



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 19 септември 2023 г.  
(OR. en)

12916/23

---

---

Междуетноститутуцинално досие:  
2021/0205(COD)

---

---

CODEC 1587  
TRANS 348  
AVIATION 159  
ENV 987  
ENER 492  
IND 464  
COMPET 867  
ECO 62  
RECH 397  
CLIMA 398  
RELEX 1041  
PE 108

## ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

---

От: Генералния секретариат на Съвета  
До: Комитета на постоянните представители/Съвета

---

Относно: Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт  
– Резултати от първото четене в Европейския парламент  
(Страсбург, 11–14 септември 2023 г.)

---

### I. ВЪВЕДЕНИЕ

В съответствие с разпоредбите на член 294 от ДФЕС и Съвместната декларация относно практическите условия и ред за процедурата на съвместно вземане на решение<sup>1</sup> бяха осъществени редица неформални контакти между Съвета, Европейския парламент и Комисията с оглед на постигането на споразумение по това досие на първо четене.

---

<sup>1</sup> ОВ С 145, 30.6.2007 г., стр. 5.

Във връзка с това председателят на комисията по транспорт и туризъм (TRAN) Karima DELLI (Greens/EFA, Франция) представи от името на TRAN компромисно изменение (изменение № 137) на горепосоченото предложение за регламент, за което проектодоклад е изготвил José Ramón BAUZÁ DÍAZ (Renew, Испания). Въпросното изменение беше договорено по време на посочените по-горе неформални контакти. Други изменения не бяха представени.

## II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на пленарното заседание на 13 септември 2023 г. компромисното изменение (изменение № 137) на горепосоченото предложение за регламент беше прието. Така измененото предложение на Комисията представлява позицията на Парламента на първо четене, която се съдържа в неговата законодателна резолюция, приложена към настоящата бележка<sup>2</sup>.

Позицията на Парламента отразява предварително договореното между институциите. Ето защо Съветът следва да е в състояние да одобри позицията на Парламента.

След това актът ще бъде приет с формулировката, съответстваща на позицията на Парламента.

---

<sup>2</sup> Текстът на позицията на Парламента в законодателната резолюция съдържа обозначения на промените, внесени с измененията в предложението на Комисията. Допълненията към текста на Комисията са отбелязани с *получер курсив*. Заличеният текст е отбелязан със символа „■“.

**P9\_TA(2023)0319**

**Устойчиви авиационни горива (инициатива ReFuelEU — сектор „Авиация“)**

**Законодателна резолюция на Европейския парламент от 13 септември 2023 г. относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))**

**(Обикновена законодателна процедура: първо четене)**

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2021)0561),
  - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C9-0332/2021),
  - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
  - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 20 октомври 2021 г.<sup>1</sup>,
  - след консултация с Комитета на регионите,
  - като взе предвид временното споразумение, одобрено от компетентната комисия съгласно член 74, параграф 4 от своя Правилник за дейността, и поетия с писмо от 16 юни 2023 г. ангажимент на представителя на Съвета за одобряване на позицията на Парламента в съответствие с член 294, параграф 4 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
  - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
  - като взе предвид становищата на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и на комисията по промишленост, изследвания и енергетика,
  - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0199/2022),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
  2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето

---

<sup>1</sup> ОВ С 105, 4.3.2022 г., стр. 134.

предложение с друг текст, внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;

3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

**Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 13 септември 2023 г. с оглед на приемането на Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт (*инициатива ReFuelEU — сектор „Авиация“*)**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> *ОВ С 105, 4.3.2022 г., стр. 134.*

<sup>2</sup> Позиция на Европейския парламент от 13 септември 2023 г.

като имат предвид, че:

- (1) През последните десетилетия въздушният транспорт изпълнява жизненоважна роля за икономиката на Съюза и в ежедневието на гражданите на Съюза като един от най-добре функциониращите и най-динамичните сектори в икономиката на Съюза. Той е мощен стимул за икономическия растеж, заетостта, търговията и туризма, както и за свързаността и мобилността и на предприятията, и на гражданите, **и един от основните начини за връзка между най-отдалечените региони и континента**, особено в рамките на пазара на въздушния транспорт на Съюза. Растежът в областта на услугите за въздушен транспорт допринася в значителна степен за подобряването на свързаността, за **стимулирането на сближаването и за намаляването на регионалните различия** в рамките на Съюза, **по-специално за периферните, най-отдалечените, слабо населените и островните региони**, както и с трети държави, и е важен фактор за икономиката на Съюза.

(2) От 2020 г. насам въздушният транспорт е един от секторите, най-силно засегнати от кризата с COVID-19. ■ Очаква се въздушното движение да се възстанови постепенно през следващите години и да възвърне равнищата си отпреди кризата.

*Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) прогнозира растеж в Европа в размер до 3,1% годишно до 2050 г. за пътническият трафик и до 2,4% годишно за товарния трафик съгласно прогнозата си за периода след COVID-19 при сценарий с висок трафик.* Същевременно емисиите от въздушния транспорт се увеличават от 1990 г. насам, като е възможно тенденцията за увеличаване на емисиите да се възстанови с преодоляването на пандемията. Поради това е **наложително** да се подготвим за бъдещето и да извършим необходимите промени, за да се гарантира добре функциониращ **сектор** на въздушния транспорт, който **изцяло** допринася за постигането на целите на Съюза в областта на климата и се характеризира с висока степен на свързаност, **финансова достъпност**, безопасност и сигурност. **Съюзът е установил правни задължения съгласно Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета<sup>3</sup> за постигане на неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. и намаляване на нетните емисии на парникови газове до 2030 г. с най-малко 55% в сравнение с нивата от 1990 г. За да се постигне това, всички икономически сектори, включително транспортният сектор, трябва да предприемат бързи стъпки за декарбонизация. За сектора на въздушния транспорт това изисква силно увеличаване на производството, доставките и използването на устойчиви авиационни горива (УАГ).**

---

<sup>3</sup> 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) Функционирането на сектора на въздушния транспорт в Съюза се определя от неговия трансграничен характер в рамките на целия Съюз и от неговото глобално измерение. Авиационният пазар е един от най-интегрираните сектори на вътрешния пазар, уреден от единни правила за достъпа до пазара и условията за функциониране. **Външната политика на Съюза** в областта на въздушния транспорт се урежда от правила, установени на световно равнище от **ИКАО, и във** всеобхватни многостранни или двустранни споразумения между Съюза или неговите държави членки и трети държави. **Поради това е важно Съюзът да поддържа усилията, полагани на международно, многостранно и двустранно равнище за насърчаване на високо равнище на амбиция и конвергенция при използването на УАГ, при същевременно осигуряване на еднакви условия на конкуренция в международен план.**
- (4) Пазарът на въздушния транспорт е обект на силна конкуренция между стопанските субекти **в световен мащаб и** в целия Съюз, поради което еднаквите условия на конкуренция са абсолютно необходими. Стабилността и просперитетът на пазара на въздушния транспорт и неговите стопански субекти зависят от ясна и хармонизирана рамка на политиката, при която операторите на въздухоплавателни средства, летищата и други участници във въздухоплаването могат да извършват дейност въз основа на равни **правила и възможности, водещи до жизнеспособност на сектора и възможности за работа. До голяма степен полетите в рамките на ЕС са част от световни маршрути, определени в контекста на световен пазар на въздушния транспорт. Същото важи за маршрути от дестинации извън ЕС до дестинации извън ЕС, преминаващи през европейските летища.** При възникване на нарушения на пазара **■** операторите на въздухоплавателни средства или летищата **са изложени на риск** да се окажат в неблагоприятно положение спрямо вътрешните или външните конкуренти. От своя страна това може да доведе до загуба на конкурентоспособност за отрасъла на въздушния транспорт, **която излага на риск предприятията и работните места във въздушния транспорт**, както и до загуба на въздушни връзки **и възможности за избор на транспорт** за гражданите и предприятията.



- (5) По-специално е важно да се гарантират еднакви условия на конкуренция на целия пазар на въздушния транспорт в Съюза по отношение на авиационното гориво, което съставлява значителна част от разходите на операторите на въздухоплавателни средства, **като същевременно се стимулира декарбонизацията на въздушния транспорт чрез насърчаване на УАГ**. Разликите в цените на авиационното гориво могат да окажат въздействие ■ върху икономическите показатели на операторите на въздухоплавателни средства и да повлияят неблагоприятно върху конкуренцията на пазара. **По-високите цени на авиационното гориво, които пряко се изразяват в по-високи цени за крайните потребители, биха намалили свързаността на регионите, мобилността на гражданите и конкурентоспособността на сектора на въздушния транспорт, както и мобилността**. Когато са налице разлики в цените на авиационното гориво между летищата в Съюза или между летищата в Съюза и тези извън него, това може да принуди операторите на въздухоплавателни средства по икономически причини да адаптират стратегиите си за зареждане с гориво. Превозът на гориво над необходимото количество за полета увеличава разхода на гориво и води до излишни емисии на парникови газове. Съответно превозът на гориво над необходимото количество за полета от страна на операторите на въздухоплавателни средства подкопава ■ усилията на Съюза за опазване на околната среда. Някои оператори на въздухоплавателни средства могат да се ползват от изгодни цени на авиационното гориво в техните основни бази като конкурентно предимство спрямо други оператори на въздухоплавателно средство, извършващи дейност по подобни маршрути. Това може да окаже вредно въздействие върху конкурентоспособността на сектора на въздушния транспорт, **като доведе до нарушения на пазара** и навреди на въздушните връзки. С настоящия регламент следва да бъдат установени мерки, чрез които да бъдат предотвратени такива практики с цел да се избегне излишната вреда за околната среда, както и да се възстановят и поддържат условията за лоялна конкуренция на пазара на въздушния транспорт в Съюза.

- (6) Устойчивото развитие е основна цел на общата транспортна политика. Това изисква интегриран подход, целящ гарантирането **■** на ефективното функциониране на транспортните системи на Съюза, **при отчитане на социалните стандарти и целите в областта на околната среда**. Устойчивото развитие на въздушния транспорт изисква въвеждането на мерки, **включително икономически инструменти**, целящи намаляване на въглеродните емисии от въздухоплавателни средства, заминаващи от летища в Съюза, **и развиване на пазар за производство и доставки на УАГ**. Тези мерки следва да допринесат за изпълнението на целите на Съюза в областта на климата до 2030 г. и 2050 г.
- (7) В съобщение на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“, се определя посока за действие по отношение на транспортната система на Съюза с цел да бъде постигната нейната екологосъобразна и цифрова трансформация и тя да стане по-стабилна. Декарбонизацията на сектора на въздушния транспорт е необходим и труден процес, особено в краткосрочен план. Технологичните постижения **и ясният ангажимент от страна на отрасъла на въздухоплаването**, преследвани в европейски и национални програми за научни изследвания и иновации, допринесоха за значително намаляване на емисиите през последните десетилетия. Световният растеж на въздушното движение обаче изпревари намаляването на емисиите в сектора. Въпреки че се очаква новите технологии, **включително разработването на въздухоплавателни средства с нулеви емисии, задвижвани чрез електроенергия или водород**, да спомогнат за намаляване на зависимостта на полетите на къси разстояния от енергията от изкопаеми горива през следващите десетилетия **и да могат да играят важна роля в търговското въздухоплаване в средносрочен и дългосрочен план**, УАГ предлагат **обещаващо** решение за значителна декарбонизация на полетите от всякакъв обseg **както** в краткосрочен, **така и в средносрочен и дългосрочен** план. Понастоящем обаче този потенциал е в голяма степен неоползотворен **и трябва да бъде подпомогнат**.

- (8) *Принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място се прилага в сектора на въздушния транспорт. Внедряването на двигатели с по-висока енергийна ефективност допринася за намаляване на отпечатъка на полетите върху околната среда, както и за по-ресурсноефективно използване на УАГ.*
- (9) *УАГ са авиационни горива, които обхващат течни, заместващи горива, които са напълно заменяеми с конвенционалните авиационни горива и са съвместими със съществуващите двигатели на въздухоплавателните средства. Няколко начина за производство на УАГ са сертифицирани на световно равнище за използване в гражданското и военното въздухоплаване. УАГ са технологично готови да изпълняват важна роля за намаляването на емисиите от въздушния транспорт още в съвсем краткосрочен план. Очаква се те да съставляват голяма част от горивния микс във въздухоплаването в средно- и дългосрочен план. Освен това с подкрепата на подходящи международни стандарти по отношение на горивата **и с подкрепата за изработването на тези стандарти**, УАГ биха могли да допринесат за намаляване на съдържанието на ароматни съединения в крайното авиационно гориво, използвано от даден оператор на въздухоплавателно средство, което спомага за намаляването на други емисии, различни от СО<sub>2</sub>. Други *авиационни горива*, като например електроенергия или **■** водород, *са продукти на обещаващи технологии и се очаква да допринасят все повече за декарбонизацията на въздушния транспорт, като се започне от полетите на къси разстояния. Настоящият регламент има потенциала допълнително да ускори научното разработване и внедряване на тези технологии, както и да стимулира свързаните с тях търговски иновации, като даде възможност на икономическите оператори да вземат предвид тези технологии, когато станат утвърдени и налични на пазара. Това също така ще повиши пазарната сигурност и предсказуемост и ще действа като стимул за инвестиции в тези нови технологии, които са необходими.**

(10) Постепенното въвеждане на УАГ на пазара на въздушния транспорт в Съюза ще представлява допълнителен разход за гориво за авиокомпаниите, тъй като понастоящем производството по тези технологии за горива е по-скъпо в сравнение с конвенционалните авиационни горива. Очаква се това да задълбочи съществуващите до момента проблеми във връзка с еднаквите условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт в Съюза по отношение на авиационните горива и да предизвика допълнителни нарушения на пазара между операторите на въздухоплавателни средства и летищата, *също така в контекста на прилагането от Съюза и неговите държави членки на Схемата на ИКАО за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) в съответствие с Решение (ЕС) 2020/954<sup>4</sup> и на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС), въведена с Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>5</sup>, изменена с Директива (ЕС) 2023/958 на Европейския парламент и на Съвета<sup>6</sup>. Наличието на изходни суровини и производственият капацитет за УАГ са ограничени. Засилената конкуренция за ограничени изходни суровини би могла да доведе до недостиг на доставки и нарушения на пазара и по този начин да окаже отрицателно въздействие върху конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването като цяло.* В настоящия регламент следва да бъдат предвидени мерки, с които да се предотврати неблагоприятното въздействие от въвеждането на УАГ върху конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването, като бъдат определени

---

<sup>4</sup> *Решение (ЕС) 2020/954 на Съвета от 25 юни 2020 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Международната организация за гражданско въздухоплаване, по отношение на уведомяването за доброволно участие в Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) от 1 януари 2021 г. и избрания вариант за изчисляване на изисквания за компенсиране на операторите на въздухоплавателни средства през периода 2021—2023 г. (ОВ L 212, 3.7.2020 г., стр. 14).*

<sup>5</sup> *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).*

<sup>6</sup> *Директива (ЕС) 2023/958 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО по отношение на приноса на въздухоплаването към целта на Съюза за намаляване на емисиите в цялата икономика и подходящото прилагане на глобална, основана на пазара мярка (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 115).*

хармонизирани изисквания за целия Съюз.

