



A9-0199/2022

28.6.2022

*****I**
JELENTÉS

a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Søren Gade

A vélemény előadói (*):
Nicolás González Casares, Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-
biztonsági Bizottság
Jutta Paulus, Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság

(*) Társbizottsági eljárás – az eljárási szabályzat 57. cikke

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogi aktus tervezetében javasolt jogalaptól függ.)

A jogi aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést *félkövér dőlt* betűk jelzik a bal oldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást *félkövér dőlt* betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget *félkövér dőlt* betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogi aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogi aktus tervezetével módosítani kívánt – jogi aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogi aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai egységes szerkezetbe foglalt (konszolidált) szöveg formájában

Az új szövegrészeket *félkövér dőlt* betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **█** jel jelzi, vagy azok át vannak húzva. A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával, és a helyébe lépő új szöveg *félkövér dőlt* szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE	5
INDOKOLÁS	74
VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	77
VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	146
ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN	201
AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA	202

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2021)0561),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 100. cikkének (2) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C9-0332/2021),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2021. október 20-i véleményére,
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A9-0199/2022),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát másik szöveggel váltja fel, lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

Módosítás 1

Rendelethez irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

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

(1) Az elmúlt évtizedekben a légi közlekedés mint az uniós gazdaság egyik legjobban teljesítő és legdinamikusabb ágazata, döntő szerepet játszott az Unió gazdaságában és az uniós polgárok mindennapi életében. Az egyik fő hajtóereje volt a gazdasági növekedésnek, a munkahelyteremtésnek, a kereskedelemnek és a turizmusnak, valamint a vállalkozások és a polgárok mobilitásának és a közöttük lévő összeköttetéseknek, **egyben pedig a legkülső régiók és a kontinens egyik fő összeköttetési lehetősége**, mindenekelőtt az uniós légiközlekedési belső piacon. A légiközlekedési szolgáltatások terén megvalósult növekedés jelentős mértékben hozzájárult az Unión belüli **összeköttetések javításához, a kohézió erősítéséhez és a regionális egyenlőtlenségek csökkentéséhez, különösen a peremterületek, a legkülső régiók, a ritkán lakott régiók és a szigeti régiók esetén, valamint a harmadik országok viszonylatában**, és kulcsfontosságú tényezőt jelentett az uniós gazdaság egészének működése szempontjából.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

(2) 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. **A világjárvány felszámolását szem előtt tartva** várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. Ugyanakkor az ágazat kibocsátása 1990 óta növekszik, és a növekvő kibocsátás tendenciája visszatérhet a világjárvány leküzdésével.

(2) **Az Európai Unió az (EU) 2021/1119 rendeletben jogi kötelezettségeket állapított meg arra vonatkozóan, hogy legkésőbb 2050-ig el kell érni a klímasemlegességet, és 2030-ig el kell érni, hogy az üvegházhatású gázok nettó kibocsátása az 1990-es szinthez képest legalább 55%-kal csökkenjen. Ennek elérése érdekében valamennyi gazdasági ágazatnak, beleértve a**

Ezért **fel kell készülni** a jövőre, és el kell végezni a szükséges kiigazításokat, biztosítva a légiközlekedési **piac** megfelelő működését, amely hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, magas szintű **összekapcsoltsággal, biztonsággal és védelemmel.**

közlekedési ágazatot is, gyors lépéseket kell tennie a dekarbonizálás érdekében. A légiközlekedési ágazat számára ez szükségessé teszi a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításának, szállításának és felhasználásának erőteljes fokozását. 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. Várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. **A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet becslése szerint Európában 2050-ig a személyforgalom esetében évente akár 3%-os, a teherforgalom esetében pedig akár 2,4%-os növekedés várható.** Ugyanakkor az ágazat kibocsátása 1990 óta növekszik, és a növekvő kibocsátás tendenciája **hamar** visszatérhet a világjárvány leküzdésével. Ezért **döntő fontosságú** a jövőre **való felkészülés**, és el kell végezni a szükséges kiigazításokat, biztosítva a légiközlekedési **ágazat** megfelelő működését, amely **teljes mértékben** hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, magas szintű **összekapcsoltság, megfizethetőség, biztonság és védelem mellett.**

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az uniós légiközlekedési ágazat működését az Unión belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legintegráltabb ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. **A légi közlekedés külső** politikáját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten megállapított szabályok, valamint

Módosítás

(3) Az uniós légiközlekedési ágazat működését az Unión belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legintegráltabb ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. **Az Unió külső légiközlekedési** politikáját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten megállapított szabályok,

az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások szabályozzák.

valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások szabályozzák. ***Ezért fontos, hogy az Unió fenntartsa a nemzetközi, multilaterális és bilaterális szinten tett erőfeszítéseket, hogy elősegítse a magas ambíciószintet és konvergenciát a fenntartható légitársaság-üzemanyagok elterjedése tekintetében, egyenlő nemzetközi versenyfeltételek biztosítása mellett.***

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(4) A légitársasági piacon ***globálisan és*** Unió-szerte erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, amihez elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A légitársasági piac és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a légitársaság-üzemeltetők, a repülőterek és a légitársaság közlekedés más szereplői egyenlő ***szabályok és*** esélyek alapján működhetnek, ***amely egy virágzó ágazathoz és munkalehetőségekhez vezet. Az EU-n belüli járatok jelentős részben a globális piac által meghatározott globális útvonalak részét képezik. Ugyanez igaz az Unión kívülről induló és az Unión kívüli célállomásra érkező, európai repülőtereket érintő útvonalak esetében is.*** Piaci torzulások esetén fennáll a veszélye annak, hogy a légitársaság-üzemeltetők vagy a repülőterek hátrányos helyzetbe kerülnek a belső vagy külső versenytársakkal szemben. Ez viszont a légitársasági ipar versenyképességének csökkenéséhez, ***a légitársasági vállalkozások és munkahelyek veszélyeztetéséhez,*** valamint a polgárok és

a vállalkozások légi összeköttetésének *és a közlekedési módok közötti választási lehetőségeinek* teljes megszűnéséhez vezethet.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 5 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(5) Különösen fontos egyenlő versenyfeltételeket biztosítani az uniós légiközlekedési piacon a légi jármű-üzemanyagok tekintetében, amelyek a légi jármű-üzembentartók költségeinek jelentős részét teszik ki. Az üzemanyagárak változásai jelentősen befolyásolhatják a légi jármű-üzembentartók gazdasági teljesítményét, és negatívan befolyásolhatják a piaci versenyt, **továbbá csökkenthetik a légiközlekedési ágazat vonzerejét és ezáltal a mobilitást, mivel a magas üzemanyagárak közvetlenül magas végfelhasználói árakhoz vezethetnek.** Amennyiben a légi jármű-üzemanyagok ára tekintetében különbségek vannak az uniós repülőterek vagy az uniós és nem uniós repülőterek között, ez arra készítheti a légi jármű-üzembentartókat, hogy gazdasági okokból módosítsák üzemanyag-töltési stratégiáikat. Az üzemanyag-tartályozás növeli a légi járművek üzemanyag-fogyasztását, és szükségtelen üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz. Ennek megfelelően a légi jármű-üzembentartók **gazdasági okokból történő** üzemanyag-tartályozása aláássa az Unió környezetvédelmi erőfeszítéseit. Egyes légi jármű-üzembentartók saját bázisukon a kedvező légi járműüzemanyag-árakat versenyelőnyként tudják használni más, hasonló útvonalakat üzemeltető légitársaságokkal szemben. Ez káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, **piaci torzulásokhoz**

légi közlekedési piacon a tisztességes verseny feltételeinek helyreállítása és megőrzése érdekében.

vezethet és a légi összeköttetésekre nézve is káros lehet. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania az ilyen gyakorlatok megelőzésére a szükségtelen környezeti károk elkerülése, valamint a légi közlekedési piacon a tisztességes verseny feltételeinek helyreállítása és megőrzése érdekében. **Mindazonáltal e rendeletnek figyelembe kell vennie azt a tényt is, hogy az üzemanyag-tartályozás időnként az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való megfelelés érdekében történik, és ilyen esetekben biztonsági okok indokolják. Az üzemanyag-tartályozás továbbá egyes repülőtereken egyes légijármű-üzembentartók számára bizonyos működési nehézségek, többek között a légi járművek aránytalanul hosszabb fordulóideje vagy a csúcsidőben lecsökkent repülőtéri kapacitás következménye lehet. A Bizottságnak ezért szorosan nyomon kell követnie, értékelnie és elemeznie kell az üzemanyag-tartályozás eseteit és annak okait, és adott esetben jogalkotási javaslatokat kell előterjesztenie e rendelet módosítására.**

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(6) A fenntartható fejlődés a közös közlekedéspolitika alapvető célja. Ez összehangolt megközelítésmódot tesz szükségessé annak érdekében, hogy az uniós közlekedési rendszerek hatékony működése, **a munkaügyi és szociális előírások betartása** és a környezet védelme egyaránt megoldható legyen. A légi közlekedés fenntartható fejlődéséhez olyan intézkedések, **köztük gazdasági eszközök** bevezetésére van szükség, amelyek célja az uniós repülőterekről közlekedő légi járművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése, **valamint a fenntartható**

politikai célkitűzéseinek eléréséhez.

légi jármű-üzemanyagok előállítási és szállítási piacának fejlesztése. Ezeknek az intézkedéseknek hozzá kell járulniuk az Unió 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez.

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A Bizottság által 2020 decemberében elfogadott, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény¹⁰ meghatározza az uniós közlekedési rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és ellenállóbbá tételéhez szükséges lépéseket. A légiközlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítése szükséges és kihívást jelentő folyamat, különösen rövid távon. Az európai és nemzeti kutatási és innovációs légiközlekedési programokban elért technológiai fejlődés hozzájárult a kibocsátások jelentős csökkentéséhez az elmúlt évtizedekben. A légi forgalom globális növekedése azonban meghaladta az ágazat kibocsátáscsökkentését. Mivel az elkövetkező évtizedekben az új technológiák várhatóan hozzájárulnak majd a rövid távú légi közlekedés fosszilis energiától való függőségének csökkentéséhez, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok ***jelentik az egyetlen*** megoldást az összes repülési tartomány jelentős mértékű szén-dioxid-mentesítésére, ***már rövid távon*** is. Ez a potenciál azonban jelenleg nagyrészt kiaknázatlan.

Módosítás

(7) A Bizottság által 2020 decemberében elfogadott, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény¹⁰ meghatározza az uniós közlekedési rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és ellenállóbbá tételéhez szükséges lépéseket. A légiközlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítése szükséges és kihívást jelentő folyamat, különösen rövid távon. Az európai és nemzeti kutatási és innovációs légiközlekedési programokban elért technológiai fejlődés, ***valamint az ágazat határozott elkötelezettsége*** hozzájárult a kibocsátások jelentős csökkentéséhez az elmúlt évtizedekben. A légi forgalom globális növekedése azonban meghaladta az ágazat kibocsátáscsökkentését. Mivel az elkövetkező évtizedekben az új technológiák, ***többek között a kibocsátásmentes elektromos vagy hidrogénüzemű légi járművek kifejlesztése*** várhatóan hozzájárulnak majd a rövid távú légi közlekedés fosszilis energiától való függőségének csökkentéséhez ***és közép- és hosszú távon fontos szerepet tölthetnek be a kereskedelmi légi közlekedésben***, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok ***ígéretes*** megoldást ***jelentenek*** az összes repülési tartomány jelentős mértékű szén-dioxid-mentesítésére, ***rövid, közép- és hosszú távon*** is. Ez a potenciál azonban jelenleg nagyrészt kiaknázatlan, ***és hosszabb időn át támogatásra szorul a fenntartható légi jármű-üzemanyagok***

kifejlesztése és bevezetése, valamint az új repülőgép-hajtóművekkel és -technológiákkal kapcsolatos kutatás céljából.

