV priedą dėl komercinių skrydžių.

([24]) Pagalbinis galios įrenginys.

([25]) Meteorologinis aerodromo pranešimas.

([26]) Aerodromo rajono informacijos automatinio perdavimo tarnyba.

([27]) Terminalo rajono prognozė.

([28]) 30 proc. tikimybė.

([29]) Svarbi meteorologinė informacija.

([30]) Patobulinta orų informacijos sistema.

— Gaivalinės nelaimės (pvz., žemės drebėjimai, ugnikalnių išsiveržimai ir potvyniai), pagrįstos oro uosto pranešimu ir (arba) NOTAM arba kitais atitinkamais pranešimais, (Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.OP.MPA.181 dalies b punktas ir c punkto 7 papunktis).

Be pirmiau minėtų dokumentų, orlaivio naudotojas turi pateikti orlaivio vado pasirašytą skrydžio planą, įskaitant skaitmeninį parašą arba skaitmeninį skrydžio plano patvirtinimą. Šiame dokumente turi būti nurodytas visas (ankstesnio skrydžio metu) įpiltas degalų kiekis ir atskiros jo sudedamosios dalys.

Kiti dokumentai, kuriuos orlaivio naudotojui prireikus gali tekti pateikti kompetentingai institucijai, kad pagrįstų, jog RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos ribos nesiekia dėl priežasčių, susijusių su taikytinų degalų saugos taisyklių laikymusi, yra, be kita ko:

— kelionės žurnalo informacija;

— METAR, TAF, SIGMET, maršruto meteorologiniai žemėlapiai arba ONPT ([31]) pranešimai apie apribojimus dėl oro sąlygų;

— NOTAM;

— OEV ir skrydžių valdymo pranešimai (jei yra);

— oro navigacijos informaciniai rinkiniai (AIP);

— degalų tiekėjo, antžeminių paslaugų teikėjo arba oro uostą valdančios įstaigos pranešimai;

— skrydžio planas;

— bet kokia kita informacija, kurią orlaivio naudotojas gali laikyti svarbia ir naudinga siekiant pagrįsti degalų kiekį, kuris, kaip pranešta, buvo papildytas dėl saugos priežasčių.

Orlaivių naudotojai turi pateikti nepriklausomiems tikrintojams visus susijusius patvirtinamuosius dokumentus, kad būtų palengvintas metinės ataskaitos tikrinimo procesas, kaip reikalaujama pagal RFEUA 8 straipsnį (visų pirma 8 straipsnio 3 dalį).

4.3. **Kiek laiko orlaivio naudotojas turėtų saugoti patvirtinamuosius dokumentus?**

Reglamentu orlaivių naudotojams nustatoma prievolė įrodyti kompetentingoms institucijoms ir EASA atitiktį reikalavimams pagal RFEUA 5 straipsnio 1 ir 2 dalis. Todėl orlaivių naudotojai turi įvertinti, kiek laiko patartina saugoti atitinkamus patvirtinamuosius dokumentus, atsižvelgiant į tokius aspektus kaip administracinių ar teismo procedūrų galimybė. Orlaivių naudotojai turėtų saugoti patvirtinamuosius dokumentus ne trumpiau kaip ketverius metus (t. y. ataskaitinius metus ir trejus duomenų saugojimo metus). Šis laikotarpis valstybėse narėse gali skirtis, nes sektoriui taikomose nacionalinėse vykdymo užtikrinimo taisyklėse gali būti nustatyti skirtingi terminai. Valstybės narės, nustatydamos taisykles dėl RFEUA 12 straipsnio 1 dalyje nustatytų sankcijų, taikytinų už šio reglamento pažeidimus, turėtų atsižvelgti į šiame skirsnyje pateiktą rekomendaciją dėl duomenų saugojimo.

4.4. **Atsarginio oro uosto pasirinkimo ir papildomų degalų aspektai**

Orlaivių naudotojai, laikydamiesi Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 ([32]) IV priedo CAT.OP.MPA 192 dalyje nustatytų ribų, gali pasirinkti atsarginį aerodromą. Dėl ekonominių priežasčių dažnai gali būti racionaliau pasirinkti atsarginį aerodromą, esantį toliau nuo kitų galimų ir artimesnių aerodromų, pavyzdžiui, dėl to, kad su oro uosto paslaugų teikėjais sudaryta sutartis dėl orlaivių techninės priežiūros ir (arba) dėl sąlygų, suteikiančių galimybę teikti geresnes paslaugas keleiviams, kai leidžiamasi atsarginiame aerodrome (t. y. komerciniame atsarginiame aerodrome). Tačiau atsarginio aerodromo pasirinkimas negali būti naudojamas kaip ekonominės skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktikos nuslėpimo priemonė.

([31]) Oro navigacijos paslaugų teikėjas.

([32]) Žr. 2012 m. spalio 5 d. Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su orlaivių naudojimu skrydžiams susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 296, 2012 10 25, p. 1) IV priedą dėl komercinių skrydžių.

Taip pat orlaivio naudotojas negali nurodyti pilotui ekonominiais sumetimais tam tikrame oro uoste į orlaivio baką įpilti daugiau aviacinių degalų ir juos vežti kaip papildomus degalus. Papildomi degalai, kaip matyti iš pateiktos formuluotės, turi būti pildomi tik orlaivio vado nuožiūra ir be orlaivio naudotojo įsikišimo ([33]).

Tas pats principas bus taikomas ir praktikai, kai slepiamas skrydžio degalų poreikį viršijantis kitų kategorijų degalų pildymas, pavyzdžiui, kai tokių kategorijų degalų įpilama akivaizdžiai daugiau, nei reikia kiekvienos iš tų rūšių degalų tikslams pasiekti, (pvz., didesnis degalų riedėjimui kiekis, didesnis degalų kelionei kiekis planuojant nerealistišką žemesnį kreiserinį lygį ir nerealistišką kilimo masę).

Degalų skrydžiui į atsarginį oro uostą, papildomų degalų ir kitų kategorijų degalų naudojimas siekiant nuslėpti ekonominę skrydžio degalų poreikį viršijančio degalų pildymo praktiką pažeistų atitinkamas RFEUA nuostatas. Už tokią praktiką, kai nustatoma nuoseklių įrodymų, atitinkančių tiek objektyvųjį, tiek subjektyvųjį veiksnį, atitinkamos nacionalinės institucijos gali taikyti sankcijas ([34]).

5. **RFEUA 5 STRAIPSNIO 3 DALIS. LAIKINOS DEGALŲ PAPILDYMO PAREIGOS TAIKYMO IŠIMTYS**

RFEUA 5 straipsnio 3 dalyje nustatyti reikalavimai, taikomi orlaivio naudotojui iš anksto prašant suteikti laikiną išimtį:

„Išimtinėmis aplinkybėmis orlaivio naudotojas gali, kai tai tinkamai pagrįsta, prašyti, kad 11 straipsnio 6 dalyje nurodyta kompetentinga institucija (-os) suteiktų jam laikiną išimtį netaikyti šio straipsnio 1 dalyje nustatytos pareigos trumpesniems nei 850 kilometrų skrydžiams konkrečiu esamu ar nauju maršrutu iš Sąjungos oro uosto arba trumpesniems nei 1 200 kilometrų skrydžiams maršrutais iš Sąjungos oro uosto, kuriais užtikrinamas susisiekimas su oro uostais, esančiais salose be geležinkelių ar kelių jungčių. Tas atstumas matuojamas pagal didžiojo apskritimo maršruto metodą.