(11) На световно равнище *УАГ* се регулират *и определят от* ИКАО, *където държавите се споразумяват за* подробни изисквания относно устойчивостта, проследимостта и отчитането на *сертифицираните начини за производство* на УАГ за използване на полети, обхванати от **■** CORSIA. Въпреки че в CORSIA са предвидени стимули и *УАГ* се считат за неразделен стълб от работата по осъществяване на дългосрочната глобална амбициозна цел за постигане до 2050 г. на въглеродна неутралност на международното въздухоплаване, приета на 41-вото събрание на ИКАО през октомври 2022 г., понастоящем не съществува задължителна схема за използването на *УАГ* за международни полети. По принцип всеобхватните многостранни или двустранни споразумения в областта на въздушния транспорт между Съюза или неговите държави членки и трети държави включват разпоредби относно опазването на околната среда. Към момента обаче тези разпоредби не налагат на договарящите страни никакви обвързващи изисквания за използването на *УАГ*.

*(12) С цел да се предотврати нарушаване на конкуренцията на световния пазар на въздушния транспорт, което би могло да доведе до загуба на транспортни потоци, свързващи се чрез летищата в Съюза, и до изместване на въглеродни емисии, както и за да се създаде световен пазар на УАГ, Съюзът следва да поеме водеща роля в световен мащаб в прехода към използването на УАГ, да участва в международни преговори за хармонизиране на определенията и стандартите за УАГ и да насърчава международната конвергенция относно правилата за производството, използването и зареждането на УАГ. Комисията и държавите членки следва да продължат усилията на ИКАО за амбициозна глобална рамка за производството и използването на УАГ. Освен това Комисията следва редовно да оценява дали разпоредбите на настоящия регламент имат неблагоприятни последици върху функционирането на пазара на въздушния транспорт на Съюза, конкурентоспособността на сектора, еднаквите условия на конкуренция в международен план по отношение на въздушните превозвачи и летищните центрове и евентуалната промяна на маршрута, водеща до изместване на въглеродни емисии, и когато е целесъобразно, да представя мерки за справяне с тези неблагоприятни последици.*

(13) На равнището на Съюза общи правила относно енергията от възобновяеми източници за транспортния сектор са определени в Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета<sup>7</sup>. В миналото такива хоризонтални междусекторни регулаторни рамки не се оказаха ефективни за осъществяването на преход от изкопаеми горива към **УАГ** във въздушния транспорт. В Директива (ЕС) 2018/2001 и предшестващия я акт се определят общи цели за всички видове транспорт, за които трябва да се доставят възобновяеми горива. Тъй като въздухоплаването е **сравнително** малък пазар на горива, за който производството на възобновяеми горива е по-скъпо **■** в сравнение с другите видове транспорт, **и функционира в условията на силно конкурентен и интегриран пазар на въздушния транспорт в Съюза**, регулаторната рамка следва да бъде допълнена със специални мерки за въздухоплаването, за да се стимулира ефективно внедряването на **УАГ**. Освен това националните правни актове, транспониращи Директива (ЕС) 2018/2001, в които националните правила относно **УАГ** биха определяли значително различаващи се цели, пораждаат рискове от значително фрагментиране на пазара на въздушния транспорт в Съюза. Би се очаквало това да задълбочи допълнително проблемите по отношение на еднаквите условия на конкуренция във въздушния транспорт.

---

<sup>7</sup> Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).



(14) Поради това трябва да бъдат предвидени единни правила за пазара на въздушния транспорт Съюза, които да допълнят Директива (ЕС) 2018/2001 и да допринесат за нейните общи цели чрез отговор на специфичните нужди и изисквания, възникващи от пазара на въздушния транспорт на Съюза, **и чрез насърчаване на УАГ**. По-специално целта на настоящия регламент е да се избегне фрагментиране на пазара на въздушния транспорт **на Съюза** и да се предотвратят евентуални нарушения на конкуренцията между стопанските субекти или нелоялни практики на избягване на разходи по отношение на зареждането с гориво от страна на операторите на въздухоплавателни средства, **като същевременно се стимулира разработването на УАГ в Съюза. Целенасочената подкрепа и финансиране на равнището на Съюза и на национално равнище, както и публичните и частните партньорства могат още да допълнят настоящия регламент, за да се подобри наличността и финансовата достъпност на УАГ и допълнително да се ускори доставянето и използването на УАГ. Освен това настоящият регламент не следва да засяга задълженията, предвидени в Директива (ЕС) 2018/2001; Държавите членки могат да заявяват използването на съответните горива, обхванати от настоящия регламент, за постигане на общите и конкретните цели, определени в посочената директива, при спазване на предвидените в нея условия и ограничения.**

- (15) На първо място целта на настоящия регламент е да се установи рамка, с която се възстановяват и поддържат еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт в Съюза по отношение на използването на авиационни горива. С тази рамка следва да се предотврати наличието на различаващи се изисквания в рамките на Съюза, които биха задълбочили практиките на зареждане с гориво, нарушаващи конкуренцията между операторите на въздухоплавателни средства или поставящи някои летища в Съюза в по-неблагоприятно конкурентно положение спрямо други. На второ място, целта на настоящия регламент е да се осигурят стриктни правила за пазара на въздушния транспорт на Съюза, за да се гарантира, че постепенното увеличаване на дяловете на **УАГ** може да бъде въведено на летищата в **Съюза** без вредно въздействие върху конкурентоспособността на пазара на въздушния транспорт на Съюза.
- (16) Важно е да се определят хармонизирани правила за целия вътрешен пазар, които да се прилагат пряко и по еднакъв начин по отношение на участниците на пазара на въздушния транспорт, от една страна, и пазара на авиационните горива, от друга страна. Общата рамка, установена с Директива (ЕС) 2018/2001, следва да бъде допълнена със специален законодателен акт, прилагаш се за въздушния транспорт. Този акт следва да включва постепенно увеличаващи се минимални дялове за доставката на **УАГ**. Тези минимални дялове следва да бъдат определени внимателно, като се вземат предвид целите за добре функциониращ пазар на въздушния транспорт в Съюза, необходимостта от декарбонизация на сектора на въздушния транспорт, както и настоящото състояние на отрасъла на **УАГ**.

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

*За да се постигне обаче по-високо равнище на амбиция, държавите членки следва да могат да решават, че настоящият регламент се прилага по отношение на летище, намиращо се на тяхна територия, което не достига праговете, определени в настоящия регламент, или което се намира в най-отдалечен регион по смисъла на член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Летище, намиращо се на територията на Съюза, което не достига праговете, определени в настоящия регламент, или намиращо се в най-отдалечен регион, следва да може да поиска от съответните компетентни органи да бъде третирано като летище в Съюза и по отношение на него да се прилага настоящият регламент. Освен това лице, извършващо полети в търговския въздушен транспорт, което не достига праговете, определени в настоящия регламент, или лице, изпълняващо полети, различни от полети в търговския въздушен транспорт и използващо горива за авиационни турбодвигатели, следва да може да реши да бъде третирано като оператор на въздухоплавателно средство за целите на настоящия регламент и следователно по отношение на него да се прилага настоящият регламент или неговите полети в нетърговски въздушен транспорт да бъдат обхванати от настоящия регламент.*

- (18) *Международните стандарти за авиационното гориво определят кои видове конвенционални авиационни горива могат да бъдат смесени с УАГ, което засяга приложимостта на настоящия регламент по отношение на авиационните горива. Освен това определението за авиационно гориво се ограничава до заместващо гориво и следователно не включва нито водород, нито електроенергия, използвани за задвижване на въздухоплавателни средства. Поради това задълженията на доставчиците на авиационно гориво, управляващите органи на летищата в Съюза и операторите на въздухоплавателни средства се прилагат за заместващи горива винаги когато се посочват авиационни горива, освен ако става въпрос за водород или електроенергия.*
- (19) *Изключително важно е по-слабо свързаните европейски региони, например островните и най-отдалечените региони, които често разчитат на въздухоплаването като единствено средство за свързване, да не бъдат несъразмерно засегнати от задълженията, произтичащи от настоящия регламент, и да се гарантира достъпът на тези региони до основни стоки и услуги. С цел да се спомогне за запазването на въздушните връзки на регионите с по-малко алтернативни възможности за транспорт, следва да се обърне внимание на възможните последици от разпоредбите на настоящия регламент по отношение на финансовата достъпност, конкурентоспособността и потенциалните увеличения на цените за въздушните маршрути, свързващи отдалечени региони и други региони на Съюза.*

- (20) Следва да се насърчава разработването и внедряването на УАГ с голям потенциал за устойчивост, търговска зрялост и иновации и растеж с цел удовлетворяване на бъдещите нужди. Това следва да подкрепя създаването на иновативен и конкурентен *пазар* на УАГ и да гарантира достатъчно предлагане на УАГ за въздухоплаването в краткосрочен и дългосрочен план с цел допринасяне за амбициите на Съюза за декарбонизация на транспорта при същевременно увеличаване на усилията на Съюза за постигане на високо равнище на опазване на околната среда. *Стимулите за употребата на възобновяеми горива от небиологичен произход в транспорта, предоставяни съгласно други правни актове на Съюза, ще окажат положително въздействие върху използването на такива горива във въздухоплаването. Необходима е единна, ясна и стабилна рамка за устойчивост, която да създаде правна сигурност и приемственост за участниците в отраслите на въздухоплаването и горивата, по отношение на допустимостта на УАГ съгласно настоящия регламент. За тази цел всички авиационни биогорива, които отговарят на критериите за устойчивост и за емисии през целия жизнен цикъл, установени в Директива (ЕС) 2018/2001, и които са сертифицирани в съответствие с посочената директива, с изключение на биогоривата, произведени от „хранителни и фуражни култури“, и някои изходни суровини, посочени в член 4, параграф 5 от настоящия регламент, синтетични авиационни горива и рециклирани въглеродни авиационни горива, които са в съответствие с прага за намаление на емисиите през целия жизнен цикъл, посочен в същата директива, следва да бъдат допустими. В това отношение, за да се гарантира съгласуваност с други свързани политики на Съюза, допустимостта на авиационните биогорива, синтетичните авиационни горива и рециклираните въглеродни авиационни горива следва да се основава на критериите за устойчивост и праговете, установени в Директива (ЕС) 2018/2001.*

*По-специално УАГ, произведени от изходните суровини, изброени в част Б от приложение IX към Директива 2018/2001 █, са от основно значение като настоящата най-утвърдена в търговско отношение технология за декарбонизация на въздушния транспорт в краткосрочен план. Делът на възобновяемите горива, произведени чрез съвместна преработка, следва да бъде допустим съгласно определението за УАГ, при условие че делът на възобновяемите горива се произвежда от изходните суровини, изброени в Директива (ЕС 2018/2001, с изключение на биогоривата, произведени от „хранителни и фуражни култури“, както са дефинирани в посочената директива, и на някои суровини, посочени в член 4, параграф 5 от настоящия регламент, като този дял следва да бъде определен в съответствие с методиката, установена в делегиран регламент на Комисията, приет съгласно Директива (ЕС) 2018/2001. Водородът от възобновяеми източници за въздухоплаването и нисковъглеродните авиационни горива, които постигат поне същото равнище на намаление на емисиите през целия жизнен цикъл като синтетичните авиационни горива, могат да играят роля за заместването на конвенционалните авиационни горива и да подкрепят декарбонизацията на въздухоплаването и поради това следва също да бъдат включени в приложното поле на настоящия регламент.*

- (21) *Като се има предвид употребата на изходни суровини за козметични продукти и фуражи, авиационните биогорива, различни от биогоривата от ново поколение, определени в Директива (ЕС) 2018/2001, и различни от биогоривата, произведени от изходните суровини, изброени в част Б от приложение IX към посочената директива, доставяни на летищата в Съюза от всеки доставчик на авиационно гориво, следва да възлизат най-много на 3% от авиационното гориво, доставяно за целите на спазването на минималните дялове на УАГ, които трябва да бъдат доставяни на всяко летище в Съюза съгласно настоящия регламент.*
- (22) *Наличието на широк набор от допустими изходни суровини е от съществено значение, за да се увеличи максимално потенциалът за увеличаване на производството на УАГ на достъпни цени, като същевременно се гарантира неговата устойчивост. Настоящият регламент изключва определени видове изходни суровини, освен ако тези суровини не са включени в приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001 и не отговарят на всички приложими условия, ако тези условия са определени в посоченото приложение. Поради това списъкът на изходните суровини, допустими съгласно настоящия регламент, не следва да бъде статичен, а следва да се развива с течение на времето, за да включва нови устойчиви изходни суровини в съответствие с посочената директива. Промените в списъка на изходните суровини в приложение IX към посочената директива, които отговарят на съответните условия от посоченото приложение, следва да бъдат отразени пряко в списъка на допустимите горива съгласно настоящия регламент за производството на УАГ.*



(23) По причини, свързани с устойчивостта, не следва да бъдат допустими **авиационните биогорива** на основата на фуражни и хранителни култури, **включително биогоривата с висок риск от непреки промени в земеползването**. По-специално непреки промени в земеползването възникват, когато отглеждането на култури за биогорива измести традиционното производство на култури за храни и фуражи. Това допълнително търсене може да увеличи натиска върху земята и да доведе до разширяване на обработваемите земи, така че да бъдат обхванати райони с високи въглеродни запаси като гори, влажни зони и торфища, което да доведе до допълнителни емисии на парникови газове и опасения във връзка със загубата на биологично разнообразие. Проучванията показват, че мащабът на въздействие зависи от различни фактори, включително от вида на изходните суровини, използвани за производството на гориво, равнището на допълнително търсене на изходни суровини, предизвикано от използването на биогорива, както и степента, в която земите с високи въглеродни запаси са защитени в целия свят. Най-големите рискове от непреките промени в земеползването са установени при биогоривата и горивата, произведени от изходни суровини, по отношение на които се наблюдава значително разширяване на производствения район, към земи с високи въглеродни запаси. Следователно горивата на основата на хранителни и фуражни култури не следва да се насърчават. Този подход е в съответствие с политиката на Съюза, и по-специално с Директива (ЕС) 2018/2001, която ограничава и определя тавани за използването на такива биогорива в автомобилния и в железопътния транспорт, като се имат предвид по-малките ползи от тях за околната среда, по-ниските показатели по отношение на потенциала за намаляване на емисиите на парникови газове и по-общите опасения във връзка с устойчивостта. В допълнение към емисиите на парникови газове, свързани с непреки промени в земеползването, които могат да неутрализират частично или изцяло намалението на емисиите на парникови газове от отделните биогорива, непреките промени в земеползването също пораждат рискове за биологичното разнообразие.