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

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

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 7 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7 a) Az energiahatékonyság elsődlegességének átfogó elvét az energiarendszereken túlmenően minden ágazatban, többek között a közlekedési ágazatban – és azon belül a légi közlekedés esetében is – végre kell hajtani. Ennek az elvnek különösen a nagyobb energiahatékonyságú hajtóművek és fenntartható alternatív üzemanyagok és technológiák bevezetésével, többek között a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiával vagy zöld hidrogénnel hajtott légi járművek gyors fejlesztésével kapcsolatos szakpolitikai, tervezési és beruházási döntések esetén kell központi szerepet kapnia.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok folyékony, cseppfolyós **üzemanyagok**, amelyek teljes mértékben

(8) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok **a hidrogén és a villamos energia mellett olyan** folyékony,

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

cseppfolyós **üzemanyagokból álló légi jármű-üzemanyagok**, amelyek teljes mértékben helyettesíthetik a hagyományos légi jármű-üzemanyagokat, és kompatibilisek a meglévő légi jármű-motorokkal. A polgári vagy katonai légi közlekedésben való felhasználás céljából globális szinten már számos fenntartható légi járműüzemanyag-előállítási mód kapott tanúsítványt. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok technológiailag készen állnak arra, hogy már nagyon rövid távon fontos szerepet töltsenek be a légi közlekedésből származó kibocsátás csökkentésében. Közép- és hosszú távon várhatóan a légi járműüzemanyag-mix nagyobb részét fogják kitenni. Továbbá a fenntartható légi jármű-üzemanyagok – a megfelelő nemzetközi üzemanyagszabványok által támogatva **és az EASA ezen üzemanyagszabványok kialakításához nyújtott támogatásával** – hozzájárulhatnak az üzemeltető által felhasznált végső üzemanyag aromás tartalmának csökkentéséhez, ezáltal segítve az egyéb nem-CO₂-kibocsátások csökkentését. A **fenntartható légi jármű-üzemanyagok** egyéb **fajtai**, például a villamos energia vagy a hidrogén **nagyon ígéretes technológiák**, és várhatóan fokozatosan hozzájárulnak majd a légi közlekedés dekarbonizációjához, kezdve a rövid távolságú repülésekkel. **E rendelet tovább gyorsítja ezeket a technológiákat a tudományos fejlesztését és gyakorlati bevezetését, valamint a velük kapcsolatos kereskedelmi innovációt azáltal, hogy lehetővé teszi a gazdasági szereplők számára, hogy a rendeletben meghatározott, a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó kötelezettségekkel összefüggésben mérlegeljék ezeket a technológiákat, amint kiforrottá és kereskedelmi forgalomban elérhetővé válnak. Ez növeli majd a piac biztonságát és kiszámíthatóságát is, és ösztönzőként szolgál az új technológiákba való,**

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(9) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok fokozatos bevezetése a légi közlekedés piacán üzemanyag-többletköltséget jelent majd a légitársaságok számára, mivel ezek az üzemanyag-technológiák jelenleg drágábbak, mint a hagyományos légi jármű-üzemanyagok előállításai. Ez várhatóan súlyosbítja a légi közlekedési piacon a légi jármű-üzemanyagok tekintetében már korábban is fennálló egyenlő versenyfeltételek problémáját, és további torzulásokat okoz a légi jármű-üzembentartók és a repülőterek körében, **valamint a CORSIA és az EU ETS rendszerek végrehajtásával összefüggésben is.** E rendeletnek intézkedéseket kell hoznia annak kiküszöbölése érdekében, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok bevezetése – azáltal, hogy Uniószerre harmonizált követelményeket, **többek között közös fogalom meghatározásokat és a közös uniós szintű célokat** határoznak meg – hátrányosan érintse a légi közlekedési ágazat versenyképességét.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) Globális szinten a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az ICAO szabályozza. Az **ICAO** részletes

Módosítás

(10) Globális szinten a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az ICAO szabályozza **és határozza meg, amelynek**

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

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

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10a) A nemzetközi légiközlekedési piacon a verseny torzulásának megakadályozása érdekében, amely az uniós repülőtereken keresztül csatlakozó forgalmi áramlások csökkenéséhez és kibocsátásáthelyezéshez vezethet, valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok globális piacának megteremtése érdekében, az Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külső politikájának globális szinten vezető szerepet kell vállalnia a fenntartható üzemanyagok használatára

való áttérésben, nemzetközi tárgyalásokat kell kezdenie a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó fogalom meghatározások és szabványok harmonizálása érdekében, valamint elő kell mozdítania a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítására, elterjedésére és felvételére vonatkozó szabályok nemzetközi konvergenciáját. Ezért fontos, hogy az Unió fenntartsa az ICAO szintjén tett erőfeszítéseket, és olyan ambiciózus globális rendszerre törekedjen, amely elősegíti a fenntartható légi jármű-üzemanyagok globális piacát, és egyenlő nemzetközi versenyfeltételeket biztosít. A Bizottságnak és a tagállamoknak ezért az ICAO közgyűlésén szorgalmazniuk kell, hogy azonnal kezdjenek tárgyalásokat a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozó, ICAO-szintű ambiciózus globális politikai keretekről. Egy ilyen globális politikai keret elfogadását követően a Bizottságnak biztosítani kell, hogy e rendelet rendelkezései összeegyeztethetők, következetesek legyenek és kiegészítsék a globális keretet és a nemzetközi előírásokat, ezáltal biztosítva a következetes végrehajtást és az egyenlő versenyfeltételeket nemzetközi szinten. Emellett a Bizottságnak és a tagállamoknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy az átfogó többoldalú és kétoldalú légiközlekedési és légiszolgáltatási megállapodásokba a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjesztését célzó keverési kötelezettségre vonatkozó egyenértékű, kötelező érvényű rendelkezéseket építsenek be. A Bizottságnak továbbá rendszeresen értékelnie kell, hogy e rendelet rendelkezései kedvezőtlen hatást gyakorolnak-e a légi közlekedés belső piacának működésére, az ágazat versenyképességére, a légi fuvarozók és a repülőtéren csomópontok tekintetében az egyenlő nemzetközi versenyfeltételekre, valamint a kibocsátásáthelyezéshez vezető esetleges útvonal módosításra, és adott

esetben e káros hatások kezelésére vonatkozó jogorvoslati mechanizmusokat terjeszt elő.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(12) Ezért egységes szabályokat kell megállapítani a légi közlekedés belső piacára vonatkozóan, hogy kiegészítsék az (EU) 2018/2001 irányelvet és teljesítsék annak átfogó célkitűzéseit azáltal, hogy kezelik az uniós légiközlekedési belső piacból fakadó sajátos igényeket és követelményeket, **valamint támogatják a légi közlekedésben a fenntartható üzemanyagokat.** E rendelet célja különösen **az uniós** légiközlekedési piac felaprózódásának elkerülése, a gazdasági szereplők közötti esetleges versenytorzulások megelőzése, valamint az, hogy elejét vegyék a légijármű-üzembentartók üzemanyag-töltésével kapcsolatos költségek elkerülésére irányuló tisztességtelen gyakorlatoknak, **illetve ösztönözzék az Unión belüli innovációt és gyártást. A fenntartható légijármű-üzemanyagok elterjedésének felgyorsításához uniós és nemzeti szinten célzott támogatásra és finanszírozásra van szükség, valamint ösztönözni kell a köz- és magánszféra közötti partnerségeket.**

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) **Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi járatként üzemelő, polgári légi**

Módosítás

(15) **Ez a rendelet nem alkalmazandó a** humanitárius, kutatási, mentési,

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

katasztrófaelhárítási vagy orvosi célú műveletekben részt vevő légi járművekre, ***mivel*** az ilyen körülmények között üzemeltetett járatok kivételes jellegűek, és mint ilyenek, nem mindig tervezhetők ugyanolyan módon, mint a menetrend szerinti járatok. ***Működésük jellegéből adódóan előfordulhat, hogy nem mindig vannak abban a helyzetben, hogy teljesítsék az e rendelet szerinti kötelezettségeket, mivel ez szükségtelen terhet jelenthet a számukra. Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi járatként üzemelő, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre kell alkalmazni. Nem alkalmazandó katonai légi járművekre vagy vámügyi, rendőrségi és tűzoltási műveletekben részt vevő légi járművekre.*** Annak érdekében, hogy az egységes uniós légiközlekedési piacon egyenlő versenyfeltételek érvényesüljenek, ***valamint a fenntartható légijármű-üzemanyagok piacának fejlesztése szempontjából kedvező környezet jöjjön létre, és az egész EU-ban ki lehessen alakítani a fenntartható légijármű-üzemanyagokhoz szükséges infrastruktúrát,*** e rendeletnek az EU területén található repülőterekről üzemeltetett kereskedelmi légi forgalom ***egészére*** ki kell terjednie. Ugyanakkor ***a légi összeköttetések uniós polgárok, vállalkozások és régiók javára történő megőrzése*** érdekében, ***továbbá*** hogy a ***légijárműüzemanyag-forgalmazók kellő rugalmassággal tudjanak fenntartható légijármű-üzemanyagokat szállítani, és a légitársaságok ezekből a legköltséghatékonyabb módon tankoljanak fel, valamint annak elkerülése érdekében,*** hogy indokolatlan terhek háruljanak a kis repülőtereken végzett légiközlekedési műveletekre, ***egy átmeneti időszakra egy rugalmassági mechanizmust kell létrehozni,*** amely ***magában foglalja a forgalomképes tanúsítványok rendszerének elemeit. A belső piaci verseny indokolatlan torzulásainak megakadályozása céljából***

az említett átmeneti időszakot követően az ebben a rendeletben meghatározott követelményeket kell alkalmazni hosszú távon ugyanígy az összes uniós repülőtérre és valamennyi kereskedelmi légi jármű-üzembentartóra, amelynek gépei az uniós repülőterekről szállnak fel vagy ott szállnak le.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 15 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15a) Alapvető fontosságú, hogy az e rendeletből eredő kötelezettségek ne érintsék aránytalanul a kevésbé összekapcsolt európai régiókat, például a szigeti és legkülső régiókat, amelyek egyetlen összeköttetesként a légi közlekedésre támaszkodnak, és hogy biztosított legyen e régiók alapvető árukhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférése. A kevesebb alternatív közlekedési lehetőséggel rendelkező régiók légi összeköttetésének védelme érdekében figyelmet kell fordítani az e rendeletben foglalt rendelkezések lehetséges hatásaira a távoli régiókat és az Unió más területeit összekötő légi útvonalak megfizethetősége, versenyképessége és lehetséges áremelkedése tekintetében.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 16 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16a) Alapvető fontosságú, hogy a támogatható fenntartható alapanyagok köre a lehető leginkluzívabb legyen a

fenntartható légitársaság-üzemanyagok termelésének megfizethető áron történő növelésére vonatkozó potenciál maximalizálása érdekében. Az e rendelet alapján támogatható alapanyagok listájának nem szabad statikusnak lennie, hanem idővel új, fenntartható alapanyagokat kell tartalmaznia. E célból az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkének (6) bekezdésével összhangban a Bizottságnak legalább két évente felül kell vizsgálnia a IX. melléklet A. és B. részében meghatározott alapanyagok jegyzékét új alapanyagok felvétele céljából. A IX. mellékletbe felvett új alapanyagoknak e rendelet értelmében közvetlenül támogathatóvá kell válniuk a fenntartható légitársaság-üzemanyagok előállításához.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) Fenntarthatósági okokból a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. A földhasználat közvetett megváltozására kerül sor különösen akkor, ha a bioüzemanyagok előállítására szolgáló növények termesztése kiszorítja az élelmiszer- és takarmánycélú növények hagyományos termesztését. Ez az újabb igény növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és mivel olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre terjesztheti ki a mezőgazdasági termőterületeket, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, további üvegházhatásúgáz-kibocsátásokhoz vezethet, és a biológiai sokféleség csökkenése szempontjából is aggályokat vet fel. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke számos tényezőtől függ, többek között az üzemanyag-előállításához használt