Toks prašymas, kartu su išsamiu ir tinkamu pagrindimu, pateikiamas iki numatytos tokios išimties taikymo pradžios dienos likus ne mažiau kaip trims mėnesiams. Tokia išimtis turėtų būti taikoma tik šiais atvejais:

(a) dideli ir pasikartojantys orlaivių papildymo degalais eksploataciniai sunkumai tam tikrame Sąjungos oro uoste, dėl kurių orlaivių naudotojai negali per pagrįstą laikotarpį atlikti skrydžių į abi puses, arba

(b) struktūriniai aviacinių degalų tiekimo sunkumai, kylantys dėl tam tikro Sąjungos oro uosto geografinių ypatumų, dėl kurių aviacinių degalų kainos, palyginti su vidutinėmis panašių rūšių aviacinių degalų kainomis kituose Sąjungos oro uostuose, yra gerokai didesnės, visų pirma dėl specifinių degalų transportavimo apribojimų arba riboto degalų prieinamumo tame Sąjungos oro uoste, ir dėl kurių atitinkamas orlaivių naudotojas atsiduria labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su kituose panašiais konkurenciniais ypatumais pasižyminčiuose Sąjungos oro uostuose esančiomis rinkos sąlygomis.“

Kalbant apie konkrečius maršrutus, orlaivio naudotojas gali būti laikinai atleistas nuo pareigos papildyti degalų atsargas Sąjungos išvykimo oro uoste, jei jis gali įrodyti, kad tame Sąjungos oro uoste susiduria su dideliais ir pasikartojančiais orlaivių papildymo degalais veiklos sunkumais, dėl kurių jis negali per pagrįstą laiką atlikti skrydžių į abi puses, o tai gali daryti poveikį susisiekimui, ypač periferiniuose regionuose. Išimtis taip pat galėtų būti taikoma, jei dėl struktūrinių degalų tiekimo sunkumų degalų kainos yra gerokai didesnės nei vidutinės panašių rūšių degalų kainos kituose Sąjungos oro uostuose. Tačiau gerokai didesnės kainos tam tikrame Sąjungos oro uoste neturėtų būti visų pirma susijusios su tuo, kad tame Sąjungos oro uoste naudojama daugiau TAD.

Kompetentinga institucija gali leisti taikyti išimtį tik tuo atveju, jei laikomasi 5 straipsnio 3 dalies a arba b punkte nustatytų reikalavimų ir jei prašymas yra tinkamai pagrįstas.

5.1. **Pirmoji sąlyga – atstumo reikalavimas**

Prieš prašydamas taikyti laikiną išimtį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalį, orlaivio naudotojas turi užtikrinti, kad maršrutas, kuriam būtų taikoma išimtis, atitiktų tame straipsnyje nustatytus atstumo reikalavimus. 5 straipsnio 3 dalyje numatytos dvi galimybės:

1. orlaivio naudotojas gali prašyti taikyti išimtį trumpesniems nei 850 km skrydžiams esamu ar nauju maršrutu iš Sąjungos oro uosto *arba*

([33]) Komisijos reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo B skyriaus CAT.OP.MPA.181 dalies c punkto 8 papunktis – „*orlaivio vado nuožiūra būtinus papildomus degalus*“.

([34]) Žr., pavyzdžiui, 2018 m. vasario 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo Altun ir kt., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, 48–52 punktus.

2. orlaivio naudotojas gali prašyti taikyti išimtį trumpesniems nei 1 200 km skrydžiams esamu ar nauju maršrutu, kai šiuo maršrutu užtikrinamas susisiekimas su oro uostais, esančiais salose be geležinkelių ar kelių jungčių. Maršrutas turi prasidėti Sąjungos oro uoste ir gali būti vykdomas tarp žemyninės dalies ir salos arba tarp salų be jungčių su žemynine dalimi.

Pateikdamas prašymą orlaivio naudotojas turi nurodyti bent i) atitinkamo maršruto Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) oro uostų kodus, ii) Sąjungos išvykimo oro uostą ir iii) atstumą kilometrais, apskaičiuotą pagal Vicenty metodą.

Kompetentinga institucija patikrins, ar išvykimo oro uostas yra Sąjungos oro uostas, kaip apibrėžta RFEUA, ir ar maršrutas, dėl kurio teikiamas prašymas, atitinka RFEUA 5 straipsnio 3 dalyje nustatytus atstumo reikalavimus. Atstumas apskaičiuojamas pagal Vicenty metodą, kai atstumas tarp dviejų taškų rutulio paviršiuje apskaičiuojamas naudojant pasaulinę geodezinių koordinačių sistemą (WGS84 ([35]). Nustatant aerodromo platumos ir ilgumos koordinates turėtų būti remiamasi ICAO dok. Nr. 7910 („Vietos nuorodos“) ([36]).

5.2. **Antroji sąlyga – 5 straipsnio 3 dalies a ir b punktų reikalavimai**

Jei RFEUA 5 straipsnio 3 dalyje nustatytas atstumo reikalavimas tenkinamas, antrasis orlaivio naudotojo veiksmas bus įvertinti, ar maršrutas, kuriam orlaivio naudotojas prašo taikyti išimtį, atitinka antrąjį reikalavimų rinkinį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a arba b punktą.

Bet koks prašymas taikyti išimtį turi būti išsamiai ir tinkamai pagrįstas ir prie jo turi būti pridėti atitinkami pagrindžiamieji dokumentai.

Kompetentinga institucija įvertins kiekvieną prašymą atlikusi kiekvieno konkretaus atvejo analizę. Ji taip pat nuodugniai išnagrinės konkrečias jos jurisdikcijai priklausančio atitinkamo Sąjungos oro uosto, kuriame orlaivio naudotojas prašo atleisti jį nuo degalų papildymo pareigos, ypatybes. Vertindama prašymą, kompetentinga institucija gali kreiptis į atitinkamą Sąjungos oro uostą prašydama informacijos, susijusios su orlaivio naudotojo pateiktu prašymu taikyti išimtį. Pavyzdžiui, kompetentinga institucija gali paprašyti oro uosto pateikti ankstesnio laikotarpio duomenis apie orlaivių parengimo reisams laiką ir skrydžius arba, kai aktualu, galimybę įsigyti degalų, kad galėtų pagrįsti savo sprendimą dėl prašomos išimties suteikimo ir (arba) atsisakymo ją suteikti.

5.2.1. ***RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a punktas. Dideli ir pasikartojantys veiklos sunkumai ir nepagrįstai ilgas orlaivių parengimo reisams laikas***

5.2.1.1. *Kokie yra dideli ir pasikartojantys veiklos sunkumai?*

Pirma, orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad Sąjungos oro uostas, kuriam jis prašo taikyti degalų papildymo pareigos išimtį, susiduria su dideliais ir pasikartojančiais veiklos sunkumais. Vienkartinis įvykis, pvz., streikas oro uoste, negali būti laikomas dideliu ir pasikartojančiu veiklos sunkumu, pagrindžiančiu degalų papildymo tame Sąjungos oro uoste pareigos taikymo išimties suteikimą. Apie streikų poveikį degalų pildymui turėtų būti pranešama pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį, jei dėl jų degalų saugos sumetimais išvykimo oro uoste reikia įpilti daugiau degalų.

Antra, turi būti įrodyta, kad atitinkamame Sąjungos oro uoste atsiradęs veiklos sunkumas daro neigiamą poveikį orlaivio naudotojui. Veiklos sunkumas, pavyzdžiui, gali turėti reikšmingą ir nemažą neigiamą poveikį atitinkamo orlaivio vėlesnių skrydžių tvarkaraščiui. Todėl orlaivio naudotojui gali kilti rizika, kad laiko tarpsnių koordinatorius ir (arba) tarpininkas jam skirs nuobaudą, arba jis gali prarasti galimybę vykdyti skrydžius dienos metu, o tai gali turėti įtakos susisiekimui ES.

Todėl veiklos sunkumas turi: i) būti pasikartojantis arba sistemingas įvykis, susijęs su atitinkamu Sąjungos oro uostu; ii) lemti nepagrįstai ilgą parengimo skrydžiui laiką (paaiškinta 5.2.1.2 punkte); iii) daryti neigiamą ekonominį poveikį orlaivio naudotojui.