Особено сериозни са рисковете във връзка с потенциално голямо разрастване на производството, обусловено от значително нарастване на търсенето. Понастоящем в сектора на въздушния транспорт равнищата на търсенето на биогорива от хранителни и фуражни култури са незначителни, тъй като над 99% от използваните понастоящем авиационни горива са с произход от изкопаеми горива. Поради това е целесъобразно да се избегне създаването на потенциално голямо търсене на биогорива на основата на хранителни и фуражни култури чрез насърчаване на тяхното използване съгласно настоящия регламент. Освен това с недопустимостта на биогоривата на основата на тези култури съгласно настоящия регламент рискът от забавяне на декарбонизацията в автомобилния транспорт се свежда до минимум, до което в противен случай би могло да се стигне поради изместване на биогоривата на основата на тези култури от автомобилния сектор към сектора на въздухоплаването. Важно е това изместване да бъде сведено до минимум, тъй като понастоящем автомобилният транспорт продължава да бъде най-замърсяващият транспортен сектор.

(24) *Точната и правилна информация относно характеристиките на УАГ е изключително важна за правилното функциониране на настоящия регламент. За да се насърчи доверието на потребителите и да се гарантират прозрачност и проследимост, доставчиците на авиационно гориво следва да са отговорни за предоставянето на правилната информация относно характеристиките на доставяните УАГ, техните характеристики за устойчивост и произхода на изходните суровини, използвани при производството на УАГ. Тази информация следва да се докладва в базата данни на Съюза, създадена в съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001. Доставчиците на авиационно гориво, за които е доказано, че са предоставили подвеждаща или неточна информация относно характеристиките или произхода на доставяните от тях УАГ, следва да подлежат на санкция. Държавите членки следва да гарантират, че доставчиците на авиационно гориво въвеждат навременна и точна информация в базата данни на Съюза и че тази информация се проверява и одитира. С цел борба с евентуални измами, включително по отношение на изходните суровини, необходими за производството на УАГ, внасяни от държави извън Съюза, е необходимо държавите членки, в сътрудничество със съответните органи на Съюза, да засилят механизмите за контрол на пратките, включително одити на място, в съответствие с приложимите правила на Съюза. Във връзка с това Комисията изготви правила за изпълнение относно сертифицирането за устойчивост в съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001 с цел по-нататъшно хармонизиране и укрепване на правилата относно надеждността, прозрачността и независимия одит, както и относно сътрудничеството между компетентните органи на държавите членки в областта на одитния надзор.*

(25) Целта на настоящия регламент следва да бъде да се гарантира, че операторите на въздухоплавателни средства могат да се конкурират въз основа на равни възможности по отношение на достъпа до УАГ. За да се избегнат всякакви нарушения на пазара на въздушния транспорт в Съюза, на всички летища в Съюза следва да бъдат доставяни еднакви минимални дялове УАГ. Въпреки че пазарът разполага със свободата да доставя и използва по-големи количества УАГ, с настоящия регламент следва да се гарантира, че задължителните минимални дялове УАГ са еднакви за всички летища в Съюза. ■ За да се гарантира яснота и правна сигурност и по този начин да се насърчи пазарното разработване и внедряване на най-устойчивите и иновативни технологии за авиационни горива с потенциал за растеж, който да удовлетвори бъдещите нужди, в настоящия регламент следва да бъдат определени постепенно увеличаващи се с времето минимални дялове на **УАГ, включително на** синтетични авиационни горива. Определянето на специални минимални дялове за синтетичните авиационни горива, като част от минималните дялове на УАГ, е необходимо с оглед на значителния потенциал за декарбонизация на тези авиационни горива, както и с оглед на настоящите прогнозни производствени разходи за тях. Когато се произвеждат от електроенергия от възобновяеми енергийни източници и въглерод, улавян пряко от въздуха, синтетичните авиационни горива могат да постигнат до 100% намаляване на емисиите в сравнение с конвенционалното авиационно гориво. Освен това те имат отличителни предимства в сравнение с други видове **УАГ** по отношение на ефективността на ресурсите (по-специално що се отнася до нуждите от вода) на производствения процес. Съгласно настоящите прогнози обаче производствените разходи за синтетичните авиационни горива са три до шест пъти по-високи от пазарната цена на конвенционалното авиационно гориво. Поради това в настоящия регламент следва да бъдат установени специални минимални дялове за тази технология. ■

- (26) *При осигуряването на постигането на тези хармонизирани изисквания на Съюза относно доставките на УАГ държавите членки биха могли да провеждат политики и инициативи за подкрепа, насочени към повишаване на равнището на производство и използване на УАГ, включително на синтетичните авиационни горива. Тези политики и инициативи следва да бъдат прозрачни, недискриминационни, пропорционални, с общ характер и отворени за всички предприятия. Настоящият регламент не следва да възпрепятства държавите членки да прилагат специални мерки извън неговото приложно поле, насочени към улесняване на използването на УАГ или към декарбонизация на сектора на въздушния транспорт.*
- (27) *Липсата на обща методика, критерии и показатели, които са подходящо сертифицирани, докладвани и наблюдавани, позволява на операторите на въздухоплавателни средства да заявяват нива на показатели за емисиите от своите полети, които не могат да бъдат сравнявани помежду си. Пътниците трябва да могат да имат доверие в информацията от операторите на въздухоплавателни средства относно устойчивостта на авиационните горива, които операторите на въздухоплавателни средства използват, и устойчивостта на техните полети, за да направят информиран избор, когато сравняват различните възможности за полети, както за преките, така и за непреките полети, предлагани от операторите на въздухоплавателни средства. За да могат потребителите да направят информиран избор, е необходима по-солидна, надеждна, независима и хармонизирана информация относно въздействието на полетите върху околната среда.*

*Поради това е необходимо да се определят критериите и показателите, използвани за съобщаване на равнището на показателите за емисиите от техните полети в рамките на доброволен общ екологичен етикет (наричан по-нататък „етикетът“). Те следва да могат лесно да бъдат актуализирани, за да бъдат в крак с технологичните промени и международните и европейските стандарти. Тъй като някои от данните, необходими за изчисляване на нивото и качеството на използваните УАГ, както и други критерии за измерване на устойчивостта на даден полет, могат да бъдат чувствителни от търговска гледна точка, също така е необходимо независим орган да централизира докладите от операторите на въздухоплавателни средства, да наблюдава техните данни, да удостоверява тяхната точност и да издава етикет на подходящото равнище. Като се има предвид динамичният характер на данните, предоставяни от операторите на въздухоплавателни средства, етикетът следва да подлежи на периодичен контрол и валидиране, например в края на всеки сезон на IATA (International Air Transport Association — Международна асоциация за въздушен транспорт). Когато е необходимо, тези данни ще се основават на прогнозни оценки, като например средния коефициент на натоварване за даден полет, маршрут и сезон. Като се има предвид, че Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) има задължения за мониторинг и докладване съгласно настоящия регламент, е целесъобразно Агенцията да бъде органът на Съюза, отговарящ за прилагането на етикета. Поради това е целесъобразно да се предвидят условията за издаване на етикета за измерване на екологичните характеристики на въздухоплаването и, за да се гарантира спазването на тези условия, да се изисква от Агенцията да извършва периодичен преглед условията.*

(28) С въвеждането и увеличаването на *УАГ* на летищата в Съюза практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета биха могли да се задълбочат вследствие на увеличението на разходите за авиационното гориво. Практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета ***не са устойчиви*** и следва да бъдат избягвани, тъй като подкопават усилията на Съюза за намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда. Те биха противоречали на целите за декарбонизация на въздухоплаването, тъй като увеличеното тегло на въздухоплавателното средство ще увеличи разхода на гориво и съответните емисии от даден полет. Освен това практиките на превоз на гориво над необходимото количество за полета поставят в риск еднаквите условия на конкуренция в Съюза между операторите на въздухоплавателни средства, както и между летищата. Поради това в настоящия регламент от операторите на въздухоплавателни средства следва да се изиска да зареждат гориво преди заминаването от дадено летище в Съюза. Количеството на горивото, заредено преди заминаването от дадено летище в Съюза, следва да бъде съобразено с количеството на горивото, необходимо за изпълнение на полетите, заминаващи от това летище **■**. С изискването се гарантира, че за операторите на въздухоплавателни средства от Съюза и чуждестранните оператори на въздухоплавателни средства в целия Съюз се прилагат еднакви условия, като същевременно се гарантира високо равнище на опазване на околната среда. Тъй като в регламента не се определят максимални дялове на *УАГ* от всички авиационни горива, ***операторите на въздухоплавателно средство и доставчиците на авиационно гориво*** могат да преследват по-амбициозни екологични политики с по-голяма степен на използване и доставяне на *УАГ* в общата си мрежа от операции, като същевременно избягват превоз на гориво над необходимото количество за полета. ***Независимо от това в настоящия регламент следва също така да се вземе предвид факта, че понякога превозът на гориво над необходимото количество за полета е с цел спазване на правилата за безопасност по отношение на горивото в съответствие с Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>8</sup> и в такива случаи е оправдан от съображения за безопасност.***

---

<sup>8</sup> ***Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните***

*Това може да включва например случаи на недостиг на гориво или замърсяване с гориво на летището на местоназначение, потвърдени със съобщение за авиаторите или съобщение за въздушните мисии (NOTAM). Освен това превозът на гориво над необходимото количество за полета може да бъде следствие от специфични оперативни трудности за някои оператори на въздухоплавателни средства на някои летища, например, наред с другото, непропорционално дълго време за ротациите на въздухоплавателните средства или намален капацитет на летището в най-натоварените часове. Поради това Комисията, заедно с Агенцията, следва да наблюдава отблизо, да оценява и анализира докладваните случаи на превоз на гориво над необходимото количество за полета и причините за тях и, ако е целесъобразно, да представи законодателни предложения за изменение на настоящия регламент. Това не засяга правомощието на Комисията и на органите за защита на конкуренцията на държавите членки съгласно членове 101 и 102 от ДФЕС да разследват и санкционират антиконкурентното поведение на участниците на пазара, за да се защити правилното функциониране на пазара на УАГ, по-специално когато информацията, съдържаща се в базата данни на Съюза, и други данни, докладвани на компетентните органи, разкриват антиконкурентни практики.*

- (29) *В настоящия регламент обаче следва да се предвиди възможност за освобождаване за ограничен период на операторите на въздухоплавателни средства от задължението да зареждат гориво преди заминаването по конкретни маршрути с начало на летища в Съюза, в случай че тези оператори на въздухоплавателни средства могат да докажат сериозни и повтарящи се оперативни затруднения при зареждане с гориво на въздухоплавателното средство на дадено летище в Съюза, които не им позволяват да извършват ротационни полети в рамките на разумен период от време, което би могло да окаже въздействие върху свързаността, особено на периферните региони, или структурни затруднения с доставките на гориво, водещи до значително по-високи цени на горивата в сравнение със средните цени, прилагани за подобни видове горива на други летища в Съюза. Значително по-високите цени на*

---

*операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).*



*въпросното летище в Съюза не следва да се дължат предимно на по-голямото използване на УАГ на това летище в Съюза.*

- (30) По-нататъшното използване на УАГ, които обикновено имат по-ниски концентрации на ароматни съединения и съдържание на сяра, ще допринесе за намаляване на несвързаното с емисии на CO<sub>2</sub> въздействие върху климата. Допълнителното намаляване на съдържанието на ароматни и серни съединения в авиационните горива би могло да намали образуването на инверсионни следи, да подобри качеството на въздуха във и около летищата и да повиши качеството на горивото в полза на авиокомпаниите – както чрез висока енергийна плътност, така и чрез ниски разходи за поддръжка поради ниски нива на саждите. Освен това следва да се вземат предвид взаимозависимостите между емисиите на CO<sub>2</sub> и емисиите, различни от CO<sub>2</sub>. При намаляването на съдържанието на ароматни съединения в авиационните горива е необходимо обаче да се спазват международните правила за безопасност по отношение на горивото и да се запазят същевременно еднаквите условия на конкуренция в международен план. Поради това доставчиците на авиационно гориво следва да докладват на Агенцията и на съответните компетентни органи за съдържанието на ароматни съединения, нафтадени и сяра в доставяните авиационни горива. При докладването на такава информация доставчиците на авиационно гориво могат да разчитат на съответните сертификати за качеството на горивото, произведено в съответствие с изискванията на международните стандарти за качество на горивата, предоставяни от производителите на горива и предприятията, извършващи смесване на горива.*
- (31) В допълнение към последиците от тях, свързани с изменението на климата, конвенционалните авиационни горива оказват отрицателно въздействие върху качеството на въздуха. Увеличеното използване на УАГ може да играе роля за подобряване на качеството на въздуха.*

- (32) *Важно е да се гарантира, че управляващите органи на летищата в Съюза, обхванати от настоящия регламент, предприемат необходимите мерки за улесняване на достъпа на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, които съдържат УАГ, така че достъпът до тях да не представлява пречка по отношение на използването на УАГ. Ако е необходимо, компетентните органи на държавата членка, където е разположено летището в Съюза, следва да могат да изискат от управляващия орган на летището в Съюза да предостави необходимата информация относно спазването на настоящия регламент с цел безпроблемното разпределение на УАГ и зареждане с тях на операторите на въздухоплавателни средства. Ролята на компетентните органи следва да дава възможност на управляващите органи на летищата в Съюза и на операторите на въздухоплавателно средство да имат общо координационно звено в случай на необходимост от технически разяснения по отношение на наличието на инфраструктура за авиационни горива. Когато задвижваните чрез електроенергия или водород въздухоплавателни средства станат утвърдени и налични на пазара и когато е целесъобразно, ще бъде необходимо управляващите органи на летищата в Съюза, доставчиците на авиационно гориво и лицата по обслужване на горивото, обхванати от настоящия регламент, да предприемат всички необходими мерки за сътрудничество и улесняване на достъпа до подходяща инфраструктура за зареждане на въздухоплавателни средства с водород и електроенергия съгласно съответната национална рамка за политиката за инфраструктура за алтернативни горива.*

- (33) *Много летища в Съюза се снабдяват с авиационни горива главно чрез тръбопроводи от рафинерии или смесителни станции за УАГ. Поради това е от съществено значение страните, отговарящи за такива тръбопроводи, да си сътрудничат и да предприемат всички необходими мерки, за да се даде възможност за постоянен и непрекъснат достъп на доставчиците на авиационно гориво до инфраструктурата за авиационни горива за граждански транспорт с цел доставка както на конвенционални авиационни горива, така и на авиационни горива, съдържащи дялове от УАГ.*
- (34) От операторите на въздухоплавателни средства следва да се изисква да докладват ежегодно на съответния(те) си **компетентен(компетентни) орган(и) и на** Агенцията относно закупуването от тях на **УАГ** и относно **характеристиките** на тези горива. **За всяка покупка на УАГ и всеки вид УАГ** следва да се предоставя информация относно характеристиките **и** произхода на изходните суровини, **процеса** на преобразуване и емисиите през целия жизнен цикъл.
- (35) От операторите на въздухоплавателни средства също така следва да се изисква да докладват ежегодно относно зареденото от тях действително количество авиационно гориво по летища в Съюза, **включително относно спазването от тях на приложимите правила за безопасност на горивата**, за да докажат, че не е извършен **необоснован** превоз на гориво над необходимото количество за полета. Докладите следва да бъдат проверявани от независими проверяващи органи и предавани на **компетентния орган или компетентните органи и на** Агенцията за целите на извършване на мониторинг и оценка на съответствието с изискванията. **Независимите проверяващи органи** следва да определят точността на необходимото количество авиационно гориво за година, което е отчетено от операторите на въздухоплавателни средства, като използват одобрен от Комисията инструмент.