Módosítás

(17) Fenntarthatósági okokból a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat, **beleértve a földhasználat közvetett megváltozása tekintetében magas kockázatot jelentő bioüzemanyagokat, például a pálmaolajból előállított bioüzemanyagokat**, nem szabad támogatni. A földhasználat közvetett megváltozására kerül sor különösen akkor, ha a bioüzemanyagok előállítására szolgáló növények termesztése kiszorítja az élelmiszer- és takarmánycélú növények hagyományos termesztését. Ez az újabb igény növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és mivel olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre terjesztheti ki a mezőgazdasági termőterületeket, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, további üvegházhatásúgáz-kibocsátásokhoz vezethet, és a biológiai sokféleség

alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok használata által kiváltott további alapanyag-kereslet szintjétől, valamint attól, hogy a magas szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A földhasználat közvetett megváltozásának legnagyobb kockázatát a bioüzemanyagok, illetve az olyan alapanyagokból előállított üzemanyagok esetében azonosították, amelyeknél megfigyelték a termőterület jelentős mértékű bővülését, azaz áttekintését a magas szénkészletekkel rendelkező földterületekre. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. Ez a megközelítés összhangban van az uniós szakpolitikával és különösen az (EU) 2018/2001 irányelvvel, amely korlátozza az ilyen bioüzemanyagok közúti és vasúti közlekedésben való használatát és maximális értéket határoz meg erre vonatkozóan, figyelembe véve, hogy ezek a bioüzemanyagok kevesebb környezeti előnnyel járnak, gyengébb a teljesítményük az üvegházhatás-csökkentési potenciál tekintetében, és a fenntarthatósággal kapcsolatban is többféle aggályt vetnek fel. A földhasználat közvetett megváltozásából eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett – amely képes részben vagy teljes mértékben semlegesíteni az egyes bioüzemanyagok üvegházhatásúgáz-kibocsátásában jelentkező megtakarításokat – a földhasználat közvetett megváltozása is kockázatot jelent a biológiai sokféleségre nézve. Ez a kockázat különösen súlyos a termelés potenciálisan nagy mértékű bővülésével összefüggésben, amelyet a kereslet jelentős növekedése határoz meg. A légiközlekedési ágazatban ma jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok iránti kereslet, mivel a jelenleg használt légi jármű-üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért helyénvaló elkerülni, hogy potenciálisan nagy kereslet alakuljon ki az

csökkenése szempontjából is aggályokat vet fel. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke számos tényezőtől függ, többek között az üzemanyag-előállításához használt alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok használata által kiváltott további alapanyag-kereslet szintjétől, valamint attól, hogy a magas szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A földhasználat közvetett megváltozásának legnagyobb kockázatát a bioüzemanyagok, illetve az olyan alapanyagokból előállított üzemanyagok esetében azonosították, amelyeknél megfigyelték a termőterület jelentős mértékű bővülését, azaz áttekintését a magas szénkészletekkel rendelkező földterületekre. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat nem szabad támogatni. Ez a megközelítés összhangban van az uniós szakpolitikával és különösen az (EU) 2018/2001 irányelvvel, amely korlátozza az ilyen bioüzemanyagok közúti és vasúti közlekedésben való használatát és maximális értéket határoz meg erre vonatkozóan, figyelembe véve, hogy ezek a bioüzemanyagok kevesebb környezeti előnnyel járnak, gyengébb a teljesítményük az üvegházhatás-csökkentési potenciál tekintetében, és a fenntarthatósággal kapcsolatban is többféle aggályt vetnek fel. A földhasználat közvetett megváltozásából eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett – amely képes részben vagy teljes mértékben semlegesíteni az egyes bioüzemanyagok üvegházhatásúgáz-kibocsátásában jelentkező megtakarításokat – a földhasználat közvetett megváltozása is kockázatot jelent a biológiai sokféleségre nézve. Ez a kockázat különösen súlyos a termelés potenciálisan nagy mértékű bővülésével összefüggésben, amelyet a kereslet jelentős növekedése határoz meg. A légiközlekedési ágazatban ma jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok iránti kereslet,

élelmiszer- és takarmánynövény-alapú bioüzemanyagok iránt azáltal, hogy e rendelet keretében előmozdítják azok használatát. Az, hogy a terményalapú bioüzemanyagok e rendelet szerint nem támogathatók, szintén minimálisra csökkenti a közúti közlekedési dekarbonizáció lassulásának kockázatát, ami egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútiról a légiközlekedési ágazatra való áttevődéséből következhetne. Az ilyen áttevődést mindenképpen a minimálisra kell csökkenteni, mivel a közúti közlekedés továbbra is messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat.

mivel a jelenleg használt légitársasági-üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért helyénvaló elkerülni, hogy potenciálisan nagy kereslet alakuljon ki az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú bioüzemanyagok iránt azáltal, hogy e rendelet keretében előmozdítják azok használatát. Az, hogy a terményalapú bioüzemanyagok e rendelet szerint nem támogathatók, szintén minimálisra csökkenti a közúti közlekedési dekarbonizáció lassulásának kockázatát, ami egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútiról a légiközlekedési ágazatra való áttevődéséből következhetne. Az ilyen áttevődést mindenképpen a minimálisra kell csökkenteni, mivel a közúti közlekedés továbbra is messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat.

Módosítás 18

Rendelethez irányuló javaslat 17 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17a) E rendelet megfelelő működése szempontjából rendkívül fontos a fenntartható légitársasági-üzemanyagok jellemzőire vonatkozó pontos és helyes tájékoztatás. A fogyasztók bizalmának növelése, valamint az átláthatóság és a nyomonkövethetőség biztosítása érdekében az üzemanyag-forgalmazók feladata, hogy megfelelő tájékoztatást nyújtsanak a szállított üzemanyag jellemzőiről, fenntarthatósági jellemzőiről és az üzemanyag előállítása során felhasznált alapanyag eredetéről. Ezeket az információkat az (EU) 2018/2001 irányelv (a megújuló energiaforrásokról szóló irányelv) 28. cikke alapján létrehozott uniós adatbázisban be kell jelenteni. Azokat az üzemanyag-forgalmazókat, amelyekről bebizonyosodott, hogy félrevezető vagy

pontatlan információkat szolgáltatottak az általuk forgalmazott üzemanyagok jellemzőiről vagy eredetéről, bírsággal kell sújtani. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az üzemanyag-forgalmazók időszerű és pontos információkat rögzítsenek az uniós adatbázisban, és hogy az információkat hitelesítsék és ellenőrizzék. Az esetleges csalások elleni küzdelem érdekében, valamint tekintettel arra, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításához szükséges alapanyagok jelentős része az Unión kívülről származik, a tagállamoknak az illetékes európai szervekkel együttműködve meg kell erősíteniük a szállítmányok ellenőrzési mechanizmusát, többek között helyszíni ellenőrzések elvégzésével. E tekintetben a Bizottság az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (8) bekezdésével összhangban végrehajtási rendeletet tesz közzé a fenntarthatósági tanúsításról a megbízhatóságra, az átláthatóságra és a független ellenőrzésre, valamint a tagállamok illetékes hatóságai által az ellenőrzések felügyelete terén folytatott együttműködésre vonatkozó szabályok további harmonizálása és megerősítése érdekében.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(18) Egységes, egyértelmű és szilárd fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára **teljes bizonyossággal** garantálni lehessen a fenntartható légi jármű-üzemanyagok e rendelet szerinti **támogathatóságát**. Az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a fenntartható légi jármű-üzemanyagok

Módosítás

(18) Egységes, egyértelmű és szilárd fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára garantálni lehessen a fenntartható légi jármű-üzemanyagok e rendelet szerinti **támogathatóságával kapcsolatos jobbiztonságot és folyamatosságot**. Az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a

támogathatóságát az (EU) 2018/2001 irányelv¹² 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelés alapján kell meghatározni.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

fenntartható légitársaság-üzemanyagok támogatását az (EU) 2018/2001 irányelv¹² 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelés alapján kell meghatározni.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

Módosítás 20

Rendelethez irányuló javaslat 19 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(19) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légitársaság-üzemanyagok egyenlő esélyek alapján versenyezzenek a fenntartható légitársaság-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. A légitársasági szolgáltatások piacán bekövetkező torzulások elkerülése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi uniós repülőteret el kell látni a fenntartható légitársaság-üzemanyagok egységes, minimálisan biztosítandó részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel. Míg a piac szabadon forgalmazható és használható fel nagyobb mennyiségű fenntartható üzemanyagot, e rendeletnek biztosítania kell, hogy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok kötelező minimálisan biztosítandó részaránya valamennyi érintett repülőterén azonos legyen. ***A fenntartható légitársaság-üzemanyagok alapterveinek rendelkezésre állása és termelési kapacitásuk nem korlátlan. Egy olyan helyzet, amelyben egyes tagállamok nemzeti szinten a fenntartható légitársaság-üzemanyagok biztosítására vonatkozóan összességében magasabb mértékű kötelezettségeket fogadnának el, intenzívebbé fogja tenni az egyéb közlekedési és energia-ágazatokkal az***

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

alapanyagokért folytatott versenyt, és más régiókban ellátási hiányokhoz vezethet. Ez aláásná ezekben a régiókban a légitűanyag-üzembentartók dekarbonizációra vonatkozó képességét, és ezen légitűanyag-üzembentartók számára igazságtalanul megemelné a megfelelés költségeit, különösen az EU ETS tekintetében, ami piaci torzulásokhoz és átfogó versenyhátrányhoz vezetne. Ezért a fenntartható légitűanyagok általános termelésére és elterjedésére vonatkozóan közös uniós szintű célértékeket kell meghatározni. Ez a rendelet hatályon kívül helyez minden olyan, nemzeti vagy regionális szinten közvetlenül vagy közvetve megállapított követelményt, amely előírja a légitűanyag-üzembentartók vagy a légitűanyag-üzemanyag-forgalmazók számára, hogy az e rendeletben előírtaktól eltérő céllal használjanak fel vagy forgalmazzanak fenntartható légitűanyagokat. Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ezáltal ösztönözzék a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb üzemanyag-technológiák alkalmazását, amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a szintetikus légitűanyagok minimálisan biztosítandó részarányát. Külön részkötelezettséget kell meghatározni a szintetikus légitűanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus légitűanyagok a hagyományos légitűanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett figyelemreméltó előnyökkel járnak a fenntartható légitűanyagok más típusaihoz képest a

termelési folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légi jármű-üzemanyagok előállításának költségeit azonban jelenleg 3–6-szor magasabbnak becsülik, mint a hagyományos légi jármű-üzemanyagok piaci árát. Ezért e rendeletnek külön részkötelezettséget kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan. Fontolóra lehetne venni a szintetikus üzemanyagok egyéb típusainak – például a jelentős ÜHG-kibocsátás-csökkenést eredményező alacsony széndioxid-kibocsátású szintetikus üzemanyagoknak – a bevonását e rendelet hatálya alá a jövőbeli felülvizsgálatok során, amennyiben ezek az üzemanyagok a megújulóenergia-irányelv értelmében kerülnek meghatározásra. ***Ezenkívül a közvetlenül a levegőből történő széndioxid-leválasztásból (DAC) származó széndioxidot tartalmazó szintetikus légi jármű-üzemanyagok fontos szerepet játszhatnak, mivel fenntartható módon tudnak széndioxid-forrást biztosítani, így ezek további támogatására van szükség.***

Módosítás 21

Rendelethez irányuló javaslat 19. a preambulumbeközlés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19a) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok alapanyagainak rendelkezésre állása és a fenntartható légi járműüzemanyag-termelési kapacitás nem korlátlan. A korlátozott mennyiségű alapanyagért folyó fokozott verseny ellátási hiányhoz és piaci torzulásokhoz vezethet, és ezáltal negatívan befolyásolhatja a légiközlekedési ágazat egészének versenyképességét. Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és a belső piac széttagoltságának elkerülése érdekében az Unióban harmonizált követelményeket kell alkalmazni a

fenntartható légi jármű-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részarányára vonatkozóan. Ugyanakkor, miközben az I. melléklettel összhangban biztosítják a fent említett, uniós szinten harmonizált mennyiségi részarányok elérését, a tagállamok nemzeti intézkedéseket hozhatnak, valamint támogató szakpolitikákat és kezdeményezéseket dolgozhatnak ki, amelyek célja a fenntartható légi jármű-üzemanyagok – beleértve a szintetikus légi jármű-üzemanyagokat is – gyártásának és felhasználásának növelése a területükön, például pénzügyi támogatás nyújtásával. Az ilyen nemzeti intézkedéseknek átláthatónak, megkülönböztetéstől mentesnek, arányosnak és általános jellegűnek kell lenniük, továbbá minden vállalkozás számára nyitva kell állniuk. Továbbá, mivel e rendelet nem határozza meg a fenntartható légi jármű-üzemanyagok maximális részarányát, a légitársaságok és az üzemanyag-forgalmazók ambiciózusabb környezetvédelmi politikát is folytathatnak, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nagyobb mértékű használatával és forgalmazásával a teljes működési hálózatukban, elkerülve ugyanakkor az üzemanyag-tartályozást. E célból a légitársaságok és az üzemanyag-forgalmazók szerződéses megállapodások útján megállapodhatnak a fenntartható légi jármű-üzemanyagok előre meghatározott mennyiségének előállítására, szállítására és megvásárlására vonatkozó kölcsönös kötelezettségvállalásokról, beleértve azokat is, amelyek meghaladják az I. mellékletben meghatározott minimális mennyiségi részarányokat. Az ilyen szerződéses megállapodások kiterjedhetnek a felelősségre is, és feltételeket állapíthatnak meg a pénzügyi kártérítésre a teljesítés elmaradása esetén.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 19 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19b) A fogyasztói kereslet fontos szerepet játszhat a fenntarthatóbb légi közlekedés irányába mutató fejlődésben. Ahhoz azonban, hogy a fogyasztók megalapozott döntést hozhassanak, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló cselekvési tervvel összhangban alaposabb, megbízható, független és harmonizált információkra van szükségük légi járatok környezeti hatásairól. E célból átfogó uniós címkézési rendszert kell létrehozni a légi közlekedés környezeti teljesítményére vonatkozóan, amely egyértelmű, átlátható, átfogó, felhasználóbarát és könnyen érthető információkat tud nyújtani a légiközlekedési szolgáltatások felhasználóinak a légi közlekedés környezeti teljesítményéről. Ez megalapozza a fogyasztók döntéseit, és elősegíti a fenntartható légijármű-üzemanyagok és más fenntarthatósági intézkedések légijármű-üzembentartók általi alkalmazását. Az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (EASA) már most is felelős a légi járművek környezetvédelmi tanúsításáért, és együttműködik az érdekelt felekkel egy, a légi közlekedésre vonatkozó környezetvédelmi címkézési rendszer kifejlesztése érdekében, amely kiterjed a légi járművekre, a légijármű-üzembentartókra és a kereskedelmi járatokra. Az EASA-t meg kell bízni ennek a rendszernek a további fejlesztésével, megvalósításával és működtetésével, a függetlenség, technikai megalapozottság és a többi uniós intézkedéssel való szinergiák biztosítása érdekében.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 20 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(21) Azzal, hogy bevezetik a fenntartható légi járműüzemanyagokat az uniós repülőtereken és felfuttatják azok