Toliau nurodyti įvykiai, kurių sąrašas nėra baigtinis, gali būti laikomi *galimais veiklos sunkumais*, kuriais galima pagrįsti išimtį, jei įrodomas neigiamas poveikis orlaivio naudotojui:

([35]) Nuorodą į ICAO CERT priemonę ir skaičiavimus pagal Vicenty metodą žr. adresu https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Žr. nuorodą į ICAO duomenų paslaugą kaip nuorodą į aerodromų vietos nuorodas https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— ribota perono erdvė ir (arba) perpildyta perono erdvė oro uoste gali turėti įtakos orlaivių parengimo reisams laikui, ypač perpildytuose oro uostuose intensyviuoju turizmo sezonu (pvz., salų oro uostuose arba mažuose oro uostuose netoli slidinėjimo kurortų);

— nepakankamas darbuotojų, vykdančių orlaivių parengimą reisams, skaičius oro uoste ir (arba) reikiamos įrangos, pavyzdžiui, pakankamo kiekio hidrantų sistemų ar degalų sunkvežimių, stygius. Iš tiesų, pakankamų išteklių ir (arba) įrangos stygius oro uoste gali turėti įtakos degalų papildymo laukimo laikui, taigi ir galutiniam orlaivio parengimo reisui laikui. Norint pagrįsti šį prašymą taikyti išimtį, degalų operatorius oro uoste turi būti nurodęs, kad jis neturi pakankamai išteklių ir (arba) įrangos, kad galėtų nepagrįstai nedelsiant aptarnauti orlaivį;

— vietos taisyklės, kuriomis draudžiama įlaipinti ir išlaipinti keleivius papildant orlaivio degalų atsargas, ir (arba) vietos priešgaisrinės taisyklės, pagal kurias reikalaujama, kad įlaipinant ir išlaipinant keleivius, kol pildomos orlaivio degalų atsargos, šalia turi būti gaisrinis sunkvežimis. Tokios vietos taisyklės gali turėti įtakos naudotojų orlaivių parengimui skrydžiams perpildytuose oro uostuose arba didelio sezoniškumo oro uostuose. Tokiais atvejais orlaivių naudotojai turėtų įrodyti, kad esami scenarijai daro reikšmingą ir nemažą poveikį orlaivio parengimo reisui laikui, ypač tais atvejais, kai skrydžių tvarkaraščiai yra glaudūs arba kai gaisrinių sunkvežimių prieinamumas yra ribotas.

5.2.1.2. *Kas yra nepagrįstai ilgas orlaivio parengimo reisui laikas?*

Nustatęs veiklos sunkumą, orlaivio naudotojas turi įvertinti, ar dėl šio sunkumo sudėtinga papildyti orlaivio degalų atsargas per pagrįstą orlaivio parengimo reisui laiką. Orlaivio parengimo reisui laikas suprantamas kaip laiko tarpas nuo orlaivio atvykimo į oro uostą (orlaivio sustojimas / įjungiami stabdžiai) iki jo išvykimo į kitą skrydį (orlaivio durys uždaromos išvykimui). Paprastai laikas, kurio reikia degalams papildyti, beveik visada yra trumpesnis už laiką, reikalingą keleiviams išlaipinti ir orlaiviui iškrauti ir tuomet keleiviams įlaipinti, orlaiviui pakrauti ir jo aptarnavimui atlikti.

Pagal ES reglamentavimo sistemą (t. y. Reglamento (ES) Nr. 965/2012 IV priedo CAT.OP.MPA.200 dalies reikalavimus ir prie jų pridėtas AMC6 ([37])) leidžiama pildyti degalus išlaipinant keleivius, tačiau Europos vežėjai šios praktikos plačiai netaiko, nes iki 2022 m. ji nebuvo aiškiai leidžiama. Prieš tai degalų pildymas buvo galimas tik įlaipinimo metu. Todėl argumentai dėl nepakankamo laiko orlaivio parengimui reisui, grindžiami vien tik tuo, kad išlaipinimo metu nėra galimybės papildyti degalų, gali būti priimami tik tokiu atveju, jei įvykdyti visi RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a punkto reikalavimai.

Orlaivių parengimas tolimųjų reisų skrydžiams paprastai trunka nuo 60 iki 150 minučių, o trumpųjų reisų skrydžiams – nuo 25 iki 80 minučių, jei orlaivio naudotojui leidžiama papildyti degalų atsargas įlaipinant keleivius, jiems esant orlaivyje ar juos išlaipinant ([38]).

Atsižvelgiant į šį tipinį orlaivių parengimo reisams laiką, jei dėl didelio ir pasikartojančio veiklos sunkumo degalų neįmanoma papildyti per pagrįstą laiką, orlaivio naudotojas gali prašyti taikyti išimtį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a punktą. Tačiau prašymas taikyti išimtį, kuriame teigiama, kad dėl naujos degalų papildymo pareigos orlaivių parengimo reisams laikas pailgėjo, pavyzdžiui, nuo 25 iki 30 minučių, negali būti priimtas, nebent būtų įrodyta, kad vėlavimas yra reikšmingas, o jo neigiamas ekonominis poveikis vėlesniems skrydžiams yra toks didelis, kad naujasis orlaivių parengimo reisams laikas negali būti laikomas pagrįstu. Kitaip tariant, prašymas taikyti išimtį negali būti grindžiamas vien tik ketinimu išlaikyti tokį patį orlaivių parengimo reisams laiką, koks buvo prieš pradedant taikyti RFEUA 5 straipsnio 1 dalį.

Kompetentinga institucija ir orlaivio naudotojas gali remtis toliau pateiktu sąrašu, kad nustatytų, ar dėl degalų papildymo pareigos ir veiklos sunkumų orlaivių parengimo reisams laikas tampa pernelyg ilgas ir skiriasi nuo pagrįsto laiko, todėl galėtų turėti didelį neigiamą poveikį orlaivio naudotojo skrydžiams. Toliau pateikiamas sąrašas nėra baigtinis.

— Orlaivio vadovo informacija, kurioje nurodoma didžiausia degalų bako talpa.

([37]) Priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės 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]) Pagal 2023 m. balandžio 18 d. Eurokontrolės paskelbto dokumento „Standartiniai ekonominių analizių įvesties duomenys“ 10.0.3 versijos 18.2 lentelėje nurodytus terminus.

— 2023 m. balandžio 18 d. Eurokontrolės paskelbto 10.0.3 versijos dokumento „Standartiniai ekonominių analizių įvesties duomenys“ ([39]) 18.2 lentelėje pateikti atitinkami ankstesnio laikotarpio oro uosto duomenys, susiję su orlaivių parengimu reisui ir (arba) orlaivių parengimo reisui laiko intervalais.

— Ankstesnio laikotarpio orlaivio naudotojo duomenys, susiję su orlaivių parengimu reisui atitinkamame oro uoste. Jei orlaivio naudotojas anksčiau pildė degalus įprastai, kliūčių neturėtų būti, nebent iš esmės pasikeistų aplinkybės.

— Pernelyg ilgas orlaivių parengimo reisui laikas gali turėti įtakos oro uosto laiko tarpsnių tvarkaraščiui, todėl orlaivio naudotojui kyla rizika, kad atitinkamo oro uosto koordinatorius ir (arba) tarpininkas jam skirs nuobaudą.

— Pernelyg ilgas orlaivių parengimo reisui laikas turi įtakos orlaivio naudotojo vėlesniems skrydžiams, todėl jam kyla rizika, kad vėlesnių oro uostų koordinatoriai ir (arba) tarpininkai jam skirs nuobaudas.