- (36) *Без да се засягат данните, записани от доставчиците на авиационно гориво в съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/996 на Комисията<sup>9</sup>, от доставчиците на авиационно гориво следва да се изисква да докладват ежегодно в базата данни на Съюза, посочена в тази директива, относно доставянето от тяхна страна на авиационно гориво, включително на УАГ и техните характеристики. Следва да се предоставя информацията относно характеристиките и произхода на изходните суровини, процеса на преобразуване и емисиите през целия жизнен цикъл на доставяните УАГ. Информацията за характеристиките на УАГ включва вида на продукта и суровините, които са използвани, и други характеристики за устойчивост, необходими за доказване на съответствието на УАГ с критериите за устойчивост съгласно Директива (ЕС) 2018/2001.*
- (37) *Държавите членки следва да определят компетентен орган или компетентни органи, отговорни за осигуряване на прилагането на настоящия регламент спрямо операторите на въздухоплавателни средства, управителните органи на летищата на Съюза и доставчиците на авиационно гориво. Настоящият регламент следва да определи правилата за разпределянето на операторите на въздухоплавателни средства, управителните органи на летищата в Съюза и доставчиците на авиационно гориво към компетентните органи. Агенцията следва да изпраща на компетентните органи данните, обобщени за операторите на въздухоплавателни средства и доставчиците на авиационно гориво, спрямо които органите разполагат с компетентност. Доколкото е възможно, нивото на обобщаване следва да дава възможност на компетентните органи да сравняват тези обобщени данни с други източници на данни.*

---

<sup>9</sup> *Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/996 на Комисията от 14 юни 2022 г. относно правилата за проверка на критериите за устойчивост и за намаление на емисиите на парникови газове и критериите за нисък риск от непреки промени в земеползването (ОВ L 168, 27.6.2022 г., стр. 1).*

- (38) *Агенцията следва ежегодно да публикува технически доклад и да го изпраща на Европейския парламент и на Съвета. Това е необходимо, за да се осигури ясна видимост относно изпълнението на настоящия регламент, относно закупуването и доставката на УАГ в Съюза и в съответните трети държави, относно състоянието на пазара, включително информация за развитието на ценовата разлика между УАГ и изкопаемите горива, и относно състава на авиационното гориво.*
- (39) Без допълнителни процедури не е възможно да се определи точно дали операторите на въздухоплавателни средства са заредили физически дяловете УАГ в резервоарите си на конкретни летища в Съюза. Поради това на операторите на въздухоплавателни средства следва да се позволи да докладват за използваните от тях УАГ въз основа на документите за покупка. Операторите на въздухоплавателни средства следва да имат правото да получават от доставчика на авиационно гориво информацията, която е необходима за докладване на закупуването на УАГ. *Целта на използването на системата за масов баланс, посочена в Директива (ЕС) 2018/2001, е да се гарантира проследимостта на авиационните горива, а доставчиците на авиационно гориво могат да докажат съответствие с настоящия регламент, като използват такава система за масов баланс, включително когато такава система се споделя между две или повече държави членки.*

- (40) *Въвеждането в Съюза на задължение за използване на УАГ би могло да доведе до неоправдано неблагоприятно конкурентно положение за авиокомпаниите от Съюза, които извършват директни полети на дълги разстояния от летище в Съюза, в сравнение с техните конкуренти, които осъществяват връзки чрез летищни центрове извън приложното поле на настоящия регламент без еквивалентни политики за УАГ. С цел по-нататъшно насърчаване на използването на УАГ в Съюза, за които се предвижда, че в обозримо бъдеще ще има значителна разлика между цените им в сравнение с тези на конвенционалните авиационни горива, операторите на въздухоплавателни средства следва да имат право да получават квоти за използване на УАГ в съответствие със СТЕ на ЕС.*
- (41) *За да се насърчи използването на УАГ, за които се предвижда да имат значителна разлика в цените в сравнение с конвенционалните авиационни горива, от съществено значение е операторите на въздухоплавателни средства да могат да подават искане във връзка с използването на УАГ в рамките на схеми за намаляване на емисиите на парникови газове, като например СТЕ на ЕС или CORSIA, по своя преценка, без двойно подаване на искания относно намаляване на емисиите. Операторите на въздухоплавателни средства следва да не могат да подават искане за предимства за използването на партида УАГ по повече от една система за намаляване на емисиите на парникови газове. От доставчиците на авиационно гориво следва да се изисква да предоставят на операторите на въздухоплавателни средства безплатно всякаква информация, свързана със свойствата на УАГ, продавани на този оператор на въздухоплавателно средство, и имаща отношение към докладването от страна на оператора на въздухоплавателно средство съгласно настоящия регламент или схемите за намаляване на емисиите на парникови газове.*

- (42) С цел да се гарантират еднакви условия на конкуренция на вътрешния авиационен пазар и придържането към амбициите на Съюза в областта на климата, с настоящия регламент следва да бъдат въведени ефективни, пропорционални и възпиращи санкции за доставчиците на авиационно гориво и операторите на въздухоплавателни средства в случай на неспазване на изискванията. Размерът на санкциите трябва да бъде пропорционален на вредите върху околната среда и на вредите, причинени по отношение на еднаквите условия на конкуренция на вътрешния пазар, дължащи се на неспазването на изискванията. При налагането на **глоби и други санкции** органите следва да вземат предвид развитието на цената на авиационното гориво и **УАГ** през отчетната година **и могат също така да вземат предвид степента на неспазване, например в случай на повторни нарушения;**
- (43) *Преходът от изкопаеми горива към УАГ ще играе значителна роля за улесняване на декарбонизацията. Като се има предвид обаче настоящото слабо развитие на пазара на УАГ в Съюза, високото равнище на конкуренция между операторите на въздухоплавателни средства и значителната разлика в цените между конвенционалните авиационни горива и УАГ, този преход следва да бъде подкрепен чрез стимули, които отразяват ползите за околната среда от УАГ и ги правят по-атрактивни за операторите на въздухоплавателни средства. Използването на приходите, получени от глобите, или на паричната равностойност на тези приходи в подкрепа на научноизследователски и иновационни проекти в областта на УАГ, производството на УАГ или механизми, които позволяват да се преодолеят ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива, би допринесло за постигането на тази цел.*

- (44) *Глобите, налагани на доставчиците на авиационно гориво, които не постигнат минималните дялове, определени в настоящия регламент, следва да бъдат допълнени от задължението за снабдяване на пазара с количествата УАГ, включително синтетични авиационни горива, съответстващи на недостига на изпълнение на минималните дялове, посочени в член 4 и приложение I, през следващия отчетен период. Въпреки това доставчиците на авиационно гориво следва да разполагат с възможности за гъвкавост при изпълнението на задълженията по отношение на доставката на синтетични авиационни горива и свързаното с това задължение във връзка с попълването на недостига в преходен период между 2030 г. и 2034 г., когато това задължение влезе в сила за първи път, за да се улесни преходът и постигането на целите.*
- (45) *Важно е да се гарантира, че минималните дялове на УАГ могат да бъдат успешно доставяни на авиационния пазар без недостиг в предлагането. За тази цел следва да се разработи и приложи механизъм за гъвкавост, който предоставя подготвителен срок от 10 години на сектора на УАГ да разработи съответно капацитет за производство и доставка и да се даде възможност на доставчиците на авиационно гориво да изпълняват задълженията си по най-ефективния от гледна точка на разходите начин, без да се намаляват общите екологични амбиции на настоящия регламент, както и да се даде възможност на управителните органи на летищата в Съюза, доставчиците на авиационно гориво и операторите на въздухоплавателни средства да направят необходимите технологични и логистични инвестиции. Доставката на УАГ следва да започне през 2025 г., с гъвкавостта, предвидена в механизма за гъвкавост. По време на прилагането на механизма за гъвкавост доставчиците на авиационно гориво могат да доставят авиационно гориво, съдържащо по-високи дялове на УАГ на някои летища, за да се осигури компенсация за авиационни горива с по-ниски дялове на УАГ на други летища или за намалената наличност на конвенционално авиационно гориво на други летища. Аналогично, с цел да се постигне правна сигурност и предвидимост за пазара и трайно да се привлекат инвестиции за производствен капацитет за УАГ, настоящият регламент следва да остане стабилен във времето.*



- (46) *Успешният преход към УАГ изисква всеобхватен подход и подходяща благоприятна среда за стимулиране на иновациите, което включва публични и частни инвестиции в научноизследователска и развойна дейност и подкрепа за пренасочването, преквалификацията и повишаването на квалификацията на работниците, както и технологични и оперативни мерки и внедряване на УАГ и технологии с нулеви емисии, включително необходимата инфраструктура за зареждане с гориво и електроенергия на летищата в Съюза, като се взема предвид принципът за поставяне на енергийната ефективност на първо място. За тази цел приходите, генерирани от глобите съгласно настоящия регламент, следва да се разпределят в проекти за УАГ. Освен това създаването на Европейски промишлен алианс чрез доброволно сътрудничество на заинтересованите страни във веригата за създаване на стойност има за цел да насърчи допълнително доставката и използването на УАГ в Европа.*
- (47) *Изследванията и иновациите изиграха съществена роля в разработването на УАГ и синтетични авиационни горива и изграждането на производствен капацитет. Разработването и производството на УАГ следва да се увеличи експоненциално през следващите години. Поради това е важно тези усилия да продължат и да се улеснят инвестициите в УАГ. Инвестициите в проекти за капацитет за УАГ представляват възможност както за околната среда, така и за промишлеността, и могат да имат положително въздействие върху създаването на работни места и иновациите.*

(48) *С цел да се повиши екологичната ефективност на мерките на Съюза и да се улесни способността на доставчиците на авиационно гориво да изпълняват своите задължения за доставка на УАГ и зареждането на УАГ от операторите на въздухоплавателни средства по разходноефективен начин и по този начин да се засили конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването в Съюза, Комисията следва, след консултация с всички съответни заинтересовани страни, да прецени дали следва да се предприемат допълнителни мерки за улесняване на разходноефективното разпространение и използване на УАГ на пазара на въздушния транспорт на Съюза, като се отдели закупуването на УАГ от физическата им доставка и употреба. Това би могло да се направи, наред с другото, чрез оценка на осъществимостта на създаването на система от търгуеми сертификати за доставка и закупуване на УАГ с елементи на схема за резервиране и искане („book and claim“), като същевременно се гарантират еднакви условия на конкуренция и висока степен на екологосъобразност, осигурява се съгласуваност с други правни актове на Съюза, включително директиви 2003/87/ЕО и 2009/28/ЕО, и се свежда до минимум рискът от измами, нередности или двойно подаване на искания. В своя анализ Комисията следва да вземе предвид всички съответни глобални тенденции и инициативи, както и потенциалното въздействие, което подобна система би могла да окаже върху функционирането на пазара, включително по отношение на пазарната нестабилност, развитието на цените или търговското поведение на участниците на пазара.*

(49) Настоящият регламент следва да включва разпоредби за периодични доклади до Европейския парламент и до Съвета относно развитието на авиационния пазар и пазара на горивата, *относно прилагането на настоящия регламент и неговото въздействие върху пазара на въздушния транспорт на Съюза, относно свързаността на островите и отдалечените територии и относно конкурентоспособността на въздушните превозвачи и летищните центрове в Съюза в сравнение с техните конкуренти в съседните държави*, ефективността на ключовите елементи на настоящия регламент, като например минималните дялове на *УАГ*, размера на **█** глобите или развитието на политиката относно използването на *УАГ* на международно равнище. Тези елементи са ключови за осигуряването на ясна представа за актуалното състояние на пазара на *УАГ* и следва да бъдат взети под внимание при обмислянето на преразглеждане на настоящия регламент. *Докладите на Комисията следва също така да се позовават на взаимодействието на настоящия регламент с други съответни законодателни актове, като определят разпоредби, които могат да бъдат актуализирани и опростени, както и действия и мерки, които са били или биха могли да бъдат предприети за намаляване на общия ценови натиск върху сектора на въздушния транспорт. В тези доклади Комисията следва да разглежда варианти за изменения, когато е целесъобразно, включително механизми за подпомагане на производството и зареждането на *УАГ*, както и механизми, позволяващи да се преодолеят ценовите разлики между *УАГ* и конвенционалните авиационни горива, за да се ограничи неблагоприятното въздействие на настоящия регламент върху въздушните връзки и конкуренцията и да се намали изместването на въглеродни емисии.*

(50) *Определеното в настоящия регламент изискване да се гарантира, че на всяко летище в Съюза се предоставят минимални дялове УАГ, би могло да стимулира операторите на въздухоплавателни средства, извършващи свързващи полети, които имат за начални точки летища в Съюза, а крайно местоназначение извън Съюза, да преминават транзитно през летищни центрове извън ЕС, които не подлежат на това изискване, вместо през летищни центрове в ЕС. Това би могло да доведе до нарушаване на конкуренцията за сметка на летищата и операторите в Съюза, които използват такива летища, и до риск от изместване на въглеродни емисии. При липсата на задължителна схема за използването на УАГ за международни полети на равнището на ИКАО или във всеобхватни многостранни или двустранни споразумения в областта на въздушния транспорт между Съюза и/или неговите държави членки и трети държави с подобно равнище на амбиция в сравнение с изискванията, посочени в настоящия регламент, и целите на Парижкото споразумение<sup>10</sup>, прието съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, или на механизми, разработени на международно равнище за предотвратяване на риска от изместване на въглеродни емисии и нарушаване на конкуренцията, Комисията следва по-специално да обмисли разработването на специални механизми, насочени към предотвратяване на тези последици.*

<sup>10</sup> ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

- (51) *За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на освобождаването от задължението за зареждане с гориво преди заминаването, което може да бъде предоставено на операторите на въздухоплавателни средства, и за установяване на подробни разпоредби и технически стандарти за функционирането на системата за етикетирание. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>11</sup>.*
- (52) *Преходът към УАГ ще окаже и вторично въздействие под формата на намаляване на зависимостта от внос на изкопаеми горива от трети държави, като по този начин ще се увеличи енергийната сигурност на Съюза. Настоящата международна политическа обстановка само подчертава необходимостта от тази стъпка.*
- (53) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно да се поддържат еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт в Съюза при същевременно увеличаване на използването на УАГ, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки поради трансграничния характер на въздухоплаването, а поради характеристиките на пазара и последиците от действието може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

---

<sup>11</sup> Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

## Член 1

### Предмет

В настоящия регламент се предвиждат хармонизирани правила относно използването и доставката на устойчиви авиационни горива (УАГ).