Módosítás

(20) Alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy a fenntartható légi járműüzemanyagok minimálisan biztosítandó részaránya ellátási hiány nélkül sikeresen eljuthasson a légi közlekedés piacára. E célból elegendő átfutási időt kell előírni **és rugalmassági mechanizmust kell bevezetni** ahhoz, hogy a megújulóüzemanyag-ipar ennek megfelelően fejleszthesse termelési kapacitását, **és a légi járműüzemanyag-forgalmazók és a légi járműüzembentartók a legköltséghatékonyabban teljesíthessék kötelezettségeiket, anélkül, hogy csorbulnának e rendelet általános környezetvédelmi törekvései**. A fenntartható légi járműüzemanyagokkal való **ellátásnak 2025-től kell kezdődnie, kihasználva a fenntartható légi járműüzemanyagokra vonatkozó rugalmassági mechanizmus által biztosított rugalmasságot**. Hasonlóképpen, a jogbiztonság és a kiszámíthatóság piac számára történő biztosítása, valamint a fenntartható légi járműüzemanyag-előállítási kapacitásra irányuló beruházások tartós ösztönzése érdekében e rendelet feltételeinek hosszú távon stabilnak kell lenniük.

Módosítás

(21) Azzal, hogy bevezetik a fenntartható légi járműüzemanyagokat az uniós repülőtereken és felfuttatják azok

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

használatát, **a gazdasági okokból végzett** üzemanyag-tartályozás gyakorlata – a légi jármű-üzemanyagok megnövekedett költségei miatt – tovább súlyosbodhat. **A gazdasági okokból folytatott** üzemanyag-tartályozás gyakorlata nem fenntartható; ezt el kell kerülni, mivel aláássa a közlekedés környezeti hatásainak csökkentésére irányuló uniós erőfeszítéseket. Ez ellentétes lenne a légi közlekedés dekarbonizációs célkitűzéseivel, mivel a légi járművek súlyának növekedése növelné az üzemanyag-fogyasztást és a kapcsolódó kibocsátásokat egy adott járaton. A tartályozási gyakorlatok az Unión belül a légi jármű-üzembentartók és a repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételeket is veszélyeztetik. E rendeletnek ezért elő kell írnia a légi jármű-üzembentartók számára, hogy az uniós repülőtérről való indulás előtt vegyenek fel üzemanyagot. Az adott uniós repülőtérről való indulást megelőzően feltöltött üzemanyag mennyiségének arányosnak kell lennie az adott repülőtérről induló járatok üzemeltetéséhez szükséges üzemanyag mennyiségével, figyelembe véve az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való szükséges megfelelést. A követelmény biztosítja, hogy az Unión belüli működés tekintetében egyenlő feltételek vonatkozzanak az uniós és a külföldi gazdasági szereplőkre, ugyanakkor biztosítja a környezet magas szintű védelmét. Mivel a rendelet nem határozza meg a fenntartható légi jármű-üzemanyagok maximális részarányát valamennyi légi jármű-üzemanyagban, a légitársaságok és az üzemanyag-forgalmazók ambiciózusabb környezetvédelmi politikát is folytathatnak, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nagyobb mértékű használatával és forgalmazásával a teljes működési hálózatukban, elkerülve ugyanakkor az üzemanyag-tartályozást. **Az EU-n belüli és az EU-n kívüli járatok számára egyaránt egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a**

Bizottságnak rendszeresen nyomon kell követnie és értékelnie kell az üzemanyag-tartályozási gyakorlatokat, és jelentést kell tennie azokról.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 21 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(21a) A fenntartható, jellemzően alacsonyabb aromásanyag-koncentrációkkal és alacsonyabb kéntartalommal rendelkező légitársaság-üzemanyagok további elterjedése hozzájárul a nem a szén-dioxiddal kapcsolatos éghajlati hatások csökkentéséhez. A légitársaság-üzemanyagok aromásanyag- és kéntartalmának további csökkentése mérsékelné a pehelyfelhők kondenzcsikokból való kialakulását, javítaná a levegő minőségét a repülőtereken és azok környékén, és a légitársaságok előnyére javítaná az üzemanyag minőségét, mind a fűtőérték növekedése, mind az alacsonyabb koromszintnek köszönhető alacsonyabb karbantartási költségek révén. A légitársaság-üzemanyagok aromásanyag-koncentrációjának csökkentését azonban a nemzetközi üzemanyag-biztonsági szabályok betartása és a nemzetközi egyenlő versenyfeltételek megőrzése mellett kell elvégezni. Ezért az EASA-nak figyelemmel kell kísérnie a hagyományos légi közlekedésben használt üzemanyagok aromásanyag- és kéntartalmát. A Bizottságnak legkésőbb 2025. január 1-ig jelentést kell készítenie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a lehetséges intézkedéseket, beleértve adott esetben a jogalkotási javaslatokat és az üzemanyag-minőségi szabványokat, hogy optimalizálják a légitársaság-üzemanyagok aromásanyag-

tartalmát.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 21 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(21b) A légi közlekedés nemcsak az éghajlat melegedésére van hatással, hanem a levegőminőséget is kedvezőtlenül befolyásolja. A legjelentősebb szennyező anyagok közé tartozik a szálló por (PM), beleértve az ultrafinom részecskéket, a nitrogén-oxidok (NO_x) és az illékony szerves vegyületek (VOC), és ezen elsődleges szennyező anyagok közül néhány más szennyező anyagot is termel^{1a}. Habár további kutatásokra van szükség az ultrafinom részecskék egészségügyi hatásaival kapcsolatban, számos tanulmány bizonyította az ultrafinom részecskéknek való expozíció rövid és hosszú távú hatásait, amelyek között szerepel a halál, a szív- és érrendszeri betegségek, az ischaemiás szívbetegség és a tüdőelváltozások^{1b}. A légszennyezés ezenfelül az ökoszisztémák károsítása révén hozzájárul a biológiai sokféleség csökkenéséhez.

^{1a} EASA, Légi közlekedés és légszennyezés:

<https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality>

^{1b} WHO, A világ levegőminőségére vonatkozó 2021. évi útmutató:

<https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 22 preambulumbekkezdés

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

(22) *Fontos biztosítani*, hogy minden szükséges infrastruktúra rendelkezésre álljon a fenntartható légitársaság-üzemanyag szállításához, tárolásához és töltéséhez, **valamint az üzemanyag-forgalmazók közlekedési célú üzemanyagok infrastruktúrájához való folyamatos és zavartalan hozzáférését** annak érdekében, hogy az infrastruktúra hiánya ne akadályozza az ilyen fenntartható légitársaság-üzemanyagok elterjedését. ***E rendeletnek megfelelően figyelembe kell vennie az Unió repülőtereinek különböző irányítási modelljeit. E tekintetben az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtereknek vagy adott esetben annak az érintett irányító szervezetnek, amely számára a központi repülőtéri infrastruktúrát a 96/67/EK tanácsi irányelv (a földi kiszolgálási irányelv) 8. cikke szerinti érintett tagállam fenntartotta, meg kell tennie minden szükséges intézkedést az ilyen fenntartható légitársaság-üzemanyagok szállításához, tárolásához és felvételéhez szükséges infrastruktúra, és a légitársaság-üzemanyagok ezen infrastruktúrához való hozzáféréseinek biztosítására. Amennyiben az üzemanyag-infrastruktúra uniós repülőtéren történő biztosítása iránti végső felelősséget szerződéses megállapodás értelmében az uniós repülőtértől eltérő szervezet, vagy adott esetben valamely repülőtér irányító szervezete vállalja, a szervezet a szerződéses megállapodás alapján felelős az e rendelet 6. cikkében foglalt kötelezettség teljesítéséért.*** Szükség esetén az Ügynökség számára lehetővé kell tenni, hogy megkövetelje egy uniós repülőtértől, hogy szolgáltatson információkat a légitársaság-üzemanyagok fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való zökkenőmentes ellátásához és üzemanyag-töltéséhez rendelkezésre álló infrastruktúráról. Az Ügynökség

szerepének lehetővé kell tennie, hogy a repülőterek és a légitársaságok közös kapcsolattartó ponttal rendelkezzenek abban az esetben, ha technikai pontosításra van szükség az üzemanyag-infrastruktúra rendelkezésre állásával kapcsolatban.

Amikor az elektromos vagy a hidrogénüzemű légi járművek éretté és kereskedelmi forgalomban elérhetővé válnak, az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtereknek meg kell tenniük minden szükséges intézkedést a légi járművek hidrogénnel és villamos energiával való feltöltéséhez szükséges megfelelő infrastruktúra biztosításának megkönnyítésére, összhangban az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletjavaslatban meghatározott nemzeti szakpolitikai keret kiépítési tervével. Ezenkívül a/az XXX rendelet [AFIR-rendelet] 12. cikkével összhangban biztosítani kell az álló légi járművek villamosenergia-ellátását.

Módosítás 28

Rendeleltre irányuló javaslat 22 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(22a) Számos uniós repülőteret csővezetékeken keresztül látnak el légijármű-üzemanyagokkal olyan finomítókból vagy keverőlétesítményekből, ahol a biztonsági és fenntarthatósági előírások teljesítése érdekében eleget kell tenni a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó keverési kötelezettségnek. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a légijárműüzemanyag-forgalmazók folyamatosan és zavartalanul hozzáférhessenek a légijármű-üzemanyagok polgári légi közlekedésben biztosított infrastruktúrájához, hogy

hagyományos légi jármű-üzemanyagokat és megfelelő arányban fenntartható légi jármű-üzemanyagokat tartalmazó légi jármű-üzemanyagokat egyaránt szállíthassanak. Logisztikai és gyakorlati szempontból, illetve a költségek és széndioxid-kibocsátási bírság szempontjából megvalósíthatatlan, hogy az I. mellékletben meghatározott rendelkezéseknek eleget téve a finomítókban és a keverőlétesítményekben alternatív eszközökkel, például közúton/teherautóval elegendő mennyiségű fenntartható légi jármű-üzemanyagot szállítsanak az uniós repülőterekre. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok e rendeletben előírt minimális mennyiségének szállításához elengedhetetlen lesz, hogy az üzemanyag-forgalmazók tulajdonában lévő csővezetékeken – ahol vannak ilyenek –, valamint a már meglévő vasúti létesítményeken felül igénybe vegyék az említett csővezetékeket is.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 24 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

pontosságát.

pontosságát.

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat 26 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(26a) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok bevezetésére vonatkozó kötelezettség uniós bevezetése indokolatlan versenyhátrányba hozhatja azokat az uniós légitársaságokat, amelyek hosszú távon közlekedő közvetlen járatokat indítanak valamely uniós reptérről, azokkal a versenytársakkal szemben, amelyek valamely Unión kívüli gyűjtő-elosztó repülőtereken keresztül üzemeltetnek járatokat. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok Unióban történő elterjedésének további előmozdítása érdekében – amelyek ára a belátható jövőben várhatóan jelentősen el fog térni a hagyományos üzemanyagokétól – a légitársaságoknak jogosultnak kell lenniük ingyenes kibocsátási egységek igénylésére az ETS-rendszerben a fenntartható légi jármű-üzemanyagok feltöltésért.