Apibendrinant ir atsižvelgiant į pirmiau pateiktus pavyzdžius, orlaivio naudotojas savo prašyme taikyti išimtį pagal 5 straipsnio 3 dalies a punktą turi įrodyti: i) kad esama rimto ir pasikartojančio įvykio, dėl kurio kyla veiklos sunkumų, ii) kad orlaivių parengimo reisui laikas yra nepagrįstai ilgas ir iii) kad dėl to yra didelis neigiamas poveikis susisiekimui arba ekonominis poveikis orlaivio naudotojui. Nesant neigiamo poveikio susisiekimui ar orlaivio naudotojui, nebūtų pagrindo prašyti suteikti degalų papildymo atitinkamame oro uoste pareigos taikymo išimtį.

5.2.2. ***5 straipsnio 3 dalies b punktas. Struktūriniai degalų tiekimo sunkumai, kylantys dėl geografinių ypatumų***

Prašymai taikyti išimtis pagal 5 straipsnio 3 dalies b punktą turi atitikti keturis suminius reikalavimus, kad kompetentinga institucija galėtų suteikti laikiną išimtį: i) Sąjungos oro uoste turi būti struktūrinių degalų tiekimo sunkumų, ii) jie turi kilti dėl Sąjungos oro uosto geografinių ypatumų, iii) dėl jų degalų kainos vidutiniškai turi būti gerokai didesnės nei kituose Sąjungos oro uostuose ir iv) dėl jų orlaivio naudotojas turi atsidurti labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje (palyginti su kituose panašių konkurencinių savybių Sąjungos oro uostuose esančiomis rinkos sąlygomis).

5.2.2.1. *Kokie struktūriniai degalų tiekimo sunkumai Sąjungos oro uoste kyla dėl oro uosto geografinių ypatumų?*

Pirmieji du reikalavimai susiję su Sąjungos oro uostais, kuriuose degalų tiekimas yra struktūrinis sunkumas dėl teritorijos, kurioje įsikūręs Sąjungos oro uostas, geografinių ypatumų. Sąjungos oro uostai atokiose vietovėse, pavyzdžiui, salose, atokiose periferinėse Europos ar kalnuotose vietovėse, dažnai gali susidurti su tokiais struktūriniais degalų tiekimo sunkumais. Šiuos tiekimo sunkumus gali lemti tokie veiksniai kaip riboti degalų gamybos pajėgumai atitinkamoje vietovėje ar jų nebuvimas, nepakankamos kelių ar vamzdynų jungtys arba (jei tai sala) poreikis tiekti degalus jūra.

Kitas aspektas, į kurį reikia atsižvelgti, yra ribotas degalų laikymo pajėgumas Sąjungos oro uoste. Degalų laikymas gali būti ribotas Sąjungos oro uostuose, kuriems dėl jų geografinių ypatybių degalai netiekiami vamzdynais.

Todėl RFEUA 5 straipsnio 3 dalies b punkte pripažįstama, kad dėl Sąjungos oro uosto geografinių ypatumų gali kilti struktūrinių degalų tiekimo sunkumų, įskaitant ribotą aviacinių degalų prieinamumą Sąjungos oro uoste.

5.2.2.2. *Kaip degalų tiekimas ir geografiniai ypatumai lemia gerokai didesnes degalų kainas nei vidutinės degalų kainos kituose Sąjungos oro uostuose?*

Struktūriniai degalų tiekimo sunkumai, kylantys dėl tam tikro Sąjungos oro uosto geografinių ypatumų (kaip paaiškinta 5.2.2.1 punkte), gali lemti trečiąją sąlygą – gerokai didesnes degalų kainas nei vidutinės panašių rūšių degalų kainos kituose Sąjungos oro uostuose.

Be to, dėl didelio sezoniškumo Sąjungos oro uostuose, susiduriančiuose su degalų tiekimo sunkumais ir pasižyminčiuose nepalankiais geografiniais ypatumais, galėtų padidėti aviacinių degalų paklausa, todėl kainos būtų gerokai didesnės nei vidutinės panašių rūšių degalų kainos kituose Sąjungos oro uostuose.

([39]) Dokumentas pateikiamas adresu https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Kitiems Sąjungos oro uostams degalai iš esmės gali būti tiekiami, pavyzdžiui, vamzdynais, ir taip gali būti išvengiama papildomų transportavimo išlaidų, pavyzdžiui, išlaidų, susijusių su degalų tiekimu į saloje esantį oro uostą. Kituose Sąjungos oro uostuose transportavimo išlaidos galėtų būti sumažintos, jei Sąjungos oro uoste būtų daugiau nei vienas degalų tiekėjas arba jei oro uostas būtų netoli degalų gamyklos. Šie elementai sudaro palankias sąlygas konkurencingesnei aviacinių degalų kainodarai nei Sąjungos oro uostuose, kurių geografiniai ypatumai aprašyti 5.2.2.1 punkte.

5.2.2.4 punkte paaiškinta, kokių elementų įrodymų reikia, kad būtų galima įrodyti gerokai didesnes nei panašių aviacinių degalų kainas.

5.2.2.3. *Kokia konkurencinė padėtis orlaivio naudotojui yra labai nepalanki, palyginti su kituose panašių savybių Sąjungos oro uostuose esančiomis rinkos sąlygomis?*

Pirmiausia įrodęs, kad dėl oro uosto buvimo vietos oro uoste patiriama struktūrinių degalų tiekimo sunkumų, dėl kurių degalų kainos yra gerokai didesnės, orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad laikosi ketvirtojo reikalavimo, t. y. jei pildytų degalus tame Sąjungos oro uoste, jis atsidurtų labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su kituose panašių konkurencinių savybių Sąjungos oro uostuose esančiomis rinkos sąlygomis.

Orlaivio naudotojas atsidurtų labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, jei jo būtų reikalaujama papildyti degalų atsargas, kaip nurodyta RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje, toliau nurodytais atvejais:

— aviacinių degalų kainos Sąjungos oro uoste, kuriam prašoma taikyti išimtį, yra gerokai didesnės dėl jo geografinių ypatumų ir degalų tiekimo sunkumų. Todėl orlaivių naudotojui būtų sudėtinga veiksmingai konkuruoti dėl verslo su kitais orlaivių naudotojais, vykdančiais skrydžius į kitus Sąjungos oro uostus, esančius toje pačioje žmonių traukos teritorijoje ir laikomus pakeičiamais keleivių paklausos požiūriu. Taip galėtų atsitikti, jei, pavyzdžiui, Sąjungos oro uostas (taigi ir prašymą pateikęs orlaivio naudotojas) aptarnauja turistų ir (arba) poilsiautojų srautus, kuriuos būtų galima nukreipti į kitą Sąjungos oro uostą, tenkinantį panašią vartotojų paklausą toje pačioje žmonių traukos teritorijoje. Tokį vertinimą reikia atlikti kiekvienu konkrečiu atveju, tačiau tokio pakeičiamumo galima tikėtis tarp kai kurių mažiausių salų, kurios daugiausia priklauso nuo turistų srauto ir neturi kitos didelės uždarosios paklausos, arba, pavyzdžiui, tarp salos ir žemyno pakrantės, esančių toje pačioje žmonių traukos teritorijoje;

— nepalanki konkurencinė padėtis turi būti ne tik pakankama; ji turi būti *labai nepalanki*. Galima tikėtis tam tikrų kainų ir orlaivių naudotojų konkurencinės padėties skirtumų (įskaitant sąnaudų skirtumus), tačiau tai savaime nepagrįstų išimties taikymo. Tam, kad konkurencinė padėtis būtų labai nepalanki, nepakanka tik nedidelio konkurencinių sąlygų skirtumo. Bet kokiu atveju 5 straipsnio 3 dalies b punktą reikės taikyti kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgiant į maršrutą ir į tai, ar du Sąjungos oro uostai yra toje pačioje žmonių traukos teritorijoje.