## Член 2

### Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за операторите на въздухоплавателни средства, за летищата в Съюза *и съответните управителни органи на летища в Съюза*, както и за доставчиците на авиационно гориво.

*Без да се засяга параграф 3, настоящият регламент се прилага само за полети в търговския въздушен транспорт.*

2. *Държава членка може да реши, след консултация с управляващия орган на летището, че летище, което не попада в обхвата на член 3, точка 1 и се намира на нейна територия, следва да се третира като летище в Съюза за целите на настоящия регламент, при условие че изискванията, определени в член 6, параграф 1, са изпълнени към момента на вземане на решението от държавата членка.*

*Управляващ орган на летище, което не попада в обхвата на член 3, точка 1 и се намира на територията на държава членка, може да отправи искане това летище да бъде третирано като летище в Съюза за целите на настоящия регламент, при условие че към момента на подаване на искането то отговаря на изискванията, определени в член 6, параграф 1. Управляващият орган на летището уведомява държавата членка, чийто орган или органи отговарят за летището съгласно член 11, параграф 6, за това искане. Това уведомление се придружава от потвърждение, че летището отговаря на изискванията, определени в член 6, параграф 1.*

*Съответната държава членка уведомява Комисията и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз („Агенцията“) за решението, посочено в първа алинея от настоящия параграф, най-малко шест месеца преди началната дата на отчетния период, от която се прилага това решение. Решението на държавата членка се придружава от мотивирано становище, показващо, че решението се основава на пропорционални и недискриминационни критерии относно летищата със сходни конкурентни характеристики.*

*3. Лице, извършващо полети в търговския въздушен транспорт, което не попада в обхвата на член 3, точка 3, може да реши да бъде третирано като оператор на въздухоплавателно средство за целите на настоящия регламент. Лице, изпълняващо полети, различни от полети в търговския въздушен транспорт по смисъла на член 3, точка 4, може да реши да бъде третирано като оператор на въздухоплавателно средство за целите на настоящия регламент. Лице, попадащо в обхвата на член 3, точка 3, може да реши неговите полети за въздушен транспорт с нетърговска цел също да бъдат обхванати от настоящия регламент. Всяко такова лице уведомява за своето решение държавата членка, компетентният орган или компетентните органи на която отговаря(т) за този оператор на въздухоплавателно средство в съответствие с член 11, параграф 5. Тази държава членка уведомява Комисията и Агенцията за това решение най-малко шест месеца преди началната дата на отчетния период, от която се прилага това решение.*

*4. Въз основа на информацията, получена съгласно параграфи 2 и 3, Комисията предоставя актуализиран и консолидиран списък на съответните летища и оператори на въздухоплавателни средства в Съюза. Този списък трябва да е леснодостъпен.*

## Член 3

### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „летище в Съюза“ означава летище съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>12</sup>, на което през **предходния** отчетен период са извършени пътнически превози за над **800 000** пътници или товарни превози за над 100 000 тона товари и **което** не се намира в най-отдалечен регион, включен в списъка в член 349 от ДФЕС;
- 2) „управляващ орган на летище в Съюза“ означава, по отношение на летище в Съюза, „управляващият летището орган“ съгласно определението в член 2, точка 2 от Директива 2009/12/ЕО или, когато съответната държава членка е запазила управлението на централизираните инфраструктури за системи за разпределение на гориво за друг орган съгласно член 8, параграф 1 от Директива 96/67/ЕО на Съвета<sup>13</sup> — този друг орган;
- 3) „оператор на въздухоплавателно средство“ означава лице, което през **предходния** отчетен период е изпълнило 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;

---

<sup>12</sup> Директива 2009/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2009 г. относно летищните такси (ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11).

<sup>13</sup> Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36).



- 4) „полет в търговския въздушен транспорт“ означава полет, изпълняван за целите на превоз на пътници, товари или поща срещу възнаграждение или наем, **включително полет** на бизнес авиацията, **изпълняван за търговски цели**;
- 5) „маршрут“ означава пътуване, извършено с полет, като се вземат предвид **местото на заминаване и местоназначението на този полет**;
- 6) „авиационно гориво“ означава **заместващо** гориво, произведено за пряко използване от въздухоплавателни средства;
- 7) „устойчиви авиационни горива (УАГ)“ означава **■** авиационни горива, които са:
- а) синтетични авиационни горива;
  - б) **авиационни** биогорива **■** ; или
  - в) **рециклирани въглеродни авиационни горива**;
- 8) „авиационни биогорива“ означава авиационни горива, които са или:
- а) „биогорива от ново поколение“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 34 от Директива (ЕС) 2018/2001;
  - б) „биогорива“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 33 от Директива (ЕС) 2018/2001, произведени от изходните суровини, изброени в част Б от приложение IX към същата директива; или

- в) „биогорива“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 33 от Директива (ЕС) 2018/2001, с изключение на биогоривата, произведени от „хранителни и фуражни култури“, както са определени в член 2, втора алинея, точка 40 от посочената директива, и които отговарят на критериите за устойчивост и за намаление на емисиите през целия жизнен цикъл, установени в член 29 от посочената директива, и са сертифицирани в съответствие с член 30 от същата директива;*
- 9) „рециклирани въглеродни авиационни горива“ означава авиационни горива, които са „рециклирани въглеродни горива“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 35 от Директива (ЕС) 2018/2001, които са в съответствие с прага за намаление на емисиите през целия жизнен цикъл, посочен в член 29а, параграф 2 от посочената директива, и са сертифицирани в съответствие с член 30 от същата директива;*
- 10) „партида“ означава количеството на УАГ, което може да бъде идентифицирано с номер и може да бъде проследено;*
- 11) „емисии през целия жизнен цикъл“ означава емисиите на парникови газове от УАГ, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, при които са взети под внимание емисиите, изразени като еквивалент на въглероден диоксид, от производството на енергия, транспорта, разпространението и използването на борда, включително по време на горенето, изчислени в съответствие с методиката, приета съгласно член 28, параграф 5 или член 31, параграф 5 от Директива (ЕС) 2018/2001, или съгласно приложимите правни актове на Съюза;*

- 12) „синтетични авиационни горива“ означава **авиационни** горива, които са „възобновяеми горива от небиологичен произход“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 36 от Директива (ЕС) 2018/2001, **които са в съответствие с прага за намаление на емисиите през целия жизнен цикъл, посочен в член 29а, параграф 1 от посочената директива, и са сертифицирани в съответствие с член 30 от същата директива;**
- 13) „синтетични нисковъглеродни авиационни горива“ означава авиационни горива с небиологичен произход, чието енергийно съдържание е получено от неизкопаем нисковъглероден водород и които са в съответствие с прага за намаление на емисиите през целия жизнен цикъл от 70% и на методиките за оценка на това намаление на емисии през целия жизнен цикъл съгласно приложимите правни актове на Съюза;
- 14) „конвенционални авиационни горива“ означава **авиационни** горива, произведени от изкопаеми невъзобновяеми източници на въглеводородни горива;
- 15) „нисковъглероден водород за въздухоплаването“ означава водород, предназначен за използване във въздухоплавателно средство, чието енергийно съдържание е получено от неизкопаеми невъзобновяеми източници и който е в съответствие с прага за намаление на емисиите през целия жизнен цикъл от 70% и на методиките за оценка на това намаление на емисии през целия жизнен цикъл съгласно приложимите правни актове на Съюза;

- 16) *„водород от възобновяеми източници за въздухоплаването“ означава водород, предназначен за използване във въздухоплавателно средство, който се квалифицира като „възобновяемо гориво от небиологичен произход“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 36 от Директива (ЕС) 2018/2001, който е в съответствие с прага за намаление на емисиите през целия жизнен цикъл, посочен в член 29а, параграф 1 от посочената директива, и е сертифициран в съответствие с член 30 от същата директива;*
- 17) *„водород за въздухоплаването“ означава водород от възобновяеми източници за въздухоплаването или нисковъглероден водород за въздухоплаването;*
- 18) *„нисковъглеродни авиационни горива“ означава синтетични нисковъглеродни авиационни горива или нисковъглероден водород за въздухоплаването;*
- 19) *„доставчик на авиационно гориво“ означава „доставчик на гориво“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 38 от Директива (ЕС) 2018/2001, който доставя авиационно гориво или водород за въздухоплаването на летище в Съюза;*
- 20) *„лице по обслужване на горивото“ означава доставчик на наземно обслужване, който организира и извършва операции по зареждане и източване на горивото, включително съхраняване на горивото и контрол на качеството и количеството на доставките на гориво на оператори на въздухоплавателни средства на летищата в Съюза, както е посочено в приложението към Директива 96/67/ЕО;*

- 21) *„основно място на дейност“ означава централното управление или седалището на доставчик на авиационно гориво в държавата членка, в която се осъществява основният финансов и оперативен контрол на доставчика на авиационно гориво;*
- 22) *„отчетна година“ означава период от една година, през който трябва да бъдат представени докладите, посочени в членове 8 и 10, започващ на 1 януари и приключващ на 31 декември;*
- 23) *„отчетен период“ означава периодът от 1 януари до 31 декември от годината, предшестваща отчетната година;*
- 24) *„необходимо авиационно гориво за една година“ означава количеството авиационно гориво, наречено „гориво за изпълнение на полета“ и „гориво за рулиране“ в Приложение IV към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията<sup>14</sup>, което е необходимо за изпълнението на всички полети, попадащи в обхвата на настоящия регламент, осъществявани от определен оператор на въздухоплавателни средства, които заминават от дадено летище в Съюза в течение на отчетния период;*
- 25) *„количество на незареденото гориво за една година“ означава разликата между необходимото авиационно гориво за една година и действителното гориво, заредено от оператор на въздухоплавателни средства преди изпълнение на полетите, попадащи в обхвата на настоящия регламент, които заминават от дадено летище в Съюза в течение на отчетния период;*
- 26) *„общо количество на незареденото гориво за една година“ означава сборът от количествата на незареденото гориво за една година от страна на оператор на въздухоплавателни средства на всички летища в Съюза в течение на отчетния период;*

---

<sup>14</sup> *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).*

27) „схема за намаляване на емисиите на парникови газове“ означава схема, по която на операторите на въздухоплавателни средства се предоставят предимства за използването на *УАГ*.

#### Член 4

Дялове на **УАГ**, налични на летищата в Съюза

1. **При спазване на член 15** доставчиците на **авиационно** гориво гарантират, че общото количество авиационно гориво, предоставяно на операторите на въздухоплавателни средства на всяко летище в Съюза, съдържа минимални дялове на **УАГ**, включително минимални дялове синтетично авиационно гориво в съответствие със стойностите и датите на прилагане, определени в приложение I. **Без да се засягат тези минимални дялове, доставчиците на авиационно гориво гарантират също така, че цялото авиационно гориво, предоставено на операторите на въздухоплавателни средства на всяко летище в Съюза за периодите от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2031 г. и от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2034 г., съдържа най-малко средните дялове на синтетични авиационни горива в съответствие със стойностите, определени в приложение I.**

**Това задължение се счита за изпълнено и когато минималните дялове, посочени в първа алинея, са достигнати, като се използват:**

- а) водород от възобновяеми източници за въздухоплаването;**
- б) нисковъглеродни авиационни горива.**

2. *За целите на изчисляването на минималните дялове в приложение I, когато водородът за въздухоплаването се предоставя на операторите на въздухоплавателни средства на летище в Съюза:*
- а) стойностите по отношение на енергийното съдържание на всички съответни горива са стойностите, посочени в член 27, параграф 2, букви е) и ж) от Директива (ЕС) 2018/2001 и приложение III към нея, или стойностите съгласно съответните международни авиационни стандарти по отношение на горивата, които не са включени в това приложение; и*
  - б) енергийното съдържание на доставения водород за въздухоплаването се взема предвид както в числителя, така и в знаменателя.*
3. *Когато доставчик на авиационно гориво се възползва от възможността, предвидена в параграф 1, втора алинея, или когато оператор на въздухоплавателно средство зарежда горивата, посочени в същата алинея, позоваванията на УАГ в член 3, точки 10, 11 и 27, член 8, член 9 и член 10, член 12, параграфи 6 и 7, член 13, параграф 1, букви а), б) и ж), член 14, член 15, параграф 1 и приложение II се тълкуват като отнасящи се също така до нисковъглеродни авиационни горива и до водород от възобновяеми източници за въздухоплаването.*



4. *За всеки отчетен период авиационните биогорива, различни от биогоривата от ново поколение, определени в член 2, втора алинея, точка 34 от Директива (ЕС) 2018/2001, и различни от биогоривата, произведени от изходните суровини, изброени в част Б от приложение IX към посочената директива, доставяни на летищата в Съюза от всеки доставчик на авиационно гориво, възлизат най-много на 3% от авиационните горива, доставяни за целите на спазването на минималните дялове, посочени в параграф 1 от настоящия член и в Приложение I към настоящия регламент.*
5. *УАГ, произведени от следните изходни суровини, се изключват от изчисляването на минималните дялове на УАГ, посочени в приложение I към настоящия регламент: „хранителни и фуражни култури“ съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 40 от Директива (ЕС) 2018/2001, междинни култури, дестилати от палмови мастни киселини и материали, получени от палма и соя, и мазнини за сапуноварене и техните производни.*
- Това изключение обаче не се прилага за изходни суровини, които са включени в приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, при условията, определени в същото приложение.*
6. *Доставчиците на авиационно гориво могат да докажат спазване на задължението по параграф 1 от настоящия член, като използват системата за масов баланс, посочена в член 30 от Директива (ЕС) 2018/2001.*

7. Без да се засяга прилагането на член 12, параграфи 4 и 5, когато доставчик на авиационно гориво не достави минималните дялове, определени в приложение I, за даден отчетен период, той най-малко допълва този недостиг през следващия отчетен период. *По изключение, когато доставчик на авиационно гориво не достави средните дялове синтетично авиационно гориво за периода от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2031 г., той най-малко допълва този недостиг преди края на периода от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2034 г., а когато доставчик на авиационно гориво не достави средните дялове синтетично авиационно гориво за периода от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2034 г., той най-малко допълва този недостиг през следващия отчетен период.*

#### Член 5

Задължение на операторите на въздухоплавателни средства за зареждане с гориво

1. Количеството на авиационното гориво, зареждано от даден оператор на въздухоплавателно средство на дадено летище в Съюза за една година, е най-малко 90% от необходимото авиационно гориво за една година.