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat 27 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(27) **Alapvető** fontosságú, hogy a légi jármű-üzembentartók légi járatok útvonalától függően követelhesék a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát az olyan üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek keretében, mint az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere vagy a CORSIA. Alapvető fontosságú azonban,

(27) **A hagyományos üzemanyagokhoz képest jelentősen eltérő árú fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésének ösztönzése érdekében alapvető** fontosságú, hogy a légi jármű-üzembentartók légi járatok útvonalától függően követelhesék a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát az olyan üvegházhatásúgáz-

hogy ez a rendelet ne vezessen a kibocsátáscsökkentés kétszeres elszámolásához. A légitársaság-üzembentartók csak egyszer igényelhetnek kedvezményt a fenntartható légitársaság-üzemanyagok azonos tételének használatához. Az üzemanyag-forgalmazókat fel kell kérni arra, hogy a légitársaság-üzembentartók számára térítésmentesen bocsássanak rendelkezésre minden olyan információt, amely az adott légitársaság-üzembentartó számára értékesített fenntartható légitársaság-üzemanyag tulajdonságaira vonatkozik, és amely releváns a légitársaság-üzembentartó által e rendelet vagy az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek alapján végzett jelentéstétel szempontjából.

szabályozó rendszerek keretében, mint az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere vagy a CORSIA. Alapvető fontosságú azonban, hogy ez a rendelet ne vezessen a kibocsátáscsökkentés kétszeres elszámolásához. A légitársaság-üzembentartók csak egyszer igényelhetnek kedvezményt a fenntartható légitársaság-üzemanyagok azonos tételének használatához. Az üzemanyag-forgalmazókat fel kell kérni arra, hogy a légitársaság-üzembentartók számára térítésmentesen bocsássanak rendelkezésre minden olyan információt, amely az adott légitársaság-üzembentartó számára értékesített fenntartható légitársaság-üzemanyag tulajdonságaira vonatkozik, és amely releváns a légitársaság-üzembentartó által e rendelet vagy az üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszerek alapján végzett jelentéstétel szempontjából.

Módosítás 32

Rendelethez irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

bekövetkezett alakulását.

alakulását, és *figyelembe vehetik a meg nem felelés mértékét is, például ismételt jogsértések esetén.*

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 29 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(29) Az e rendeletben meghatározott célértékeket nem teljesítő forgalmazókkal szembeni szankciókat ki kell egészíteni azzal a kötelezettséggel, hogy a következő évben a piacot úgy kell ellátni, hogy a kvótát a hiányt is pótolva teljesítsék.
Mindazonáltal az üzemanyag-forgalmazó közvetlen ellenőrzésén kívül eső esetekben a jogosulatlan kettős szankció elkerülése érdekében a piacnak a hiányt pótló ellátására vonatkozó kötelezettség nem alkalmazandó, ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a hiányt a rendelkezésre álló erőforrások elégtelensége okozza.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 29 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(29a) A fenntartható légi közlekedésre való sikeres áttéréshez integrált megközelítésre és az innovációt ösztönző megfelelő támogató környezetre van szükség, amely magában foglalja a köz- és a magánberuházásokat a kutatás-fejlesztés terén, a munkavállalók átcsoportosítását, átképzését és továbbképzését, a technológiai és üzemeltetési intézkedéseket, valamint a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a nulla kibocsátású technológiák bevezetését, beleértve a szükséges

repülőtéri töltőinfrastrukturát, és figyelembe véve az energiahatékonyság elsődlegességének elvét. E célból az e rendelet szerinti szankciók által generált bevételeket, valamint a 2003/87/EK irányelv [ETS] alapján a légiközlekedési kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek 50 %-át egy új Fenntartható Légiközlekedési Alaphoz kell rendelni. Ezen túlmenően a fenntartható légi jármű-üzemanyagokkal foglalkozó európai szövetségnek önkéntes alapon és a Bizottság koordinációja mellett e rendelet hatálybalépését követő egy éven belül a létrehozása elősegíthetné a fenntartható légi jármű-üzemanyagok gyártásának további fejlesztését és fokozását Európában, többek között a teljes ipari értéklánc összehozásával, a leginnovatívabb technológiák kifejlesztésének ösztönzésével, valamint a szakpolitikák és a piaci fejlemények azonosításával, figyelembe véve a technológiasemlegesség elvét.

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 29 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(29b) A kutatás és az innováció jelentős szerepet fog játszani a fenntartható és szintetikus légi jármű-üzemanyagok fejlesztésében és termelési kapacitásuk kiépítésében. A Bizottság által meghatározott releváns uniós finanszírozási programokon belül egyértelműen meg kell határozni a megfelelő beruházási prioritást.

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 29 c preambulumbekzdés (új)

(29c) Az elkövetkező években exponenciálisan növelni kell a fenntartható légi jármű-üzemanyagok fejlesztését és előállítását. Az Uniónak és a tagállamoknak be kell fektetniük a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kutatására és gyártására irányuló projektekbe, mivel ezek egyaránt rejtenek környezetvédelmi és ipari lehetőségeket. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításának az Unión belül kell összpontosulnia, ezzel valamennyi tagállamban ipari, foglalkoztatási és kutatási lehetőségeket teremtve.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 30 preambulumbekzdés

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

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

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 31 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(31) **Rugalmassági mechanizmust kell létrehozni az e rendelet alkalmazásának kezdetétől számított 10 éves átmeneti időszak biztosításával** a légi járműüzemanyag-forgalmazók **és a légi jármű-üzembentartók számára annak érdekében, hogy** észszerű időt kapjanak a szükséges technológiai és logisztikai beruházások megvalósítására. Ebben a szakaszban **a „book & claim” rendszer elemei használhatók, lehetővé téve a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára** a nagyobb arányban fenntartható légi jármű-üzemanyagot tartalmazó **üzemanyagok felhasználását** a fenntartható légi jármű-üzemanyagok alacsonyabb arányának kompenzálására, vagy annak ellensúlyozására, ha a hagyományos légi jármű-üzemanyag **kiseb** **vagy logisztikai szempontból korlátozott** repülőtereken korlátozottan elérhető, **továbbá lehetővé téve a légi jármű-üzemeltetők számára, hogy a megszerzett fenntartható légi jármű-üzemanyag mennyiségéhez kapcsolódó tanúsítványt vásároljanak, magas szintű környezeti integritás garantálása mellett. Ez a rugalmassági mechanizmus segítene megőrizni a légi összeköttetéseket is azáltal, hogy megakadályozza, hogy a kevésbé összekapcsolt európai régiókat, ahol kevesebb alternatív közlekedési mód áll rendelkezésre, aránytalanul érintsék az e rendeletből fakadó kötelezettségek. Annak érdekében, hogy a piaci szereplők ne éljenek vissza az esetleges piaci erőfölénnyel, a Bizottságnak ezen átmeneti időszak alatt teljes mértékben ki kell használnia az EUMSZ 102. cikkében**

meghatározott versenyjogi hatáskörét. A 10 éves átmeneti időszakot követően a belső piaci verseny indokolatlan torzulásainak megelőzése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi uniós repülőteret el kell látni a fenntartható légi jármű-üzemanyagok egységesen meghatározott minimális részarányával.

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat 31 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(31a) Az Unió 2030-ra és 2050-re vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéseinek, valamint a Párizsi Megállapodás 1,5 °C-os célértékének megvalósítása érdekében a Bizottságnak ütemtervet kell kidolgoznia arra vonatkozóan, hogy mikorra és hogyan érhető el a fosszilis üzemanyagoktól mentes légi közlekedés.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat 31 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(31b) A fenntartható légi jármű-üzemanyagokra való átállás másodlagos hatása lesz a harmadik országokból származó fosszilis üzemanyagok behozatalától való függőség csökkenése, és ezáltal az Unió energiabiztonságának növekedése. A jelenlegi nemzetközi politikai helyzet még inkább felhívja a figyelmet e lépés szükségességére.

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Tárgy

Módosítás

Tárgy és célkitűzés

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezt a rendeletet a légi jármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre és a légi járműüzemanyag-forgalmazókra kell alkalmazni.

Módosítás

Ezt a rendeletet a légi jármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre, **illetve adott esetben a repülőtér irányító szervezetére**, és a légi járműüzemanyag-forgalmazókra kell alkalmazni.

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— „uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 2. cikkének 2. pontjában meghatározott olyan repülőtér, **ahol a jelentéstételi időszakban az utasforgalom meghaladta az 1 millió utast, vagy az áruforgalom meghaladta a 100 000 tonnát, és amely nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található;**

Módosítás

— „uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 2. cikkének 1. pontjában meghatározott olyan repülőtér, **amely nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található, vagy olyan legkülső régióban található, amelyet uniós repülőtérként bejelentettek a Bizottságnak, az Ügynökségnek és az illetékes hatóságoknak.**

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

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

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 2 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

— „légijármű-üzembentartó”: az a személy, aki legalább 52, uniós repülőtérrel induló kereskedelmi légi járatot üzemeltetett a jelentéstételi időszakban, vagy ha ez a személy nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa, **illetve az uniós repülőtérrel induló légi járatokat üzemeltető azon személy, amely kérte a Bizottságot, hogy e rendelet alkalmazásában légijármű-üzembentartóként kezeljék, és ennek megfelelően tájékoztatta a Bizottságot, az Ügynökséget és az illetékes hatóságokat,**

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 2 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- „a repülőtér irányító szervezete”: a 96/67/EK irányelv 3. cikkében említett irányító szervezet, vagy amennyiben az érintett tagállam a 96/67/EK irányelv 8. cikke alapján az üzemanyag-elosztó rendszerek központi infrastruktúrájának irányítását egy másik szerv számára tartotta fenn, akkor ez a másik szerv;

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 5 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— „fenntartható légijármű-üzemanyagok” (SAF): szintetikus

Módosítás

— „fenntartható légijármű-üzemanyagok” (SAF): **olyan légijármű-**

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

üzemanyagok, amelyek vagy: szintetikus légijármű-üzemanyagok, az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 35. pontjában említett, ipari létesítményekben a termelési folyamat elkerülhetetlen és nem szándékos következményeként előállított, nem megújuló eredetű hulladék-technológiai gázokból és égéstermékekből előállított folyékony vagy gáznemű üzemanyagok, amelyek megfelelnek az említett irányelv 25. cikke (2) bekezdésének második albekezdésében említett üvegházhatásúgáz-kibocsátásmegtakarítási küszöbértéknek, az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 34. pontjában meghatározott fejlett bioüzemanyagok, vagy az említett irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított bioüzemanyagok, amelyek megfelelnek az ugyanezen irányelv 29. cikkének (2)–(7) bekezdésében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátási kritériumoknak, és amelyeket ezen irányelv 30. cikkével összhangban tanúsítottak. **[2034. december 31.-ig a fenntartható légijármű-üzemanyagok azokat a bioüzemanyagokat is magukban foglalhatják, amelyek megfelelnek az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátási kritériumoknak, és amelyeket ezen irányelv 30. cikkével összhangban tanúsítottak, az említett irányelv 2. cikke második bekezdésének 40. pontjában meghatározott élelmiszer- és takarmánynövényekből előállított bioüzemanyagok kivételével;**

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 8 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 9 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 9 b franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás 50

Módosítás

— „szintetikus légijármű-üzemanyagok”: **megújuló hidrogén vagy megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia vagy** az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott, a légi közlekedésben használt, nem biológiai eredetű, megújuló üzemanyagok.

Módosítás

— „**megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia**” vagy „**megújuló villamos energia**”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 1. pontjában meghatározott, **megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia;**

Módosítás

— „**megújuló energiaforrásokból előállított hidrogén**” vagy „**megújuló hidrogén**”: **megújuló villamos energiából vagy az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott, nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló tüzelőanyagokból előállított hidrogén;**

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 13 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— „éves légi járműüzemanyag-szükséglet”: egy légi jármű-üzembentartó által üzemeltetett, **egy adott** uniós repülőtérrel induló összes kereskedelmi légi járat üzemeltetéséhez szükséges légi jármű-üzemanyag mennyisége a jelentéstételi időszakban;

Módosítás

— „éves légi járműüzemanyag-szükséglet”: egy légi jármű-üzembentartó által üzemeltetett, **az összes** uniós repülőtérrel induló összes kereskedelmi légi járat üzemeltetéséhez szükséges, **a Bizottság (EU) 2021/1296 végrehajtási rendeletével összhangban útvonalrepüléshez szükséges tüzelőanyagként és guruláshoz szükséges tüzelőanyagként meghatározott** légi jármű-üzemanyag mennyisége a jelentéstételi időszakban.