3 pavyzdys. Orlaivio naudotojas **Y** prašo pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies b punktą laikinai netaikyti pareigos papildyti degalų atsargas išvykstant iš Sąjungos oro uosto **A** (esančio saloje) į Sąjungos oro uostą **B** (esantį žemyninėje dalyje). Maršrutas yra **B–A–B**. Oro uostas **A** iš esmės įsikūręs laisvalaikio paskirties vietoje ir dėl savo geografinių ypatumų susiduria su struktūriniais degalų tiekimo sunkumais, dėl kurių degalų kainos yra gerokai didesnės. Prašyme taikyti išimtį **Y** turės įrodyti, kad dėl sąlygų oro uoste **A** jis atsiduria labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su orlaivių naudotojais, vykdančiais skrydžius iš toje pačioje žemyninėje dalyje esančio oro uosto **B** į Sąjungos oro uostą **N**. Šiuo atveju **N** būtų Sąjungos oro uostas, esantis oro uosto **A** žmonių traukos teritorijoje ir siūlantis laisvalaikio paskirties vietą, panašią į tą, kurioje įsikūręs oro uostas **A**.

— Orlaivio naudotojo konkurencinė padėtis Sąjungos oro uoste, kuriam jis prašo taikyti išimtį, galėtų būti labai nepalanki, palyginti su kitais panašių konkurencinių savybių (pvz., dydžio, buvimo vietos valstybėje narėje arba kaimyninėje valstybėje narėje (-se), verslo modelio ir oro eismo rūšių derinio) Sąjungos oro uostais. Šią nepalankią padėtį galėtų lemti tokie veiksniai kaip didesnės veiklos sąnaudos (įskaitant oro uosto ir aptarnavimo mokesčius), pajėgumų apribojimai (pvz., riboti perono pajėgumai ir infrastruktūros įrenginiai) ir (arba) prastas oro uosto pasiekiamumas.

4 pavyzdys. Orlaivio naudotojas **Y** prašo taikyti išimtį pagal 5 straipsnio 3 dalies b punktą Sąjungos oro uostui **A**, kuriame vežėjas atsiduria nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su Sąjungos oro uostu **B**, nes jame gerokai didesnės aviacinių degalų kainos ir veiklos sąnaudos, prastesnis susisiekimas, o keleivių aptarnavimo infrastruktūra mažiau patraukli. Tai, kad oro transporto bendrovės ir keleiviai labiau linkę teikti pirmenybę Sąjungos oro uostui **B**, turės įtakos Sąjungos oro uosto **A** gebėjimui pritraukti ir išlaikyti keleivių srautą.

Taigi, teikdamas prašymą taikyti išimtį pagal 5 straipsnio 3 dalies b punktą, orlaivio naudotojas turės įrodyti, kad dėl gerokai didesnės aviacinių degalų kainos Sąjungos oro uoste, kurią lemia oro uosto geografiniai ypatumai ir su tuo susiję degalų tiekimo sunkumai, jis atsiduria labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su kitais orlaivių naudotojais, vykdančiais skrydžius į Sąjungos oro uostų siūlomas galimai pakaitines paskirties vietas. Kitaip tariant, prašymą teikiantis orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad, jam nesuteikus RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje numatytos pareigos taikymo išimties, jis praras didelį keleivių srautą kitam orlaivio naudotojui, kuris siūlo panašią alternatyvią paskirties vietą.

Reikia atsižvelgti į tai, kad šiuose pavyzdžiuose nurodytos aplinkybės, kuriomis išimtis galėtų būti taikoma, tačiau tam, kad ją būtų galima taikyti, turi būti įvykdyti visi 5 straipsnio 3 dalies b punkto reikalavimai. Tai reiškia, kad orlaivio naudotojo prašymas taikyti išimtį negali būti patenkintas vien dėl to, kad jis teigia, jog gali gauti konkurencingesnę degalų kainą oro uoste A, esančiame arčiau degalų gamyklos, nei oro uoste B, esančiame kalnuotame regione. Atitiktis turi būti įrodyta visiems 5 straipsnio 3 dalies b punkto reikalavimams atskirai.

5.2.2.4. *Kaip orlaivio naudotojas gali pagrįsti savo prašymą taikyti išimtį?*

Pirma, orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad Sąjungos oro uostas, kuriam prašoma taikyti išimtį, susiduria su struktūriniu aviacinių degalų tiekimo sunkumu.

Antra, orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad tiekimo sunkumai kyla dėl jo geografinių ypatumų. Geografinė padėtis kai kuriose salose gali būti savaime suprantama (pvz., mažose salose be geležinkelio ar kelių jungčių su žemynine dalimi), tačiau vis tiek reikėtų įrodyti, kad tenkinami šie reikalavimai: i) struktūriniai degalų tiekimo sunkumai ir ii) geografiniai ypatumai. Prašymas taikyti išimtį dėl atokių arba kalnuotų regionų turėtų būti išsamiai paaiškintas (pavyzdžiui, kodėl ir kaip oro uosto geografiniai ypatumai lemia degalų tiekimo apribojimus). Į prašymą taikyti išimtį taip pat reikėtų įtraukti konkrečių degalų tiekimo sunkumų aprašymą. Kitaip tariant, vien geografinių ypatumų įrodymo nepakaks, kad prašymas taikyti išimtį būtų patenkintas. Taip pat reikia įrodyti tiekimo sunkumus.

Trečia, orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad kitų Sąjungos oro uostų ir Sąjungos oro uosto, dėl kurio jis prašo suteikti degalų papildymo pareigos taikymo išimtį, vidutinės panašių rūšių aviacinių degalų kainos labai skiriasi. Orlaivio naudotojas turi pateikti kompetentingai institucijai visus turimus susijusius dokumentus, kad įrodytų gerokai didesnes degalų kainas (pvz., degalų tiekėjo (-ų) įvairiuose Sąjungos oro uostuose siūlomas kainas ir specializuotų platformų nurodytas vidutines kainas). Vertinimui pagrįsti galėtų būti naudojami šie elementai:

— panašių aviacinių degalų kainų palyginimas. Tai reiškia, kad, pavyzdžiui, žibalo ir TAD kainų palyginimas nebūtų tinkamas būdas įrodyti didelį kainų skirtumą. Žibalo kainos turi būti lyginamos su žibalo kainomis, o TAD mišiniai turi būti lyginami su panašių TAD mišinių kainomis;

— panašių oro uostų kainų palyginimas, be kita ko, atsižvelgiant į jų dydį, vietą (t. y. valstybėje narėje arba kaimyninėje valstybėje narėje (-se)), verslo modelį ir oro eismo rūšių derinį. Pagal kainų palyginimui pasirinktų oro uostų nurodytas kainas bus nustatoma vidutinės aviacinių degalų rinkos kainos tuose Sąjungos oro uostuose, siekiant jas palyginti su gerokai aukštesnėmis kainomis Sąjungos oro uoste, kuriam prašoma taikyti išimtį;

— didelio aviacinių degalų kainų skirtumo palyginimą galima pagrįsti orlaivių naudotojų sąnaudų analize ir (arba) pelno maržos analize;

— didelį aviacinių degalų kainų skirtumą galima pagrįsti pasiūlos ir paklausos, kurios daro poveikį kainoms, analize (t. y. pasiūlos suvaržymai ir paklausos pokyčiai, pvz., sezoniniai pokyčiai).

Ketvirta, orlaivio naudotojas turi įrodyti, kad jis atsiduria labai nepalankioje konkurencinėje padėtyje, palyginti su kitais orlaivių naudotojais, vykdančiais skrydžius į kitus panašių konkurencinių savybių Sąjungos oro uostus. Todėl orlaivio naudotojas turės pagrįsti savo prašymą nurodydamas kitą konkuruojančią Sąjungos oro uosto siūlomą paskirties vietą (-as), įrodydamas, kaip tas Sąjungos oro uostas konkuruoja su Sąjungos oro uostu, dėl kurio prašoma taikyti išimtį, ir įrodyti keleivių praradimą tam kitam Sąjungos oro uostui arba numatomą ir nehipotetinę tokio keleivių praradimo riziką (abiem atvejais įrodoma, kad praradimas yra didelis).