2. *Операторът на въздухоплавателно средство може да падне под прага по параграф 1 от настоящия член, когато това е необходимо от съображения за спазване на приложимите правила за безопасност на горивата. В такива случаи съответният оператор на въздухоплавателни средства надлежно обосновава пред компетентния(ите) орган(и), посочен(и) в член 11, параграф 6, и пред Агенцията падането под този праг, включително като посочва засегнатите маришрути. Тази информация се включва в доклада по член 8. Съответните количества гориво се докладват отделно в съответствие с член 8.*

3. *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 маришрут с дължина под 850 километра или 1 200 километра за маришрути, свързващи летища, разположени на острови без железопътни или пътни връзки, с начална точка от летище в Съюза. Това разстояние се измерва по метода на маришрута по голямата окръжност.*

*Такова искане се отправя най-малко три 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:*

a) *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.*

*4. Компетентният(те) орган(и) оценява(т) това искане. С оглед на предоставената обосновка органът/органите може да поиска(т) допълнителна информация.*

*5. Компетентният орган (компетентните органи) взема(т) решение по това искане без ненужно забавяне най-малко един месец преди датата на прилагане на предвиденото освобождаване. Когато компетентният орган (компетентните органи) поиска(т) допълнителна информация съгласно параграф 4, срокът за вземане на решение от компетентния орган или компетентните органи спира да тече, докато операторът на въздухоплавателно средство не предостави пълна информация.*

*Предоставеното освобождаване има ограничен срок на валидност, не по-дълъг от една година, след което се преразглежда по искане на оператора на въздухоплавателното средство.*

6. *Компетентният орган (компетентните органи) взема(т) решение за приемане или отхвърляне на всяко първо искане за освобождаване, подадено съгласно параграф 3. Неприемането на такова решение в срока, определен в параграф 5, не се счита за решение, с което се разрешава исканото освобождаване.*  
*Неприемането на решение във връзка с искане за подновяване на съществуващо освобождаване, при условие че това искане е подкрепено с подробна и подходяща обосновка, най-късно един месец преди датата на предвиденото подновяване, се счита за решение за разрешение за продължаване на прилагането на исканото освобождаване.*
7. *Операторът на въздухоплавателно средство има право да обжалва решение на компетентния орган или компетентните органи, с което се отхвърля искане за освобождаване.*
8. *Компетентният орган (компетентните органи) уведомява(т) Комисията за списъка на разрешените и отхвърлените освобождавания, като посочва(т) основанията за своето решение и оценката, на която то се основава.*  
*Комисията публикува списъка на разрешените освобождавания и актуализира този списък най-малко веднъж годишно.*

9. В отговор на писмена жалба, подадена от държава членка, оператор на въздухоплавателно средство, управляващия орган на съответното летище в Съюза или доставчик на авиационно гориво, или по своя собствена инициатива, след оценка на обосновката за предоставеното съгласно параграф 5 от настоящия член освобождаване с оглед на критериите, посочени в параграф 3 от настоящия член, Комисията може да приема актове за изпълнение, с които се изисква от компетентния орган (компетентните органи) да приеме(ат) решение за отмяна на това освобождаване от началото на следващия период на часово планиране по смисъла на член 2, буква г) от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета<sup>15</sup>. Когато този период на часово планиране започва по-малко от два месеца след публикуването на решението, решението за отмяна на освобождаването започва да се прилага от началото на следващия период на часово планиране. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 16, параграф 2.
10. За да може да приема актовете за изпълнение, посочени в параграф 9, Комисията може да поиска цялата необходима информация от държавите членки и операторите на въздухоплавателни средства. Държавите членки и операторите на въздухоплавателни средства предоставят тази информация без ненужно забавяне. Държавите членки улесняват предоставянето на информация от операторите на въздухоплавателни средства.
11. До 1 септември 2024 г. Комисията приема насоки за прилагането на освобождаванията, посочени в настоящия член. Тези насоки включват елементи, които операторът на въздухоплавателни средства трябва да предостави, за да обоснове тези освобождавания.

---

<sup>15</sup> Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността (ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1).

## Член 6

Задължения на *управляващия орган на летище* в Съюза за улесняване на достъпа до УАГ

1. *Управляващите органи на летищата* в Съюза предприемат **всички** необходими мерки за улесняване на достъпа на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, които съдържат минимални дялове на УАГ, в съответствие с **настоящия регламент**.
2. Когато операторите на въздухоплавателни средства докладват на **компетентния орган или компетентните органи** за трудности **при достъпа на дадено летище в Съюза** до авиационни горива, съдържащи **минимални дялове УАГ в съответствие с настоящия регламент, компетентният орган (компетентните органи)** изисква(т) от **управляващия орган** на летището в Съюза да предостави информацията, необходима за доказване на спазването на параграф 1. Съответният **управляващ орган** на летището в Съюза предоставя информацията на **компетентния орган** без ненужно забавяне.
3. **Компетентният орган (компетентните органи)** оценява(т) **цялата** информация, получена **в съответствие с параграф 2. Когато компетентният орган (компетентните органи) стигне(ат) до заключението**, че **управляващият орган** на летището в Съюза **изпълнява** задълженията си **по параграф 1, той (те)** информира(т) Комисията и Агенцията за това. **В случай на несъответствие компетентният орган (компетентните органи) изисква(т) от управляващия орган на летището в Съюза** да определи и **да предприеме необходимите мерки** за справяне с липсата на адекватен **достъп на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, съдържащи минимални дялове на УАГ, без ненужно забавяне и във всеки случай не по-късно от три години след искането на компетентния орган съгласно параграф 2.**

4. *За целите на параграфи 2 и 3, когато е целесъобразно, доставчиците на авиационно гориво, лицата по обслужване на горивото, операторите на въздухоплавателни средства и всяка друга страна, засегната от докладваните затруднения, предоставят при поискване и без ненужно забавяне цялата необходима информация на управляващия орган на летището в Съюза и си сътрудничат с управляващия орган на летището в Съюза при определянето и предприемането на необходимите мерки за преодоляване на докладваните затруднения.*
5. *Компетентният орган (компетентните органи) предава(т) без ненужно забавяне цялата съответна информация, предоставена съгласно параграфи 2 и 3 от настоящия член, на Агенцията, за да може тя да изготви техническия доклад, посочен в член 13.*

#### *Член 7*

#### *Насърчаване на доставките на водород и електроенергия на летищата в Съюза*

1. *Когато е целесъобразно, управляващите органи на летищата в Съюза, доставчиците на авиационно гориво и лицата по обслужване на горивото, си сътрудничат със съответната държава членка при изготвянето на националните рамки за политиката за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива на летищата, попадащи в обхвата на Регламент (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета<sup>16+</sup>.*

---

<sup>16</sup> *Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета от... за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L...).*

<sup>+</sup> *ОВ: моля, въведете в текста серийния номер на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 25/23 [2021/0223(COD)], а в съответната бележка под линия – серийния номер, датата и препратката към публикацията за посочения регламент.*



2. *Управляващите органи на летищата в Съюза, доставчиците на авиационно гориво и лицата по обслужване на горивото, когато е целесъобразно, в съответствие с националните рамки за политиката, посочени в параграф 1, когато такава рамка е приета, си сътрудничат и полагат усилия за улесняване на достъпа на операторите на въздухоплавателни средства до водород или електроенергия, използвани предимно за задвижване на въздухоплавателни средства, и за предоставяне на инфраструктурата и услугите, необходими за доставката, съхранението и зареждането на такива водород или електроенергия с цел зареждане или презареждане на въздухоплавателни средства в съответствие с националните рамки на политиката за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива, когато е приложимо.*
  
3. *До 31 март 2025 г. и на всеки две години след това управляващите органи на летищата в Съюза докладват на компетентните органи и на Агенцията относно напредъка на съществуващите проекти за съответното им летище в Съюза, които осъществяват някоя от инициативите, посочени в параграф 2. Този доклад включва информация, която е публично достъпна или може да бъде направена публично достояние, включително, когато е целесъобразно, прогнози за обемите и вида на производството и доставката на водород и електроенергия на операторите на въздухоплавателни средства на летището в Съюза, както и планове за разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и услуги, когато такива планове са приети.*

## Член 8

Задължения за докладване на операторите на въздухоплавателни средства

1. До 31 март на всяка година **и за първи път през 2025 г.** операторите на въздухоплавателни средства докладват следната информация **по отношение на даден отчетен период на компетентните органи и** на Агенцията:
  - а) общото количество на авиационното гориво, заредено на всяко летище в Съюза, изразено в тонове;
  - б) необходимото авиационно гориво за една година, за всяко летище в Съюза, изразено в тонове;
  - в) количеството на незареденото гориво за една година, за всяко летище в Съюза, което трябва да се отчита като 0 (нула), ако това количество е отрицателно или ако то е по-малко **или равно на 10%** от необходимото авиационно гориво за една година;
  - г) **количеството на зареденото гориво за една година, за всяко летище в Съюза, от съображения за спазване на приложимите правила за безопасност на горивата съгласно член 5, параграф 2, изразено в тонове;**
  - д) общото количество на **УАГ**, закупено от доставчици на авиационно гориво, за изпълнението на техните полети, **попадащи в обхвата на настоящия регламент и** заминаващи от летища в Съюза, изразено в тонове.

*е)* за всяка покупка на **УАГ**, името на доставчика на авиационното гориво, закупеното количество, изразено в тонове, **процеса** на преобразуване, характеристиките и произхода на изходната суровина, използвана за производството, както и емисиите през целия жизнен цикъл на **УАГ**, а когато една покупка включва **различни видове УАГ** с различни характеристики, тази информация се предоставя за всеки вид **УАГ**;

*ж)* **общо изпълнени полети, попадащи в обхвата на настоящия регламент и заминаващи от летища в Съюза, изразени като брой полети и летателни часове.**

2. Докладът се предоставя в съответствие с **образците**, предвиден в приложение II.
3. 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.**

## Член 9

Искане на оператори на въздухоплавателни средства във връзка с използването на УАГ

1. Операторите на въздухоплавателни средства не могат да подават искане за предимства за използването на една и съща партида УАГ по повече от една схема за търговия с емисии. **Емисионният фактор за използването на УАГ в рамките на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) е определен в приложение IV към Директива 2003/87/ЕО или в актовете за изпълнение, приети съгласно член 14 от същата директива. За целите на разпределянето на квоти по СТЕ на ЕС се прилага Директива 2003/87/ЕО. За целите на разпределянето на квоти, запазени за зареждането на УАГ в рамките на СТЕ на ЕС, се прилага член 3в, параграф 6 от Директива 2003/87/ЕО.**

Заедно с доклада, посочен в член 8, операторите на въздухоплавателни средства предоставят на Агенцията следното:

- а) декларация за схемите за намаляване на емисиите на парникови газове, в които участват и в рамките на които те имат възможност да докладват УАГ;
- б) декларация, че не са докладвали **по повече от една схема за намаляване на емисиите на парникови газове** едни и същи партиди УАГ; и

*в) информация за участието в схеми за финансово подпомагане на равнището на Съюза, на национално или регионално равнище, които дават възможност на операторите на въздухоплавателни средства да бъдат компенсирани за разходите за закупените УАГ, и информация за това дали една и съща партида УАГ е получила подпомагане по повече от една схема за финансово подпомагане.*

2. За целите на докладването на използването на УАГ съгласно член 8 от настоящия регламент или в рамките на схема за намаляване на емисиите на парникови газове доставчиците на авиационно гориво предоставят безплатно на операторите на въздухоплавателни средства съответната **точна** информация за **отчетния период във възможно най-кратък срок и във всеки случай не по-късно от 14 февруари на всяка отчетна година.**
  
3. **Операторът на въздухоплавателни средства може да поиска от доставчика на авиационно гориво да му предостави информацията, посочена в параграф 2, за други задължения за докладване, включително съгласно националното право. Доставчикът на авиационно гориво предоставя тази информация безплатно. Когато искането се отнася до информация, отнасяща се до период, който вече е приключил към момента на искането, доставчикът на авиационно гориво предоставя тази информация в срок от 90 дни от датата на искането. Когато искането се отнася до информация, отнасяща се до отчетен период, който все още не е приключил към момента на отправяне на искането, операторът на въздухоплавателни средства се стреми да подаде искането си най-малко 45 дни преди края на този период. Доставчикът на авиационно гориво предоставя тази информация в срок от 45 дни след края на този период.**

## Член 10

Задължения на доставчиците на **авиационно** гориво за докладване

До **14 февруари** на всяка отчетна година **и за първи път през 2025 г.** доставчиците на авиационно гориво докладват в базата данни на Съюза, посочена в член 31а от Директива (ЕС) 2018/2001, следната информация, свързана с отчетния период:

- а) **количеството** на авиационното гориво, доставено на всяко летище в Съюза, **изразено в тонове**;
- б) **количеството** на **УАГ**, доставено на всяко летище в Съюза, и за всеки вид **УАГ** — както е посочено в буква в), **изразено в тонове**;
- в) **процеса на преобразуване, характеристиките и** произхода на изходните суровини, **използвани за производството, и емисиите през целия жизнен цикъл** на всеки вид **УАГ**, доставян на летищата в Съюза;
- г) **съдържанието на ароматни съединения и нафтадени в процентен обем и на сярата в процентна маса в авиационното гориво, доставяно на партида, на летище в Съюза и на равнището на Съюза, като се посочват общият обем и масата на всяка партида и методът на изпитване, прилаган за измерване на съдържанието на всяко вещество на ниво партида**;
- д) **енергийното съдържание на авиационното гориво и УАГ, доставяни на всяко летище в Съюза, за всеки вид гориво.**

*Държавите членки осигуряват необходимата правна и административна рамка на национално равнище, за да гарантират, че информацията, въведена от доставчиците на авиационно гориво в тази база данни на Съюза, е точна и е проверена и одитирана съгласно член 31а от Директива (ЕС) 2018/2001.*

Агенцията **и компетентните органи** имат достъп до тази база данни на Съюза. *Агенцията* използва информацията, която се съдържа в тази база данни на Съюза, след като информацията бъде проверена на равнището на държавата членка съгласно член 31а от Директива (ЕС) 2018/2001.