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 16 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- „**SAF rugalmassági mechanizmus**”: a 4. és az 5. cikk alkalmazása kezdetének – a 15. cikkel összhangban megállapított – időpontjától számított 10 éves időszakra létrehozandó rendszer, amelynek révén a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kínálatát és elterjedését a piaci szabadság határozza meg, és egyúttal biztosítja a légi jármű-üzembentartók és a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára a kellő rugalmasságot ahhoz, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elosztását és használatát költséghatékonyan szervezzék meg a tetszésük szerinti uniós repülőtéren és az igényeikkel arányosan. A forgalomképes tanúsítási (book & claim) mechanizmus elemeit magában foglaló ilyen rendszer lehetővé teheti a légi jármű-üzembentartók számára, hogy légi járműüzemanyag-forgalmazókkal kötött szerződés alapján fenntartható légi jármű-üzemanyagot vásároljanak, és

adott esetben igényeljük annak használatát az uniós repülőtereken az (EU) 2021/0207 irányelv [...] cikke szerinti üvegházhatásúgáz-rendszer keretében.

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A légitársaságüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy az egyes uniós repülőtereken a légitársaság-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légitársaság-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – **minimálisan biztosítandó részarányban tartalmazzon fenntartható légitársaság-üzemanyagot**, beleértve a szintetikus légitársaság-üzemanyag **minimálisan biztosítandó** részarányát is.

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

A 13. cikk sérelme nélkül a légitársaságüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy az egyes uniós repülőtereken a légitársaság-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légitársaság-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – **tartalmazza a fenntartható légitársaság-üzemanyag minimális részarányát**, beleértve a szintetikus légitársaság-üzemanyag **minimális** részarányát is.

Módosítás

A 11. cikk (3) és (4) bekezdése alkalmazásának sérelme nélkül, amennyiben a légitársaságüzemanyag-forgalmazó egy adott jelentéstételi időszakra vonatkozóan nem biztosítja az I. mellékletben meghatározott **minimális** részarányokat, **a hiány okairól beszámol az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének. Amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezt a hiányt nem az erőforrások rendelkezésre állásának hiánya okozza, az légitársaságüzemanyag-forgalmazónak minden lehetséges erőfeszítést meg kell tennie annak**

*érdekében, hogy ezt a hiányt a következő jelentéstételi időszakban legalább **kipótolja**.*

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az üzemanyag-forgalmazók az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkében említett tömegmérleg-rendszer alkalmazásával igazolhatják az (1) bekezdésben foglalt kötelezettség teljesítését.

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az egy adott légi jármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtéren felvett légi jármű-üzemanyag éves mennyiségének legalább az éves légi járműüzemanyag-szükséglet 90 %-át kell **kitennie**.

Az egy adott légi jármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtéren felvett légi jármű-üzemanyag éves mennyiségének legalább az éves légi járműüzemanyag-szükséglet 90%-ának kell **lennie, figyelembe véve az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való szükséges megfelelést**.

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az uniós **repülőtereknek** az infrastruktúra biztosítására vonatkozó **kötelezettségei**

Az uniós **repülőtereken** az infrastruktúra biztosítására vonatkozó **kötelezettségek**

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Az uniós repülőterek, **vagy adott esetben a repülőter irányító szervezete megteszik az összes** szükséges **intézkedést** annak érdekében, hogy megkönnyítsék a légi jármű-üzembentartók hozzáférését a légi jármű-üzemanyagokhoz, amelyek az I. melléklet szerinti arányban tartalmaznak fenntartható légi jármű-üzemanyagot, és **megkönnyítik** az ilyen üzemanyagok szállításához, tárolásához és felvételéhez szükséges infrastruktúrát, **beleértve a légi járművek hidrogén- és villamosenergia-töltéséhez szükséges megfelelő infrastruktúrát, arányosan az ilyen légi járművek elterjedésével, összhangban az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló [...] rendelet [AFIR] 13. cikkének l) pontjában meghatározott nemzeti szakpolitikai keret kiépítési tervével.**

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Amennyiben a légi jármű-üzembentartók a megfelelő repülőterei infrastruktúra hiánya miatt nehézségekről számolnak be az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (a továbbiakban: az Ügynökség) egy adott uniós repülőteren a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat tartalmazó légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés terén, az Ügynökség **adott esetben felkéri** az uniós repülőteret, **vagy adott esetben a repülőter irányító szervezetét**, hogy bocsássa rendelkezésre az (1) bekezdésnek való megfelelés igazolásához szükséges információkat. Az érintett uniós repülőter **vagy adott esetben**

rendelkezésre bocsátja az információkat.

a repülőtér irányító szervezete
indokolatlan késedelem nélkül
rendelkezésre bocsátja az információkat.

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Az Ügynökség értékeli a kapott információkat, és tájékoztatja a Bizottságot, ha ezek az információk arra engednek következtetni, hogy az uniós repülőtér **vagy adott esetben a repülőtér irányító szervezete nem teljesíti kötelezettségeit. Az uniós repülőterek vagy adott esetben a repülőtér irányító szervezete [a rendelet hatálybalépését követő három éven belül]-ig** megteszik **az összes** szükséges **intézkedést** a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiányának azonosítása és kezelése érdekében.

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

A légi jármű-üzembentartók minden jelentéstételi évben március 31-ig jelentik az Ügynökségnek a **jelentéstételi időszakra vonatkozó** következő információkat:

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) az egyes uniós repülőtereken felvett légi jármű-üzemanyag teljes mennyisége **tonnában** kifejezve;

Módosítás

a) Az egyes uniós repülőtereken felvett légi jármű-üzemanyag teljes mennyisége **tonna kerozin-egyenértékben** kifejezve;

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az éves légi járműüzemanyag-szükséglet, uniós repülőterenként, **tonnában** kifejezve;

Módosítás

b) Az éves légi járműüzemanyag-szükséglet, uniós repülőterenként, **tonna kerozin-egyenértékben** kifejezve;

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) A légi járműüzemanyag-forgalmazóktól az uniós repülőterekről induló járataik üzemeltetése céljából beszerzett fenntartható légi jármű-üzemanyagok teljes mennyisége **tonnában** kifejezve;

Módosítás

d) A légi járműüzemanyag-forgalmazóktól az uniós repülőterekről induló járataik üzemeltetése céljából beszerzett fenntartható légi jármű-üzemanyagok teljes mennyisége **tonna kerozin-egyenértékben** kifejezve;

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

e) A fenntartható légi jármű-üzemanyag beszerzése során minden egyes esetben: a légi járműüzemanyag-forgalmazó neve, a vásárolt mennyiség **tonnában** kifejezve, az átalakítási

Módosítás

e) A fenntartható légi jármű-üzemanyag beszerzése során minden egyes esetben: a légi járműüzemanyag-forgalmazó neve, a **teljes** vásárolt mennyiség **tonna kerozin-egyenértékben**

technológia, az előállításához felhasznált alapanyag jellemzői és eredete, valamint a fenntartható légitársaság-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátása.

Amennyiben egy beszerzés különböző jellemzőkkel rendelkező fenntartható légitársaság-üzemanyagokat tartalmaz, a jelentősnek a fenntartható légitársaság-üzemanyagok mindegyik típusára vonatkozóan meg kell adnia ezeket az információkat.

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A fenntartható légitársaság-üzemanyagok használatának e rendelet 7. cikke

kifejezve, az átalakítási technológia, az előállításához felhasznált alapanyag jellemzői és eredete, valamint a fenntartható légitársaság-üzemanyag teljes életciklusra számított kibocsátása.

Amennyiben egy beszerzés különböző jellemzőkkel rendelkező fenntartható légitársaság-üzemanyagokat tartalmaz, a jelentősnek a fenntartható légitársaság-üzemanyagok mindegyik típusára vonatkozóan meg kell adnia ezeket az információkat.

Módosítás

A légitársaság-üzembentartók a 2003/87/EK irányelv [3c. cikk (5a) bekezdésével] összhangban igényelhetik az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében ingyenesen kiosztott kibocsátási egységeket a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való feltöltésért. A légitársaság-üzembentartók ugyanazon fenntartható légitársaság-üzemanyag-tétel használatáért nem igényelhetnek kedvezményt egynél több üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében. A 7. cikkben említett jelentéssel együtt a légitársaság-üzembentartók az Ügynökség rendelkezésére bocsátják a következőket:

Módosítás

A fenntartható légitársaság-üzemanyagok használatának e rendelet 7. cikke

rendelkezései szerinti vagy valamely üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében történő bejelentéséhez a légi járműüzemanyag-forgalmazók térítésmentesen a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátják a vonatkozó információkat.

rendelkezései szerinti vagy valamely üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében történő bejelentéséhez a légi járműüzemanyag-forgalmazók **a jelentéstételi időszakra vonatkozóan minden jelentéstételi évben legkésőbb január 31-ig** térítésmentesen a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátják a vonatkozó információkat.

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) az egyes uniós repülőtereken **forgalmazott** légi jármű-üzemanyag mennyisége;

Módosítás

a) az egyes uniós repülőtereken **felvett** légi jármű-üzemanyag mennyisége **tonnakerozin-egyenértékben kifejezve**;

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légi jármű-üzemanyag mennyisége és a fenntartható

Módosítás

b) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott fenntartható légi jármű-üzemanyag mennyisége **tonna kerozin-**

légijármű-üzemanyagok mindegyik típusa tekintetében – a c) pontban részletezettek szerint;

egyenértékben kifejezve és a fenntartható légijármű-üzemanyagok mindegyik típusa tekintetében – a c) pontban részletezettek szerint;

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) adott esetben az egyes uniós repülőterekre szállított hidrogén és/vagy villamos energia mennyisége tonna kerozin-egyenértékben kifejezve.

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés – c b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

cb) a légijármű-üzemanyag átlagos aromásanyag-, naftalin- és kéntartalma az uniós repülőterekre szállított minden egyes tétel tekintetében.

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(1) A tagállamok kijelölik az e rendelet alkalmazásáért, valamint a légi jármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre, **vagy adott esetben a repülőterek irányító szervezeteire** és az üzemanyag-forgalmazókra kiszabott pénzbírságokért felelős illetékes hatóságot vagy – **adott esetben és a nemzeti joggal összhangban** – hatóságokat. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A légi jármű-üzembentartók tekintetében illetékes hatóságokat a 748/2009/EK bizottsági rendelet¹⁶ alapján kell meghatározni.

Módosítás

(3) A légi jármű-üzembentartók tekintetében illetékes **hatóságot vagy** hatóságokat a 748/2009/EK bizottsági rendelet¹⁶ alapján kell meghatározni.

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

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

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(5) A légitársaság-üzemanyag-forgalmazók tekintetében az illetékes **hatóságot vagy** hatóságokat a székhelyük szerinti tagállam határozza meg.

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A **tagállamok megállapítják** az e rendelet alapján elfogadott rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, **és** meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt

Módosítás

(1) A **Bizottság megállapítja** az e rendelet alapján elfogadott rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, **a tagállamok pedig** meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására.

szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A **tagállamok** legkésőbb 2023. december 31-ig **tájékoztatják a Bizottságot a szankciókról**, és haladéktalanul **értesítik** az azokat érintő későbbi módosításokról.

Módosítás 79

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A **Bizottság** legkésőbb 2023. december 31-ig **megküldi a tagállamoknak a szankciókat**, és **a** haladéktalanul **értesíti őket** az azokat érintő későbbi módosításokról.

Módosítás

(2) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő légi jármű-üzembentartók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A **pénzbírság összegének** kétszer akkora kell lennie, mint a légi jármű-üzemanyag tonnánkénti éves **átlagárának** és a teljes éves fel nem használt **mennyiségnek a** szorzata. **A légi jármű-üzembentartó mentesülhet a közigazgatási bírság kiszabása alól, ha bizonyítani tudja, hogy az 5. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítésének elmulasztását olyan rendkívüli és előre nem látható, rajta kívül álló körülmények okozták, amelyek hatásait még minden észszerű intézkedés mellett sem lehetett volna elkerülni;**

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a 4. cikkben meghatározott, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok **minimálisan biztosítandó** részarányára vonatkozó kötelezettségeket nem teljesítő légi járműüzemanyag-forgalmazók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A bírság összegének **legalább** akkorának kell lennie, mint a következők különbségének szorzata: a hagyományos légi jármű-üzemanyag és a fenntartható légi jármű-üzemanyag tonnánkénti éves átlagára, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimálisan biztosítandó részarányának meg nem felelő légi jármű-üzemanyagok mennyisége.