Rekomenduojama, kad institucijos, vertinančios prašymus pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies b punktą, prieš priimdamos sprendimą dėl prašymo patenkinimo ar atmetimo, turėtų susisiekti su savo nacionalinėmis konkurencijos institucijomis. Šis bendradarbiavimas visų pirma turėtų apimti vertinimą dėl reikalavimų, susijusių su gerokai didesnėmis degalų kainomis, palyginti su vidutinėmis degalų kainomis kituose Sąjungos oro uostuose, ir labai nepalankia konkurencine padėtimi, palyginti su kituose panašių konkurencinių savybių Sąjungos oro uostuose esančiomis rinkos sąlygomis.

6. **KOMPETENTINGA INSTITUCIJA RFEUA 5 STRAIPSNIO TIKSLAIS**

6.1. **Institucijų vaidmuo taikant RFEUA 5 straipsnio 2 ir 3 dalis**

Pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį orlaivio naudotojui leidžiama nesilaikyti RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyto degalų papildymo reikalavimo, jei tai tinkamai pagrįsta dėl priežasčių, susijusių su taikytinų degalų saugos taisyklių laikymusi. Tokios aplinkybės turi būti tinkamai pagrįstos RFEUA 11 straipsnio 6 dalyje nurodytai kompetentingai institucijai (-oms) ir EASA, kartu nurodant susijusius maršrutus ([40]).

RFEUA 11 straipsnio 6 dalyje nustatyta, kad „[a]tsakinga valstybė narė, kurios kompetentinga institucija (-os), paskirta (-os) pagal [RFEUA 11 straipsnio] 1 dalį, yra atsakinga (-os) už tam tikrą Sąjungos oro uostą valdančią įstaigą, nustatoma remiantis atitinkama Sąjungos oro uosto teritorine jurisdikcija“.

Todėl, taikant RFEUA 5 straipsnio 2 dalį, orlaivio naudotojas turi RFEUA 11 straipsnio 6 dalyje nurodytai institucijai pranešti ir pagrįsti degalų saugos priežastis, dėl kurių jis nevykdo 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos degalų papildymo pareigos (t. y. 90 proc. metinio degalų kelionei ir riedėjimui prieš pakilimą poreikio), taip pat nurodyti, kuriems maršrutams daromas poveikis. Tai institucija, atsakinga už tam tikrą Sąjungos oro uostą valdančią įstaigą, kuri savo ruožtu nustatoma remiantis atitinkama oro uosto teritorine jurisdikcija.

RFEUA 5 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad tam tikromis aplinkybėmis RFEUA 11 straipsnio 6 dalyje nurodytos kompetentingos institucijos (-ų) iš anksto gali būti paprašyta suteikti 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos degalų papildymo pareigos taikymo išimtis. Todėl, taikant 5 straipsnio 3 dalį, orlaivio naudotojas turi prašyti institucijos, atsakingos už Sąjungos oro uostą, kuriame, orlaivio naudotojo teigimu, jis negali papildyti degalų, suteikti galimas išimtis ([41]) arba atsisakyti jas suteikti pagal tą nuostatą.

Apibendrinant galima teigti, kad kompetentinga institucija, gaunanti praėjusio laikotarpio pagrindimus dėl saugos sumetimais nepapildyto degalų kiekio ir išankstinius prašymus atleisti nuo pareigos papildyti degalų, yra oro uosto, kuriame degalų atsargos nepapildomos, kompetentinga institucija. Ši institucija gali skirtis nuo institucijos, kompetentingos skirti baudas orlaivio naudotojui.

6.2. **Kas yra kompetentinga institucija, atsakinga už pareigos papildyti degalų vykdymo užtikrinimą ir baudų skyrimą?**

RFEUA 11 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „[v]alstybės narės paskiria kompetentingą instituciją (-as), atsakingą (-as) už šio reglamento taikymo užtikrinimą ir baudų skyrimą orlaivių naudotojams, Sąjungos oro uostus valdančioms įstaigoms ir aviacinių degalų tiekėjams“.

Siekdama palengvinti kompetentingų institucijų bendradarbiavimą, padidinti skaidrumą ir palengvinti suinteresuotųjų šalių prieigą, Komisija savo interneto svetainėje skelbia paskirtų nacionalinių kompetentingų institucijų, atsakingų už RFEUA įgyvendinimą ir vykdymo užtikrinimą, sąrašą ([42]).

([40]) Orlaivio naudotojas taip pat turi įtraukti šią informaciją į RFEUA 8 straipsnyje nurodytą ataskaitą (t. y. metinę ataskaitą), kartu atskirai nurodydamas susijusius degalų kiekius. Ši ataskaita turi būti pateikta pagal RFEUA 11 straipsnio 5 dalį paskirtai institucijai. Ataskaita (įskaitant dėl saugos priežasčių papildytus kiekius) turi būti pateikta iki kiekvienų ataskaitinių metų kovo 31 d. (ataskaitoje pateikiama praėjusio laikotarpio informacija).

([41]) Prašymai taikyti išimtis maršrutui pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalį kompetentingai institucijai turi būti pateikti likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki numatytos išimties taikymo pradžios dienos (prašoma iš anksto).

([42]) Pagal RFEUA paskirtų kompetentingų institucijų sąrašas pateikiamas Mobilumo ir transporto GD interneto svetainėje (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

RFEUA 11 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad už konkretų orlaivio naudotoją atsakinga paskirta institucija (-os) (žr. RFEUA 11 straipsnio 1 dalį) nustatoma (-os) pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 748/2009 ([43]). Jei orlaivio naudotojas Komisijos reglamentu (EB) Nr. 748/2009 nebuvo priskirtas valstybei narei, nustatant instituciją, kuriai turi būti priskirtas orlaivio naudotojas ([44]), bus laikomasi Direktyvos 2003/87/EB ([45]) 18a straipsnyje nustatytų taisyklių. Šiose taisyklėse pateikiamos nuostatos, kuriomis reglamentuojamas kiekvieno orlaivio naudotojo priskyrimas jį administruojančiai valstybei narei. Šio priskyrimo tikslas – sumažinti orlaivių naudotojams ir už RFEUA vykdymo užtikrinimą atsakingoms valstybėms narėms tenkančią administracinę naštą.

Kompetentinga institucija (-os), atsakinga (-os) už baudų skyrimą orlaivių naudotojams (žr. RFEUA 12 straipsnio 2 dalį) už RFEUA 5 straipsnyje nustatytų reikalavimų nesilaikymą, yra valstybių narių pagal RFEUA 11 straipsnio 1 ir 5 dalis paskirta institucija (-os). Tai reiškia, kad tik paskirta institucija (-os) turėtų skirti baudas orlaivių naudotojams, kurie jai (-oms) buvo priskirti pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 748/2009 arba Direktyvos 2003/87/EB 18a straipsnyje nustatytas taisykles. Tai bus ta pati institucija (-os), kuri (-ios) gaus jai (-oms) priskirtų orlaivių naudotojų ataskaitas (pagal RFEUA 8 straipsnio 1 dalį), taigi ir ta pati institucija (-os), kuri (-ios) turės tiesioginę prieigą prie viso metinės ataskaitos, kurioje nurodoma, ar buvo pasiektos 5 straipsnio 1 dalyje nustatytos ribos, turinio.

Tokia paskirta institucija (-os) yra atsakinga (-os) už baudų skyrimą jai (-oms) priskirtiems orlaivių naudotojams ir tų baudų surinkimą, net jei RFEUA 5 straipsnyje nustatytos ribos nebuvo pasiektos Sąjungos oro uostuose, esančiuose už jos (-ų) atitinkamos valstybės narės ribų. Iš tiesų, toks reikalavimų nesilaikymas yra susijęs ne su konkrečiu Sąjungos oro uostu, o su ES masto pareiga užtikrinti, kad jų metinis papildytas aviacinių degalų kiekis atitiktų RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatytas ribas. Tokia paskirta institucija (-os) turės reikiamą informaciją apie degalų saugos sumetimais į orlaivio baką įpiltus degalus, nes tai yra dalis orlaivių naudotojų pareigų teikti ataskaitas pagal RFEUA 8 straipsnio 1 dalies d punktą ir II priedą.