## Член 11

### Компетентен орган

1. 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**. Държавите членки информират Комисията **и Агенцията** за определения (определените) компетентен орган (компетентни органи).
2. *Държавите членки гарантират, че техните компетентни органи упражняват задачите си по надзор и правоприлагане безпристрастно и прозрачно и по начин, независим от операторите на въздухоплавателни средства, доставчиците на авиационно гориво и управляващите органи на летищата в Съюза. Държавите членки също така осигуряват на компетентните органи необходимите ресурси и капацитет за ефективно и навременно изпълнение на задачите, възложени им съгласно настоящия регламент.*

3. *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.*
4. Агенцията изпраща **■** на компетентните органи данните, обобщени за операторите на въздухоплавателни средства, *летищата в Съюза и съответните им управляващи органи* и доставчиците на авиационно *гориво*, по отношение на които тези органи разполагат с компетентност съгласно параграфи 5, 6 и 7.
5. Отговорната *държава членка, чийто* чийто(чиито) компетентен(тни) орган(и), *определен(и) в съответствие с параграф 1 от настоящия член, отговаря(т) за даден* оператор на въздухоплавателни средства, се определя в съответствие с Регламент (ЕО) № 748/2009 на Комисията<sup>17</sup>. *По отношение на оператори на въздухоплавателни средства, които не са посочени като попадащи в отговорността на дадена държава членка в посочения регламент, отговорната държава членка се определя съгласно правилата, установени в член 18а от Директива 2003/87/ЕО. Комисията може да подпомага държавите членки в процеса на посочване. За тази цел Комисията може да поиска съдействие от Евроконтрол и може да сключи всяко подходящо споразумение с Евроконтрол за тази цел.*
6. Отговорната *държава членка, чийто(чиито) компетентен(тни) орган(и), определен(и) в съответствие с параграф 1, отговаря(т) за даден управляващ орган на летище* в Съюза, се определя въз основа на съответната териториална компетентност *на летището в Съюза.*

---

<sup>17</sup> 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*).



7. Отговорната държава членка, **чийто(чиито)** компетентен(тни) орган(и), **определен(и) в съответствие с параграф 1, отговаря(т) за даден доставчик на авиационно гориво, е държавата членка, в която се намира основното място на дейност на доставчика на авиационно гориво.**
8. **За доставчиците на авиационно гориво, чието основно място на дейност не се намира в държава членка, отговорната държава членка е тази, в която доставчикът на авиационно гориво е доставил най-голямото количество авиационно гориво през 2023 г. или през първата година на доставка на авиационно гориво на пазара на Съюза, в зависимост от това коя от двете дати е по-късна.**

**Такъв доставчик на авиационно гориво може да представи на своя компетентен орган мотивирано искане да бъде прехвърлен към друга държава членка, ако е доставил най-високите дялове от своето авиационно гориво в тази последна държава членка през двете години, предхождащи искането. Решението за прехвърляне се взема в срок от шест месеца след искането на доставчика на авиационно гориво, подлежи на съгласието на компетентните органи на държавата членка, в която е извършено прехвърлянето, и се предава без ненужно забавяне на Агенцията и на Комисията. То се прилага от началото на отчетния период след датата на приемане на това решение.**

## Член 12

### Прилагане

1. Държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушение настоящия регламент, и предприемат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да са ефективни, пропорционални и възпиращи **предвид, по-специално, естеството, продължителността, повторемостта и тежестта на нарушението**. До 31 декември 2024 г. държавите-членки съобщават на Комисията тези разпоредби и тези мерки и я уведомяват без забавяне за всякакви последващи изменения, които ги засягат.
2. Държавите членки гарантират, че всеки оператор на въздухоплавателни средства, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 5, подлежи на глоба. Въпросната глоба е **пропорционална и възпираща и поне** два пъти по-голяма от сумата, получена от умножаването на средногодишната цена на авиационното гориво за един тон по общото количество на незареденото гориво за една година. **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 извън неговия контрол с последици, които не е можело да се избегнат, дори да са били взети всички разумни мерки;**

3. *Държавите членки гарантират, че всеки управляващ орган на летище в Съюза, който не предприеме необходимите мерки за справяне с липсата на адекватен достъп на операторите на въздухоплавателни средства до авиационни горива, съдържащи минимални дялове УАГ съгласно член 6, параграф 3, подлежи на глоба.*
4. Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 4 по отношение на минималните дялове на УАГ, подлежи на глоба. Въпросната глоба е **пропорционална и възпираща и поне** два пъти по-голяма от сумата, получена от умножаването на разликата между средногодишната цена на конвенционалното авиационно гориво и на УАГ за един тон по количеството на авиационните горива, което не отговаря на минималните дялове, посочени в член 4 и приложение I;
5. Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който не изпълни задълженията си, предвидени в член 4 по отношение на минималните дялове на синтетичните авиационни горива **и, за периода от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2034 г., средните дялове на синтетични авиационни горива**, подлежи на глоба. Тази глоба е **пропорционална и възпираща и поне** два пъти по-голяма от сумата, получена от умножаването на разликата между средногодишната цена на синтетичното авиационно гориво и конвенционалното авиационно гориво за един тон по количеството на авиационното гориво, което не отговаря на минималните дялове, посочени в член 4 и приложение I. **При определянето на глобата, свързана със средните дялове на синтетичните авиационни горива, държавите членки вземат предвид всяка глоба, свързана с минималните дялове синтетични авиационни горива, за които доставчикът на авиационно гориво вече носи отговорност за съответния период, посочен в настоящия параграф, за да се избегне двойна санкция.**

6. *Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, за който е доказано, че е предоставил подвеждаща или неточна информация относно характеристиките или произхода на УАГ, доставени от него съгласно член 9, параграф 2 и член 10, подлежи на глоба. Въпросната глоба е пропорционална и възпираща и поне два пъти по-голяма от сумата, получена от умножаването на разликата между средногодишната цена на конвенционалното авиационно гориво и на УАГ за един тон по количеството на авиационните горива, за които е предоставена подвеждаща или неточна информация.*
7. В решението за налагане на **Г** глобите, посочени в параграфи 2, 4, 5 и 6 от *настоящия член*, компетентният орган (*компетентните органи*) обяснява(т) използваната методика за определяне на цената на авиационното гориво, на УАГ и на синтетично авиационно гориво на пазара на Съюза за авиационно гориво. Тази методика се основава на проверими и обективни критерии, *включително от последния наличен технически доклад, посочен в член 13;*

8. Държавите членки гарантират, че всеки доставчик на авиационно гориво, който е натрупал недостиг спрямо задължението, предвидено в член 4 по отношение на минималните дялове на *УАГ* или на синтетичните *авиационни* горива през даден отчетен период, през следващия отчетен период доставя на пазара количеството от съответното гориво, равняващо се на недостига, в допълнение към задължението си за отчетния период.

*Чрез дерогация от първа алинея за синтетичните авиационни горива се прилагат следните правила за периодите от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2031 г. и от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2034 г.:*

- а) всеки доставчик на авиационно гориво, който е натрупал недостиг спрямо задължението по член 4 по отношение на средните дялове на синтетичните авиационни горива в периода от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2031 г., доставя на пазара преди края на периода от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2034 г. количество синтетично авиационно гориво, равно на този недостиг, в допълнение към задълженията за този период; и*
- б) всеки доставчик на авиационно гориво, който е натрупал недостиг спрямо задължението, предвидено в член 4 по отношение на средните дялове на синтетични авиационни горива в периода от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2034 г., през следващия отчетен период доставя на пазара количество синтетичното авиационно гориво, равняващо се на недостига, в допълнение към задължението си за отчетния период.*

Изпълнението на *задълженията, посочени в първа и втора алинея от настоящия параграф*, не освобождава доставчика на *авиационно* гориво от задължението да плати *глобите*, предвидени в параграфи 4 и 5;

9. Държавите членки осигуряват необходимата правна и административна рамка на национално равнище за осигуряване на изпълнението на задълженията и на събирането на **■** глобите. **■**
10. *Държавите членки се стремят да осигурят получените от глобите приходи или паричната равностойност на тези приходи да се използват в подкрепа на проекти научни изследвания и иновации в областта на УАГ, производството на УАГ или механизми, които позволяват да се преодолеят ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива.*

*Когато тези приходи са разпределени към общия бюджет на държава членка, се счита, че държавата членка е спазила изискванията на първа алинея, ако прилага политики за финансово подпомагане в подкрепа на проекти научни изследвания и иновации в областта на УАГ, производството на УАГ или политики за подкрепа на механизми, позволяващи преодоляване на ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива, чиято стойност е равна или по-висока от приходите от глоби.*

*До 25 септември 2026 г. и на всеки пет години след това държавите членки публикуват доклад относно използването на обобщените приходи, генерирани от глобите, и информация за равнището на разходите, разпределени за проекти за научни изследвания и иновации в областта на УАГ, производството на УАГ или политиките за подкрепа на механизми, позволяващи преодоляване на ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива.*

### Член 13

#### Събиране на данни и публикуване

1. Всяка година Агенцията публикува технически доклад въз основа на докладите, посочени в членове **7, 8 и 10, и го представя на Европейския парламент и на Съвета**. Посоченият доклад съдържа най-малко следната информация:
  - а) общото количество **УАГ**, закупено от операторите на въздухоплавателни средства на равнището на Съюза, предназначено за използване за полети, **попадащи в обхвата на настоящия регламент** и заминаващи от дадено летище в Съюза, с разбивка по летища в Съюза;
  - б) общото количество **УАГ** и синтетични авиационни горива, доставяни на равнището на Съюза, **по държави членки и по летища в Съюза**. Докладът **включва количеството и вида на изходните суровини, използвани на равнището на Съюза, по държави членки и по летища в Съюза, както и анализ на способността на доставчиците на авиационно гориво да спазват минималните дялове, определени в приложение I;**

- в) доколкото е възможно, количеството УАГ, доставено в третите държави, с които Съюзът или Съюзът и неговите държави членки са сключили споразумение за регулиране на предоставянето на въздухоплавателни услуги, и в други трети държави, в които тази информация е публично достъпна;*
- з) състоянието на пазара, включително информация за цените, и тенденциите в производството и използването на УАГ в Съюза и по държави членки и, доколкото е възможно, в третите държави, с които Съюзът или Съюзът и неговите държави членки са сключили споразумение за регулиране на предоставянето на въздухоплавателни услуги, и в други трети държави, включително информация за развитието на ценовата разлика между УАГ и конвенционалните авиационни горива;*
- д) степента на спазване на изискванията от страна на управляващия орган на дадено летище в Съюза по летища, по отношение на задълженията, определени в член 6;*
- е) степента на спазване на изискванията от страна на всеки оператор на въздухоплавателни средства и доставчик на авиационно гориво, който има задължение съгласно настоящия регламент през отчетния период;*
- ж) произхода и характеристиките на всички УАГ и характеристиките за устойчивост на водорода за въздухоплаването, закупени от оператори на въздухоплавателни средства за използване на полети, попадащи в обхвата на настоящия регламент и заминаващи от летища в Съюза;*



- з) *средното общо съдържание на ароматни съединения и нафтадени в процентен обем и на сяра в процентна маса на авиационното гориво, доставяно от летищата в Съюза и на равнището на Съюза;*
  - и) *напредъка на проектите на летищата в Съюза, които осъществяват инициативите, посочени в член 7, параграф 3.*
2. *Агенцията може да се консултира с експертите на държавите членки при изготвянето на този доклад.*

#### **Член 14**

##### **Схема за екологично етикетирание**

1. *Създава се доброволна схема за екологично етикетирание, която дава възможност за измерване на екологичните показатели на полетите.*
2. *Етикетите, издадени съгласно настоящия член, се прилагат за оператори на въздухоплавателни средства, попадащи в обхвата на настоящия регламент, за полети, попадащи в обхвата на настоящия регламент и заминаващи от летища в Съюза. Когато оператор на въздухоплавателно средство поиска да му бъде издаден етикет съгласно настоящия член, той изисква такъв етикет за всички свои полети, попадащи в обхвата на настоящия регламент и заминаващи от летища в Съюза.*

*Операторите на въздухоплавателни средства могат да поискат издаването на етикети съгласно настоящия член и за техните полети, попадащи в обхвата на настоящия регламент и пристигащи на летища в Съюза. Когато оператор на въздухоплавателно средство поиска да му бъде издаден етикет съгласно настоящата алинея, той изисква такъв етикет за всички свои полети, пристигащи на летища в Съюза.*

3. *Етикетите, издадени съгласно настоящия член, удостоверяват равнището на екологичните показатели на даден полет въз основа на информацията, посочена във втора алинея от настоящия параграф. Равнището на екологичните показатели на даден полет се определя въз основа на средните екологични показатели на полетите, извършени от даден оператор на въздухоплавателни средства по конкретен маршрут за предходния съответен период на часово планиране по смисъла на член 2, буква г) от Регламент (ЕИО) № 95/93.*

*Етикетите, издадени съгласно настоящия член, съдържат следната информация:*

- а) очаквания въглероден отпечатък на пътник, изразен в мерна единица, като например килограми CO<sub>2</sub> на пътник за срока на валидност на етикета;*
- б) очакваната ефективност от гледна точка на емисиите на CO<sub>2</sub> на километър, изразена в мерна единица, като например грамове CO<sub>2</sub> на пътник на километър за срока на валидност на етикета.*