Módosítás

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a 4. cikkben meghatározott, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok **minimális** részarányára vonatkozó kötelezettségeket nem teljesítő légi járműüzemanyag-forgalmazók, **illetve azok a légi járműüzemanyag-forgalmazók, amelyek bizonyítottan félrevezető vagy pontatlan információkat szolgáltatottak az általuk szállított üzemanyag jellemzőiről vagy eredetéről**, közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A bírság összegének akkorának kell lennie, mint a következők különbségének szorzata: a hagyományos légi jármű-üzemanyag és a fenntartható légi jármű-üzemanyag tonnánkénti éves átlagára, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimálisan biztosítandó részarányának meg nem felelő légi jármű-üzemanyagok mennyisége.

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a szintetikus légi jármű-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részarányára vonatkozó, a 4. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő légi járműüzemanyag-forgalmazók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A **bírság** összegének **legalább** akkorának kell lennie, mint a következők **különbségének** szorzata: a szintetikus **légi jármű-üzemanyag** és a hagyományos

Módosítás

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a szintetikus légi jármű-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részarányára vonatkozó, a 4. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő légi járműüzemanyag-forgalmazók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A **pénzbírság** összegének **kétszer** akkorának kell lennie, mint a következők szorzata: a szintetikus **légi jármű-üzemanyagok** és a

légijármű-üzemanyag tonnánkénti éves átlagára, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimálisan **biztosítandó** részarányának meg nem felelő légijármű-üzemanyag mennyisége.

hagyományos **légijármű-üzemanyagok** tonnánkénti éves átlagára **közötti különbség**, valamint a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimálisan részarányának meg nem felelő légijármű-üzemanyag mennyisége;

Módosítás 83

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) A tagállamok nemzeti szinten rendelkeznek a szükséges jogi és közigazgatási kerettel annak biztosítása érdekében, hogy az üzemanyag-forgalmazók által az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkében említett uniós adatbázisba bevitt információk pontosak, hitelesek és ellenőrizettek legyenek.

Módosítás 84

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

(6) A tagállamok biztosítják, hogy azok a légijárműüzemanyag-forgalmazók, amelyek egy adott jelentéstételi időszakban hiányt halmoztak fel a fenntartható légijármű-üzemanyagok vagy szintetikus üzemanyagok **minimális** részarányára vonatkozó, a 4. cikkben foglalt kötelezettség tekintetében, **amennyiben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezt a hiányt nem a rendelkezésre álló erőforrások elégtelensége okozta, megtesznek minden lehetséges erőfeszítést annak érdekében, hogy** a következő jelentéstételi időszakban az adott üzemanyagból – a jelentéstételi időszakra vonatkozó kötelezettségükön felül – a hiánynak megfelelő mennyiségű

megfizetésére vonatkozó kötelezettség alól.

üzemanyaggal is ellássák a piacot. E kötelezettség teljesítése nem mentesíti az üzemanyag-forgalmazót az e cikk (3) és (4) bekezdésében meghatározott szankciók megfizetésére vonatkozó kötelezettség alól.

Módosítás 85

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(7) A tagállamok nemzeti szinten bevezetik a kötelezettségek teljesítésének és a közigazgatási bírságok beszedésének biztosításához szükséges jogi és közigazgatási keretet. A tagállamok az említett közigazgatási bírságok révén beszedett összeget *a 11a. cikk alapján létrehozott Fenntartható Légiközlekedési Alaphoz* való hozzájárulásként átutalják.

Módosítás 86

Rendeletre irányuló javaslat 11 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

11a. cikk

Fenntartható Légiközlekedési Alap

(1) *A 2023–2050-es időszakra létre kell hozni a Fenntartható Légiközlekedési Alapot (a továbbiakban: az Alap) a légiközlekedési ágazat dekarbonizációjának felgyorsítása érdekében, anélkül, hogy ez akadályozná nagymértékben integrált belső piacát, és különösen az innovatív technológiákba és infrastruktúrába történő beruházások támogatása érdekében a fenntartható légitársaságok, illetve más innovatív légitársaság-meghajtási*

technológiák, többek között a hidrogén és a villamos energia előállítása, elterjedése, alkalmazása és tárolása, az új motorok és a levegőből történő közvetlen leválasztási technológia kutatása céljából, amely egy olyan folyamat, amelynek során a széndioxidot közvetlenül a levegőből, nem pedig pontforrásokból választják le, valamint a légi közlekedés nem széndioxid-kibocsátással kapcsolatos hatásainak csökkentésére irányuló erőfeszítések érdekében. Az Alap által támogatott valamennyi beruházást nyilvánosságra kell hozni, és azoknak összhangban kell állniuk e rendelet céljaival.

(2) Az Alap az uniós költségvetés szerves részét képezi, forrásainak tervezése a többéves pénzügyi keret felső határain belül történik. Az e rendelet szerinti szankciók által generált bevételeket, valamint a 2003/87/EK irányelv [ETS] alapján a légiközlekedési kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek 50 %-át az Alapnak kell elkülöníteni.

(3) Az Alap irányítását központilag végzi egy olyan uniós szerv, amelynek irányítási struktúrája és döntéshozatali folyamata átlátható és inkluzív, különösen a kiemelt területek, a kritériumok és a támogatások elosztására vonatkozó eljárások meghatározása tekintetében. Az érintett érdekelt feleknek megfelelő konzultatív szerepet kell biztosítani. A beruházásokra vonatkozó és az Alap működésével kapcsolatos minden más releváns információt nyilvánosságra kell hozni.

Módosítás 87

**Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – a pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

a) a légitársaság-üzembentartók által uniós szinten, az uniós repülőterekről induló, **e rendelet hatálya alá tartozó** járatokon történő felhasználásra vásárolt fenntartható légitársaság-üzemanyagok mennyisége összesítve és uniós repülőterek szerinti bontásban;

Módosítás 88

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

b) az uniós szinten biztosított fenntartható légitársaság-üzemanyagok és szintetikus légitársaság-üzemanyagok mennyisége összesítve és **tagállamok, az üzemanyag-alapanyagok típusai és** uniós repülőterek szerinti bontásban;

Módosítás 89

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) amennyiben rendelkezésre áll, az Unió azon szomszédos országaiban, amelyekkel európai légitársasági megállapodást kötöttek, a légitársaság-üzemeltetők által szállított és vásárolt fenntartható üzemanyag mennyisége;

Módosítás 90

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

c) a piac helyzete, beleértve az árakra vonatkozó információkat és a fenntartható légi járműüzemanyag-előállítás és -felhasználás tendenciáit az Unióban és az egyes tagállamokban;

Módosítás 91

**Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – d pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

d) a repülőterek, **vagy adott esetben a repülőtér irányító szervezete** 6. cikkben meghatározott kötelezettségeknek való megfelelésének helyzete;

Módosítás 92

**Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – e pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

e) az e rendelet értelmében a jelentéstételi időszakban kötelezettséggel rendelkező légi jármű-üzembentartók és légi járműüzemanyag-forgalmazók megfeleléségi állapota;

Módosítás

e) az e rendelet értelmében a jelentéstételi időszakban kötelezettséggel rendelkező légi jármű-üzembentartók és légi járműüzemanyag-forgalmazók megfeleléségi állapota, **beleértve azokat a forgalmazókat is, amelyeket a 3. cikk (1) bekezdésének második franciabekezdésének értelmében légi jármű-üzembentartóként jelentettek be;**

Módosítás 93

**Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – f pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

f) a légi jármű-üzembentartók által az uniós repülőterekről induló, **az e rendelet hatálya alá tartozó** járatokon történő felhasználásra vásárolt összes fenntartható légi jármű-üzemanyag eredete és jellemzői.

Módosítás 94

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

fa) az uniós szinten biztosított légi jármű-üzemanyag átlagos aromásanyag-, naftalin- és kéntartalma összesítve és uniós repülőterek szerinti bontásban.

Módosítás 95

Rendeletre irányuló javaslat 12 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

12a. cikk

Uniós címkézési rendszer a légi közlekedés környezetvédelmi teljesítményére vonatkozóan

(1) A légiközlekedési ágazat dekarbonizációjának további előmozdítása és a fogyasztók számára a légi jármű-üzembentartók környezeti teljesítményére vonatkozó információk átláthatóságának növelése érdekében a Bizottság létrehozza a légi közlekedés környezeti teljesítményére vonatkozó átfogó uniós címkézési rendszert, amelyet az EASA dolgoz ki és hajt végre, és amely az e rendelet hatálya alá tartozó légi jármű-üzembentartókra és kereskedelmi légi

járatokra alkalmazandó.

(2) A Bizottság 2024. január 1-jéig a 13a. cikkel (új) összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el e rendelet kiegészítésére, amelyben meghatározza a légi járművek, a légi jármű-üzembentartók és a kereskedelmi járatok környezeti teljesítményére vonatkozó uniós címkézési rendszer működésével kapcsolatos részletes rendelkezéseket és műszaki előírásokat.

Módosítás 96

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Átmeneti időszak

Módosítás

SAF rugalmassági mechanizmus

Módosítás 97

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

A 4. cikktől eltérve **és a 4. és 5. cikk 15. cikkel összhangban történő alkalmazásának időpontjától számított 10 évén keresztül** a légi járműüzemanyag-forgalmazó a fenntartható légi jármű-üzemanyagok I. mellékletben meghatározott **biztosítását igazolhatja a 3. cikk (új) 16a. franciabekezdésében meghatározott SAF rugalmassági mechanizmusra hivatkozással** minden jelentéstételi időszakban.

Módosítás 98

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság 2025. január 1-ig a 13a. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendelet kiegészítése érdekében a SAF rugalmassági mechanizmusra vonatkozó részletes szabályok megállapítása, az egyenlő versenyfeltételek és a környezet magas szintű integritásának biztosítása, valamint a csalás, a szabálytalanságok és a kettős elszámolás kockázatának minimalizálása révén. Az ilyen részletes szabályok, amelyek magukban foglalják a „book & claim” rendszerének elemeit, lehetővé teszik a fenntartható légitársaság-üzemanyagok kereskedelmi rendszerének létrehozását, beleértve a fenntartható légitársaság-üzemanyag-ellátás és -felvétel nyilvántartására, elosztására, elszámolására és jelentésére vonatkozó részletes szabályokat.

Módosítás 99

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk – 1 b bekezdés (új)

Az (1) bekezdésben meghatározott időszak alatt a Bizottság rendszeresen figyelemmel kíséri a fenntartható légitársaság-üzemanyagok piacának integritását és átláthatóságát, adott esetben az uniós adatbázisban szereplő információk és az illetékes hatóságoknak bejelentett egyéb adatok felhasználásával. A Bizottság különösen a piac működését vizsgálja, beleértve a piaci volatilitást, a szokatlan árváltozásokat vagy a piaci szereplők esetleges monopolisztikus magatartásra utaló kereskedelmi magatartását, az EUMSZ 102. cikke szerinti hatáskörének teljes körű kihasználásával annak megakadályozása érdekében, hogy a piaci szereplők visszaéljenek a piaci

erőfölénnyel.

Módosítás 100

Rendeletre irányuló javaslat 13 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.*
- (2) A Bizottságnak a 12a. és 13. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [e rendelet hatálybalépésének időpontjától] kezdődő hatállyal.*
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 12a. és 13. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti a benne meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.*
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.*
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti erről az Európai Parlamentet és a*

Tanácsot.

(6) A 12a. és 13. cikkek értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam egy hónappal meghosszabbodik.