5 pavyzdys. Kompetentingos institucijos (-ų) paskyrimas

Valstybė narė **A** paskiria savo civilinės aviacijos generalinį direktoratą (toliau – **A-DGCA**) savo kompetentinga institucija pagal RFEUA 11 straipsnio 1 dalį. Pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 748/2009 orlaivio naudotojas **Y** priskiriamas valstybei narei **A**. Šiame pavyzdyje **A-DGCA** bus kompetentinga institucija, atsakinga už vykdymo užtikrinimą ir baudų skyrimą orlaivio naudotojui **Y** pagal RFEUA, jei šis orlaivio naudotojas nevykdo savo pareigų pagal RFEUA 5 straipsnį.

6 pavyzdys. Kas yra kompetentinga institucija pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį ir kokios yra pasekmės pagal RFEUA 8 straipsnį?

Orlaivio naudotojas **Y** vykdo skrydžius maršrutu tarp valstybių narių **A** ir **B** ir skrydžius maršrutu iš valstybės narės **B** į trečiąją šalį. Pagal RFEUA 11 straipsnio 5 dalies taisykles **Y** priskiriamas valstybės narės **A** kompetentingoms institucijoms **(A-DGCA)**. **Y** parengia savo metines ataskaitas pagal RFEUA 8 straipsnį (pagal Reglamento II priedą) ir informaciją, kuri turi būti pateikta pagal 5 straipsnio 2 dalį. Šiame pavyzdyje orlaivio naudotojo pareigos:

(1) iš valstybės narės **A** į valstybę narę **B**: šiame pavyzdyje **Y** atitinka 90 proc. reikalavimą papildyti degalų atsargas (žr. RFEUA 5 straipsnio 1 dalį) valstybės narės **A** Sąjungos išvykimo oro uoste. **Y** turi pateikti ataskaitą A-DGCA, nes jis priskirtas valstybei narei **A**. Jis taip pat turi pateikti ataskaitą EASA, kad įvykdytų RFEUA 8 straipsnio 1 dalyje nustatytas pareigas;

(2) iš valstybės narės **B** į trečiąją šalį: įvertinęs savo metines degalų papildymo pareigas, **Y** supranta, kad valstybės narės **B** Sąjungos išvykimo oro uoste jis nepasiekia 90 proc. ribos, nustatytos RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje. Tačiau **Y** mano, kad šios ribos nepasiekimas yra pagrįstas dėl priežasčių, susijusių su degalų sauga pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį.

([43]) 2009 m. rugpjūčio 5 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 748/2009 dėl orlaivių naudotojų, kurie 2006 m. sausio 1 d. arba vėliau vykdė Direktyvos 2003/87/EB I priede nurodytą aviacijos veiklą, sąrašo, kuriame nurodoma kiekvieno orlaivių naudotojo administruojanti valstybė narė, (OL L 219, 2009 8 22, p. 1).

([44]) Į RFEUA taikymo sritį patenkančių orlaivių naudotojų sąraše, paskelbtame Mobilumo ir transporto GD interneto svetainėje, nurodoma institucija, kuriai priskirtas kiekvienas orlaivio naudotojas.

([45]) 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

Šiame pavyzdyje **Y** turėtų **dvigubą pareigą**: i) valstybės narės **B** (kurioje neįvykdomas degalų papildymo reikalavimas) kompetentingai institucijai jis turėtų tinkamai pagrįsti, kodėl neįvykdė to degalų papildymo reikalavimo, ir ii) pagal RFEUA 8 straipsnio 1 dalį **A-DGCA** ir EASA pranešti apie į baką neįpiltą degalų kiekį ir pateikti atitinkamus pagrindimus.

→ Remiantis šiuo pavyzdžiu, **A-DGCA** yra **Y** priskirta kompetentinga institucija. Taigi, kaip paaiškinta, ji yra šio orlaivio naudotojo pagal RFEUA 8 straipsnio 1 dalį teikiamų ataskaitų gavėja. **A-DGCA** taip pat yra kompetentinga institucija, atsakinga už baudų skyrimą orlaivio naudotojui **Y** už RFEUA 5 straipsnio 1 dalies nesilaikymą, jei **A-DGCA**, įvertinęs ataskaitą ir pasikonsultavęs su valstybės narės **B** kompetentinga institucija (kai aktualu), nustato, kad pažeidimas padarytas valstybės narės **B** Sąjungos išvykimo oro uoste.

7 pavyzdys. Kas yra kompetentinga institucija pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalį?

Orlaivio naudotojas **Y** išvyksta iš Sąjungos oro uosto, esančio valstybės narės **B** sostinėje, skrenda į Sąjungos oro uostą, esantį valstybės narės **C** saloje, ir tada grįžta į valstybės narės **B** sostinę (maršrutas **B–C–B**). Šiame pavyzdyje **Y** nustato, kad jam reikia prašyti taikyti išimtį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a punktą maršrutui **C–B**, nes degalų tiekimas valstybėje narėje **C** intensyviuoju turizmo sezonu neužtikrinamas ir dėl to orlaivių parengimo reisams laikas yra nepagrįstai ilgas. Orlaivio naudotojas įvertino reikalavimus, kuriuos reikia įvykdyti pagal 5 straipsnio 3 dalies a punktą, ir supranta, kad jie yra įvykdyti. **Y** turi prašyti valstybės narės **C** kompetentingos institucijos (t. y. Sąjungos oro uosto, kuriame orlaivio naudotojas neketina papildyti degalų, valstybės narės kompetentingos institucijos) jam taikyti išimtį.

Prašant taikyti išimtį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a arba b punktą **skrydžiams tarp trijų oro uostų**, prašymas turi būti pateiktas oro uosto, kuriame orlaivio naudotojas negali papildyti degalų, kompetentingai institucijai.

8 pavyzdys. Kompetentingos institucijos vykdant skrydžius tarp trijų oro uostų

Vykdydamas skrydį maršrutu **A–B–C–D–A**, orlaivio naudotojas **Y** negali papildyti degalų Sąjungos oro uostuose **B** ir **D** dėl 5 straipsnio 3 dalies a arba b punkte nurodytų priežasčių. Orlaivio naudotojas **Y** turėtų prašyti i) Sąjungos oro uosto **B** kompetentingos institucijos taikyti išimtį maršrutui **B–C** ir ii) Sąjungos oro uosto **D** kompetentingos institucijos taikyti kitą išimtį maršrutui **D–A**.

7. **INSTITUCIJŲ BENDRADARBIAVIMAS**

RFEUA 11 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad „Komisija, Agentūra [EASA] ir valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiauja ir keičiasi visa aktualia informacija, kad užtikrintų veiksmingą šio reglamento įgyvendinimą ir jo laikymąsi“.

RFEUA 11 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiautų ir keistųsi visa informacija, kuri yra svarbi siekiant užtikrinti veiksmingą Reglamento įgyvendinimą ir jo laikymąsi. Tai apima galimas išimtis, kurios galėjo būti suteiktos pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalį. Siekdamos užtikrinti nuoseklų RFEUA 5 straipsnio taikymą, kompetentingos institucijos taip pat turi bendradarbiauti ir keistis informacija su EASA ir Komisija. Toks bendradarbiavimas reikalingas atsižvelgiant į kompetentingų institucijų pareigas, tačiau Komisija ir EASA gali jį palengvinti.

Paskirta institucija (-os) turi turėti būtiną teisinę ir administracinę sistemą nacionaliniu lygmeniu, kad užtikrintų baudų surinkimą pagal RFEUA 12 straipsnio 9 dalį.