4. *Очакваният въглероден отпечатък на пътник и очакваната ефективност от гледна точка на емисиите на CO<sub>2</sub> на километър от даден полет се определят от Агенцията въз основа на стандартизирана и научно обоснована методика и информацията от операторите на въздухоплавателни средства относно всички или някои от следните фактори:*

- а) видовете въздухоплавателни средства, средния брой пътници и товари, допълнени, когато е необходимо, с прогнозни оценки на тези фактори, като например средните коефициенти на натоварване за определения маршрут за даден период от време; и*

*б) експлоатационните показатели на горивото, използвано по време на полетите, извършени от оператора на въздухоплавателни средства, въз основа на разхода на гориво и като се използват количествени показатели като общото количество заредени УАГ, процента от общото поглъщане на гориво, качеството и произхода, състава и емисиите през целия жизнен цикъл от използването на гориво, изчислени за полета.*

*5. Етикетите, издадени съгласно настоящия член, са валидни за ограничен срок, не по-дълъг от една година, посочен в актовете за изпълнение, посочени в параграф 11, буква в). Срокът на валидност на етикета се посочва ясно от оператора на въздухоплавателни средства заедно с етикета.*

*6. Агенцията издава етикети по искане на оператор на въздухоплавателно средство за всеки полет или набор от полети, изпълнявани при същите условия, въз основа на информацията, посочена в параграф 3, и на стандартизираната и научно обоснована методика и на факторите, посочени в параграф 4.*

*Агенцията може да изиска от оператора на въздухоплавателни средства да предостави допълнителна информация, необходима за издаването на етикета.*

*Когато операторът на въздухоплавателни средства не представи цялата информация, необходима на Агенцията за издаване на искания етикет, Агенцията отхвърля искането.*

*Операторът на въздухоплавателни средства може да обжалва решенията на Агенцията, взети съгласно настоящия параграф и параграф 7 от настоящия член. Тази жалба се подава до Апелативния съвет, посочен в член 105 от Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета<sup>18</sup>, в срок от 10 дни от съобщаването на решението. Прилагат се членове 106 и 107, член 108, параграфи 2 и 3 и членове 111–114 от Регламент (ЕС) 2018/1139. Всяко решение, взето от Агенцията съгласно настоящия параграф, се взема без ненужно забавяне.*

7. *Агенцията периодично преразглежда дали факторите, въз основа на които е издаден етикет за всеки полет или набор от полети, изпълнявани при същите условия, са се променили. Ако Агенцията стигне до заключението, че даден етикет вече не е подходящ, след като даде възможност на оператора да бъде изслушан, тя отменя съществуващия етикет или издава нов етикет. Агенцията информира оператора на въздухоплавателни средства за своето решение.*

*Операторът на въздухоплавателни средства незабавно коригира излагането на етикета по съответния начин.*

---

<sup>18</sup> *Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета (ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1).*

8. *Операторите на въздухоплавателни средства, на които е предоставен етикет съгласно параграф 6, излагат етикета, съдържащ информацията, посочена в параграф 3, втора алинея. Етикетът трябва да е лесно достъпен и разбираем. Той се представя по начин, който позволява на клиентите лесно да сравняват екологичните показатели на полетите, изпълнявани от различни оператори на въздухоплавателни средства, които летят по един и същ маршрут. Когато оператор на въздухоплавателно средство излага етикета на място за продажба или на всякаква друга точка за контакт с клиентите, той прави това за всички полети, попадащи в обхвата на настоящия регламент.*
9. *За да се финансират разходите за услугата, предоставяна от Агенцията, издаването на етикет по искане на оператор на въздухоплавателно средство подлежи на заплащане на такса. Приходите, генерирани от такива такси, представляват други приходи по смисъла на член 120, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139 и се третираат като целеви приходи, които се разпределят от Агенцията за покриване на тези разходи. Прилага се член 126, параграфи 2 и 3 от Регламент (ЕС) 2018/1139. Размерът на таксата се определя съгласно член 126, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/1139.*
10. *Като част от задачите си в областта на опазването на околната среда, посочени в член 87, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/1139, Агенцията допринася за повишаване на осведомеността относно съществуването на схемата за етикетиране, установена с настоящия член.*

**11. За да се гарантира еднаквото прилагане и спазването на правилата, установени в настоящия член, Комисията приема до 1 януари 2025 г. актове за изпълнение за определяне на подробни разпоредби относно:**

- а) стандартизираната и научно обоснована методика, посочена в параграф 4, въз основа на най-добрите налични научни данни, по-специално данните, предоставени от Агенцията, и включително методиката за използване на прогнозните оценки, посочени в параграф 4, буква а);**
- б) процедурата, по която операторите на въздухоплавателни средства трябва да предоставят на Агенцията необходимата информация за издаването на етикет, и процедурата, по която Агенцията издава този етикет, включително срока, в който Агенцията трябва да вземе решение съгласно параграф 6;**
- в) срокът на валидност на етикетите, издадени съгласно настоящия член, не по-дълъг от една година;**
- г) условията, при които Агенцията трябва да извърши преразглеждането, посочено в параграф 7;**
- д) процедурата, посочена в параграф 7, по която Агенцията може или да отмени съществуващи етикети, или да издаде нов етикет;**

- е) образците за излагане на етикети, издадени съгласно настоящия член;*
- ж) осигуряване на лесен достъп до всички издадени етикети в машинночетим формат;*
- з) възможността и условията, при които операторите на въздухоплавателни средства могат да излагат, без да използват етикет съгласно настоящия член, всякаква информация за екологичните показатели, подобна на посочената в параграф 3, за полети, заминаващи от летища в Съюза.*

*Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 16, параграф 3.*

- 12. До 1 юли 2027 г. Комисията определя и оценява промените във функционирането на схемата за етикетирание, създадена с настоящия член, както и възможните подобрения или допълнителни мерки към тази схема, по-специално с оглед на установяването на задължителна схема за екологично етикетирание, обхващаща всички аспекти на екологичните показатели на полетите или набора от полети, и различните мерки за декарбонизация, които операторите на въздухоплавателни средства предприемат, в пълно съответствие с правото на Съюза. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад с основните констатации от оценката, извършена съгласно настоящия параграф. Когато е целесъобразно, тя може да представи заедно с този доклад и законодателно предложение.*

## Член 15

### *Механизми за гъвкавост*

1. Чрез дерогация от член 4, параграф 1, от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2034 г., за всеки отчетен период, доставчикът на авиационно гориво може да доставя минималните дялове УАГ, определени в приложение I като среднопретеглена стойност за цялото количество авиационно гориво, което е доставил на летищата в Съюза за този отчетен период.
2. *До 1 юли 2024 г. Комисията определя и оценява развитието в областта на производството и доставките на УАГ на пазара на Съюза за авиационно гориво, както и възможните подобрения или допълнителни мерки към съществуващия механизъм за гъвкавост на УАГ, посочен в параграф 1, като например създаването или признаването на система за търгуемост с УАГ, за да се даде възможност за доставка на УАГ в Съюза, без тя да е физически свързана с обект за доставка, с оглед допълнително да се улесни доставката и използването на УАГ за въздухоплаването по време на периода на гъвкавост.*

*Такава възможна система, включваща елементи на схема за резервиране и искане („book and claim“), би могла да даде възможност на операторите на въздухоплавателни средства или доставчиците на гориво, или и на двете страни, да закупват УАГ чрез договорни споразумения с доставчиците на авиационно гориво и да подават искане във връзка с използването на УАГ на летищата в Съюза.*



*Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, в който се излагат основните констатации от оценката, извършена съгласно настоящия параграф, и, когато е целесъобразно, представя законодателно предложение заедно с доклада.*

## **Член 16**

### **Процедура на комитет**

- 1. Комисията се подпомага от Авиационния комитет ReFuelEU, наричан по-долу „Комитетът“. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.**
- 2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.**
- 3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.**

## Член 17

### Доклади и преглед

1. До 1 януари 2027 г. и на всеки **четири** години след това Комисията ▯ представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за **прилагането на настоящия регламент**.
2. **Докладът съдържа подробна оценка на развитието на пазара на авиационни горива и на въздействието на това развитие върху функционирането на вътрешния авиационен пазар на Съюза ▯, включително върху конкурентоспособността и свързаността, по-специално за островите и отдалечените територии, и върху разходната ефективност на намаляването на емисиите през целия жизнен цикъл. В доклада също така се прави оценка на необходимостта от инвестиции, заетост и обучение, както и от научни изследвания и иновации в УАГ. Освен това докладът включва информация относно технологичните постижения в областта на научните изследвания и иновациите в отрасъла на въздухоплаването, които имат отношение към УАГ, включително по отношение на намаляването на емисиите, различни от CO<sub>2</sub>, или технологиите за пряко улавяне на въглерод във въздуха.**

3. *В доклада се прави оценка на евентуалната необходимост от преразглеждане на приложното поле на настоящия регламент, определението за УАГ, допустимите горива и минималните дялове в член 4 и приложение I, както и размера на глобите. В доклада се прави оценка на евентуалното разширяване на приложното поле на настоящия регламент с цел включване в него на други енергийни източници и други видове синтетични горива, определени в Директива (ЕС) 2018/2001, като същевременно надлежно се отчита принципът на технологична неутралност. В доклада също така се прави оценка на инициативите, подобренията и допълнителните мерки за допълнително улесняване и насърчаване на увеличеното доставяне и използване на ненапълно заместващи авиационни горива и свързаните с тях услуги, инфраструктура и технологии, съответстващи на целта за декарбонизация на въздушния транспорт, като същевременно се запазват еднакви условия на конкуренция.*
4. *В доклада се разглежда евентуалното включване на механизми за подпомагане на производството и зареждането на УАГ, включително събирането и използването на средства, и за ограничаване на неблагоприятното въздействие на настоящия регламент върху свързаността и конкурентоспособността. В доклада се разглежда дали тези механизми следва да включват финансови и други механизми за преодоляване на ценовите разлики между УАГ и конвенционалните авиационни горива.*
5. *В доклада се прави оценка на въздействието върху функционирането на вътрешния авиационен пазар на освобождаванията, предоставени съгласно член 5.*

*Доколкото е възможно, докладът включва информация за развитието на политиката в съответните трети държави, включително в контекста на техните многостранни и двустранни споразумения със Съюза или със Съюза и неговите държави членки, както и за разработването на потенциална рамка на политиката за доставка и зареждане на УАГ на равнището на ИКАО.*

*В доклада се прави оценка на конкурентоспособността на въздушните превозвачи и летищните центрове от Съюза в сравнение с техните конкуренти в съответните трети държави, както и на възможното премаршрутиране, по-специално чрез пренасочване на трафика към летищните центрове в трети държави, което води до изместване на въглеродни емисии. По-специално, при липсата на задължителна схема на международно равнище за използването на УАГ за международни полети с подобно равнище на амбиция като изискванията, определени в настоящия регламент, или на механизми, разработени на международно равнище, даващи възможност рискът от изместване на въглеродни емисии и нарушаването на конкуренцията в международното въздухоплаване да бъдат избегнати, Комисията, до 31 декември 2026 г., когато е целесъобразно, разглежда специални механизми, насочени към предотвратяване на тези последици, включително, ако е целесъобразно, разширяването към международното въздухоплаване на приложното поле на механизма за корекция на въглеродните емисии на границите, създаден с Регламент (ЕС) 2023/956 на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>, както и други видове мерки, като се отчита фактът, че крайното местоназначение на полета се намира извън територията на Съюза.*

---

<sup>19</sup> Регламент (ЕС) 2023/956 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за създаване на механизъм за корекция на въглеродните емисии на границите (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 52).

6. *Докладът включва подробна информация относно изпълнението на настоящия регламент. В доклада може се разглежда въпросът дали настоящият регламент следва да бъде изменен, когато е целесъобразно, кои изменения следва да бъдат разгледани, в съответствие с потенциалната рамка на политиката за използване на УАГ на равнището на ИКАО.*

*Като част от първия доклад или по-рано като самостоятелен доклад, представен на Европейския парламент и на Съвета, Комисията оценява възможните мерки за оптимизиране на съдържанието на гориво на авиационните горива.*

7. *Комисията може да се консултира с държавите членки при изготвянето на този доклад, най-малко шест месеца преди приемането му.*

#### Член 18

##### Влизане в сила

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

Прилага се от 1 януари **2024** г.

Членове 4, 5, 6, 8 и 10 обаче се прилагат от 1 януари 2025 г.

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

Съставено в ... на ... година.

*За Европейския парламент*

*За Съвета*

*Председател*

*Председател*

## Приложение I

### *Дялове на УАГ, посочени в член 4*

- а) От 1 януари 2025 г. *всяка година* — минимален дял от 2% за УАГ;
- б) От 1 януари 2030 г. *всяка година* – минимален дял от 6% за УАГ, от които:
- i) за периода от 1 януари 2030 г. до 31 декември 2031 г. — среден дял за периода от 1,2% на синтетичните авиационни горива, от които всяка година минимален дял от 0,7% за синтетични авиационни горива;*
  - ii) за периода от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2034 г. — среден дял за периода от 2% на синтетичните авиационни горива, от които всяка година минимален дял от 1,2% от 1 януари 2032 г. до 31 декември 2033 г., и от които минимален дял от 2% от 1 януари 2034 г. до 31 декември 2034 г. за синтетични авиационни горива;*
- в) От 1 януари 2035 г. *всяка година* — минимален дял от 20% за УАГ, от които минимален дял от 5% за синтетични авиационни горива;
- г) От 1 януари 2040 г. *всяка година* — минимален дял от 34% за УАГ, от които минимален дял от 10% за синтетични авиационни горива;
- д) От 1 януари 2045 г. *всяка година* — минимален дял от 42% за УАГ, от които минимален дял от 15% за синтетични авиационни горива;
- е) От 1 януари 2050 г. *всяка година* — минимален дял от 70% за УАГ, от които минимален дял от 35% за синтетични авиационни горива;

**Приложение II**

**Образец за докладване от оператори на въздухоплавателни средства**

**Образец за докладване на операторите на въздухоплавателни средства относно зареждането на УАГ**

Летище от Съюза	Код по ИКАО на летището от Съюза	Необходимо авиационно гориво за една година (в тонове)	Действително заредено количество авиационно гориво (в тонове)	Количество на незареденото гориво за една година (в тонове)	Общо количество на незареденото гориво за една година (в тонове)	Количество от зареденото гориво за една година за правилата за безопасност на горивата (тонове)

**Образец за докладване на операторите на въздухоплавателни средства относно покупките на УАГ**

Общ брой на изпълнените полети	Общ брой летателни часове	Доставчик на гориво	Закупено количество (тонове)	Процент на преобръщане	Характеристики	Произход на изходната суровина	Емисии през жизнения цикъл