Informacija, kurią pagal RFEUA 5 straipsnio 2 dalį gauna RFEUA 11 straipsnio 6 dalyje nurodyta kompetentinga institucija, bus naudojama, jei institucijoms reikės bendradarbiauti, pavyzdžiui, peržiūrint metinę ataskaitą arba priimant sprendimą dėl baudos skyrimo. Už baudų skyrimą atsakinga institucija gali prašyti institucijos, kurioje RFEUA 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta degalų papildymo riba nebuvo pasiekta dėl degalų saugos taisyklių laikymosi, pateikti nuomonę.

8. DĖL PRAŠYMO TAIKYTI IŠIMTĮ PAGAL RFEUA 5 STRAIPSNIO 3 DALIES A ARBA B PUNKTĄ PROCESO IR KOMISIJOS VAIDMENS

8.1. Išimties taikymo trukmė ir galiojimo pratęsimas

RFEUA 5 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad kompetentingos institucijos suteikta išimtis (-ys) galioja ribotą laikotarpį, kuris negali viršyti vienų metų. Todėl kompetentinga institucija sprendime, kuriuo ji suteikia išimtį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a arba b punktą, turėtų nurodyti tikslią išimties taikymo trukmę. Ši trukmė gali sutapti su veiksnio, trukdančio papildyti degalų, trukme oro uoste, tačiau negali viršyti vienų metų ribos.

Orlaivio naudotojo prašymu kompetentinga institucija gali peržiūrėti išimtį jos galiojimui nesibaigus. Visi prašymai pratęsti išimties galiojimą turėtų būti pateikti likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki išimties galiojimo pabaigos datos.

9 pavyzdys. Išimties taikymo trukmė

Orlaivio naudotojui **Y** gali prireikti taikyti išimtį mažame, perpildytame, saloje esančiame Sąjungos oro uoste vasaros tvarkaraščio laikotarpiu, nes tai yra intensyviausias metų laikotarpis. Tačiau išimties šiai salai žiemos tvarkaraščio laikotarpiu gali nereikėti. Kompetentinga institucija įvertins, ar įvykdyti RFEUA 5 straipsnio 3 dalies reikalavimai, ir suteiks išimtį tol, kol bus išspręstos problemos, kuriomis grindžiamos išimtys, ir bet kuriuo atveju ne ilgiau kaip vieniems metams.

8.2. Kada prašymas turėtų būti pateiktas kompetentingai institucijai?

Orlaivio naudotojas turi pateikti prašymą kompetentingai institucijai likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki numatytos išimties taikymo pradžios dienos (RFEUA 5 straipsnio 3 dalis). Išimčių galima prašyti skirtingu metų laiku. Kompetentinga institucija gali leisti taikyti išimtį tik tuo atveju, jei laikomasi 5 straipsnio 3 dalies a arba b punkte nustatytų reikalavimų ir jei prašymas yra tinkamai pagrįstas. Kompetentinga institucija sprendimą dėl prašymo turi priimti nepagrįstai nedelsdama ir ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki numatytos išimties taikymo pradžios dienos pagal RFEUA 5 straipsnio 5 dalį.

8.3. Kompetentinga institucija gali paprašyti papildomos informacijos

RFEUA 5 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad kompetentinga institucija, vertindama prašymus taikyti išimtis pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a arba b punktą, be orlaivio naudotojo jau pateiktų pagrindimų, gali prašyti, kad orlaivio naudotojas pateiktų papildomos informacijos. Kompetentinga institucija nustato, kokios informacijos jai reikia prašymui taikyti išimtį įvertinti.

Jei kompetentinga institucija prašo papildomos informacijos, sprendimo priėmimo terminas sustabdomas, kol orlaivio naudotojas pateiks išsamią informaciją.

8.4. Kompetentingos institucijos sprendimas (RFEUA 5 straipsnio 6 dalis)

Kompetentinga institucija turi priimti sprendimą dėl pirmojo orlaivio naudotojo pateikto prašymo taikyti išimtį pagal RFEUA 5 straipsnio 3 dalies a arba b punktą priėmimo arba atmetimo. Jei sprendimas per RFEUA 5 straipsnio 5 dalyje nustatytą laikotarpį nepriimamas, orlaivio naudotojas negali to laikyti sprendimu, kuriuo leidžiama suteikti prašomą išimtį.

Jei ne vėliau kaip likus vienam mėnesiui iki anksčiau suteiktos išimties galiojimo pabaigos sprendimas dėl prašymo pratęsti išimties galiojimą nepriimamas, tai laikoma sprendimu, kuriuo leidžiama toliau taikyti išimtį, kurios galiojimą prašoma pratęsti. Taip bus tuo atveju, jei orlaivio naudotojas savo prašymą pratęsti išimties galiojimą pateikė kartu su išsamiu ir tinkamu pagrindimu, likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki išimties galiojimo pabaigos.

8.5. **Kada pradeda galioti nacionalinės institucijos sprendimas?**

RFEUA 5 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad orlaivio naudotojas turi teisę apskųsti kompetentingos institucijos sprendimą, kuriuo prašymas suteikti išimtį atmetamas. Jei sprendimas apskundžiamas, atsižvelgiant į valstybių narių procesinę autonomiją, bus taikomos atitinkamos nacionalinės procedūros ir bus nustatyta, ar skundžiamo nacionalinio sprendimo galiojimas turėtų būti sustabdytas, ar ne.

8.6. **Komisijos vaidmuo**

8.6.1. ***Išimčių sąrašo paskelbimas***

Kompetentingos institucijos turi pateikti Komisijai suteiktų išimčių ir atmestų prašymų taikyti išimtį sąrašą. Prie sąrašo pridedamas prašymo taikyti išimtį patenkinimo arba atmetimo pagrindimas ir vertinimas (RFEUA 5 straipsnio 8 dalis). Tai gali būti atliekama pagal kategorijas (pvz., neįrodytas vienas iš reikalavimų, nesilaikyta terminų).

Pagal 5 straipsnio 8 dalį Komisija turi paskelbti suteiktų išimčių sąrašą ir jį atnaujinti bent kartą per metus.

8.6.2. ***Dėl skundų, susijusių su suteiktomis išimtimis***

Pagal RFEUA 5 straipsnio 9 ir 10 dalis ir 16 straipsnio 2 dalį Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais kompetentingos institucijos (-ų) prašoma priimti sprendimą, kuriuo konkreti išimtis būtų panaikinta nuo kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios.

Jei laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis, prasideda praėjus mažiau nei dviem mėnesiams nuo kompetentingos institucijos sprendimo, kuriuo panaikinama išimtis, paskelbimo, sprendimas, kuriuo panaikinama ta išimtis, pradedamas taikyti nuo kito laikotarpio, kuriam sudaromas tvarkaraštis, pradžios ([46]).

Komisija gali nuspręsti imtis veiksmų savo iniciatyva arba įvertinusi rašytinį skundą dėl suteiktos išimties, kurį pateikė:

— valstybė narė,

— orlaivio naudotojas,

— atitinkamą Sąjungos oro uostą valdanti įstaiga,

— aviacinių degalų tiekėjas.

Siekdama palengvinti Komisijos atliekamą šio klausimo vertinimą ir nuspręsti, ar reikia priimti įgyvendinimo aktą, kad būtų galima prašyti panaikinti suteiktą išimtį, Komisija gali paprašyti valstybių narių ir orlaivių naudotojų pateikti visą būtiną informaciją. RFEUA 5 straipsnio 10 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės ir orlaivių naudotojai informaciją pateiktų nepagrįstai nedelsdami, o valstybės narės turi sudaryti palankesnes sąlygas orlaivių naudotojams teikti informaciją.

([46]) 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1) 2 straipsnio d punktas – „*laikotarpis, kuriam sudaromas tvarkaraštis – tai arba vasaros, arba žiemos sezonas, kaip naudojama oro vežėjų tvarkaraščiuose*“.