Módosítás 101

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság szolgálatai **2028.** január 1-jéig, majd azt követően **ötévente** jelentést nyújtanak be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légi jármű-üzemanyagok piacának alakulásáról és annak az Unió belső **légi közlekedési piacára** gyakorolt hatásáról, beleértve **e rendelet hatályának** más **energiaforrásokra** és a megújulóenergia-irányelvben meghatározott egyéb szintetikus **üzemanyagokra való esetleges kiterjesztését**, a 4. cikkben és az I. mellékletben meghatározott **minimálisan biztosítandó** részarányok esetleges felülvizsgálatát, valamint a közigazgatási bírságok mértékét. A jelentésnek információkat kell tartalmaznia – amennyiben rendelkezésre állnak – a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedését célzó lehetséges szakpolitikai keretnek az ICAO szintjén történő kialakításáról. A jelentés tájékoztatást nyújt továbbá a légi közlekedési ágazatban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok

Módosítás

A Bizottság szolgálatai **2026.** január 1-jéig, majd azt követően **háromévente** jelentést nyújtanak be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak **e rendelet alkalmazásáról**, a légi jármű-üzemanyagok piacának alakulásáról és annak az Unió belső **légi közlekedési piacának versenyképességére és működésére** gyakorolt hatásáról, beleértve **adott esetben a** más **energiaforrások** és a megújulóenergia-irányelvben meghatározott egyéb szintetikus **üzemanyagok kezelésére rendelkezésre álló szakpolitikai lehetőségeket, figyelembe véve a technológiasemlegesség elvét**, a 4. cikkben és az I. mellékletben meghatározott **fenntartható légi jármű-üzemanyag és minimális** részarányok esetleges felülvizsgálatát, **a rendelet hatályát**, valamint a közigazgatási bírságok mértékét. A jelentésnek **a rendelkezésre álló információkon alapuló értékelést kell tartalmaznia e rendelet hatásáról, valamint átfogó hatásáról és az ágazat**

szempontjából releváns kutatás és innováció terén elért technológiai előrehaladásról, többek között a nem széndioxid jellegű kibocsátás csökkentése terén tett lépésekről. A **jelentés megvizsgálhatja, hogy szükség van-e** e rendelet módosítására, **és adott esetben áttekintheti a módosítási lehetőségeket**, összhangban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozó, az ICAO szintjén kidolgozandó lehetséges szakpolitikai kerettel.

egészére alkalmazandó, kiigazított jogszabályi kerettel való kölcsönhatásáról a légi közlekedés belső piacának működése, az ágazat versenyképessége, a kibocsátásáthelyezéshez vezető esetleges átirányítás, a légi fuvarozók és a repülőtéri csomópontok esetében a nemzetközi szinten egyenlő versenyfeltételek, a légi mobilitás és az összeköttetések, az ÜHG-kibocsátás csökkentésének költséghatékonysága, a beruházási igények és a társadalmi-gazdasági hatások, valamint a kapcsolódó foglalkoztatási és képzési igények tekintetében, valamint információkat kell tartalmaznia – amennyiben rendelkezésre állnak – a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedését célzó lehetséges szakpolitikai keretnek az ICAO szintjén történő kialakításáról. A jelentés **részletes tájékoztatást nyújt e rendelet végrehajtásáról.** A jelentés tájékoztatást nyújt továbbá a légiközlekedési ágazatban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok szempontjából releváns kutatás és innováció terén elért technológiai előrehaladásról, többek között a nem széndioxid jellegű kibocsátás csökkentése, **illetve a levegőből való közvetlen leválasztáson alapuló (DAC) technológiák** terén tett lépésekről. A **jelentéshez szükség esetén jogalkotási javaslatokat kell csatolni** e rendelet módosítására, összhangban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozó, az ICAO szintjén kidolgozandó lehetséges szakpolitikai kerettel. **A jelentés külön értékeli e rendeletnek a kevésbé összekapcsolt távoli régiók és szigetek légi összeköttetésére gyakorolt hatását is, beleértve az e területekre irányuló és onnan induló légi közlekedés hozzáférhetőségére és megfizethetőségére gyakorolt hatását.** A Bizottság rendszeresen nyomon követi, értékeli és elemzi az üzemanyag-tartályozás eseteit. A Bizottság minden évben benyújtja a megállapításait tartalmazó jelentést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A

Bizottság legkésőbb e rendelet hatálybalépését követő három évig e megállapítások alapján értékeli az üzemanyag-tartályozásra vonatkozó rendelkezéseket, és adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be azok módosítására.

Módosítás 102

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet

A Bizottság által javasolt szöveg

I. melléklet (mennyiségi részarányok)

- a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 2 %-os részaránya;
- b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 5 %-os részaránya, amelyből legalább 0,7 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 20 %-os részaránya, amelyből legalább 5 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 32 %-os részaránya, amelyből legalább 8 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- e) 2045. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 38 %-os részaránya, amelyből legalább 11 % szintetikus légi jármű-üzemanyag.
- f) 2050. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 63 %-os részaránya, amelyből legalább 28 % szintetikus légi jármű-üzemanyag.

Módosítás

I. melléklet (***uniós szinten harmonizált*** mennyiségi részarányok)

- a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 2%-os részaránya; ***amelyből legalább 0,04% szintetikus üzemanyag;***
- b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 6%-os részaránya, amelyből legalább 2% szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 20%-os részaránya, amelyből legalább 5% szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 37%-os részaránya, amelyből legalább 13% szintetikus légi jármű-üzemanyag;
- e) 2045. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 54%-os részaránya, amelyből legalább 27% szintetikus légi jármű-üzemanyag.
- f) 2050. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 85%-os részaránya, amelyből legalább 50% szintetikus légi jármű-üzemanyag.

Módosítás 103

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>					
II. melléklet – A légi jármű-üzembentartók jelentési sablonja					
Uniós repülőtér	Az uniós repülőtér ICAO-kódja	Éves légi járműüzemi anyag-szükséglet (tonna)	Ténylegesen felvett légi jármű-üzemanyag (tonna)	Éves fel nem használt mennyiség (tonna)	Teljes éves fel nem használt mennyiség (tonna)
<i>Módosítás</i>					
II. melléklet – A légi jármű-üzembentartók jelentési sablonja					
Uniós repülőtér	Az uniós repülőtér ICAO-kódja	Éves légi járműüzemi anyag-szükséglet (tonna <i>kerozin-egyenérték</i>)	Ténylegesen felvett légi jármű-üzemanyag (tonna <i>kerozin-egyenérték</i>)	Éves fel nem használt mennyiség (tonna <i>kerozin-egyenérték</i>)	Teljes éves fel nem használt mennyiség (tonna <i>kerozin-egyenérték</i>)
2. sablon					
<i>Üzemanyag-forgalmazó</i>	<i>Vásárolt mennyiség (tonna kerozin-egyenérték)</i>	<i>Átalakítási technológia</i>	<i>Tulajdonságok</i>	<i>Az alapanyag eredete</i>	<i>Teljes életciklusra számított kibocsátások</i>

INDOKOLÁS

Ez a javaslat az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag részét képezi, ami megvalósítja azt a politikai célt, hogy 2050-re 90%-kal csökkenjen a közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátása. A légi közlekedésnek is szerepet kell vállalnia ebben, de esetében testre szabott megközelítésre van szükség, mivel ezt az ágazatot különösen nehéz dekarbonizálni. A légi közlekedésnek nagy energiasűrűségű energiaforrásokra van szüksége, és mivel a légi járművek meghajtására jelenleg nincs fenntartható, kereskedelmileg érett alternatíva, továbbra is a fosszilis üzemanyagokra kell támaszkodnia.

Ezért egyértelmű, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok (SAF) nagyon fontos szerepet játszanak a légi közlekedés dekarbonizációjában.

A fenntartható légi jármű-üzemanyagok stabil uniós piacának létrehozása

A fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítását az Európai Unióban továbbra is elhanyagolható mértékű, és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kínálata jelenleg nagyon korlátozott. Ez részben azért van így, mert a fenntartható légi jármű-üzemanyagok a magas termelési költségek miatt jóval drágábbak, mint a kerozin. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok iránti kereslet azért ilyen visszafogott, mert a légitársaságok nem engedhetik meg maguknak ezt az árkülönbséget a nemzetközi légi közlekedési piacon folytatott rendkívül kiélezett versenyben. A Bizottság ezért keverési kötelezettség bevezetését javasolja a légi közlekedési ágazat számára, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok piaci elterjedésének ösztönzése érdekében. A javaslat kötelezi az üzemanyag-forgalmazókat annak biztosítására, hogy az EU repülőterein a légitársaságok rendelkezésére bocsátott üzemanyagok legalább minimális részben tartalmazzanak fenntartható légi jármű-üzemanyagokat – beleértve a minimális szintű szintetikus üzemanyagokat is –, és ütemtervet határoz meg e részarány 2025-től 2050-ig történő fokozatos növelésére.

Az előadó szerint fenntartható légi jármű-üzemanyagok stabil uniós piacának létrehozása nagyban függ majd az e rendelet alapján elfogadásra kerülő végleges rendelkezések hitelességétől és fenntarthatóságától.

Emlékeztet arra, hogy jelenleg az EU-ban nincsenek kereskedelmi léptékű fenntartható légi jármű-üzemanyag-finomítók, és a teljes kapacitás is nagyon korlátozott. Az alapanyag elérhetősége olyan korlátozó tényező, aminek bővítésére nincs megoldás. Ezen túlmenően az energetikai és a közlekedési ágazat között fokozódni fog az alapanyaghoz való hozzáférésért folytatott verseny. Az előadó ezért véli úgy, hogy fontos, hogy ugyanazok az európai keverési kötelezettségek legyenek érvényben az egész Unióban. Ezzel elkerülhető a fenntartható légi jármű-üzemanyagok piacának szétaprózódása, valamint az alapanyagért folyó verseny, ami az Unió egyes régióiban súlyos ellátási nehézségekhez vezethet, aláásva az e régiókból származó légi jármű-üzemeltetők dekarbonizálási képességét. Az előadó továbbá úgy véli, hogy rendkívül fontos a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a légi közlekedés belső piaci integritásának megőrzése, és e tekintetben a jelenlegi keverési kötelezettségek célértékeit változatlanul kell hagyni, mivel azok tükrözik az alapanyagok korlátozott rendelkezésre állását.

Rugalmasági mechanizmus

Annak érdekében, hogy választ adjon az ágazat által felvetett aggályokra az uniós

repülőtereken a javaslat értelmében a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kötelezően előírt mennyiségének fizikai szállításával és növelésével kapcsolatban, az előadó rugalmassági mechanizmust vezet be. Ennek az átmeneti időszaknak biztosítani kell az üzemanyag-forgalmazók és a légitársaságok számára szükséges rugalmasságot ahhoz, hogy a legköltséghatékonyabb módon teljesíthessék a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kínálatára és felhasználására vonatkozó kötelezettségeiket, és hogy ne rójon indokolatlan terheket a légi közlekedés működésére a kisebb repülőtereken. A rugalmassági mechanizmus a kötelezettségek bevezetésétől számított 8 évig tart. Ezt követően a fenntartható légi jármű-üzemanyagok az uniós repülőterek túlnyomó többségén elérhetőek lesznek, és az Unióból közlekedő repülőgépek többsége használni fogja ezeket.

A fenntartható légi jármű-üzemanyagok bevezetésének ösztönzése

A légi jármű-üzemanyagok használata tekintetében elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása az egész uniós légiközlekedési piacon. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok árai jelenleg megfizethetetlenek a légi jármű-üzemeltetők számára, ami akadályozhatja annak terjedését. Ezért az előadó úgy véli, hogy az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) légi közlekedésre való kiterjesztése tovább fokozhatná a fenntartható légi jármű-üzemanyagok terjedését, nevezetesen az összkvótán belüli kibocsátási egységek egy részét a légi jármű-üzemeltetőknek kellene ingyenesen kiosztani, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatáért. Ez a rendelkezés nem a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának túl- vagy alulkompenzálására szolgál, hanem a légi jármű-üzemeltetőknek a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatával járó kezdeti gazdasági terheinek kiegyenlítése, mielőtt az üzemanyagok előállítására elérné az árak csökkentéséhez szükséges mennyiséget.

A légi közlekedés biztonsága az első

Az úgynevezett „üzemanyag-tartályozás” elkerülése érdekében – mely során a légi jármű-üzemeltetők egy adott repülőtéren a szükségesnél több légi jármű-üzemanyagot vesznek fel azzal a céllal, hogy elkerüljék a részleges vagy teljes feltöltést egy olyan célrepülőtéren, ahol drágább az üzemanyag – e rendelet előírja mind az EU, mind a harmadik országok légi jármű-üzemeltetői számára, hogy a szükséges üzemanyag legalább 90%-át azokon az uniós repülőtereken kell vételezniük, ahonnan felszállnak. Ez a rendelkezés azonban nem veszélyeztetheti a légi közlekedés biztonságát. Ezért az előadó lehetőséget biztosít a légi jármű-üzemeltetők számára, hogy mentesüljenek a közigazgatási bírságok alól, amennyiben bizonyítják, hogy a tartályozási kötelezettségek be nem tartását olyan rendkívüli és előre nem látható körülmények okozták, önhibáján kívül, amelyek hatásait még akkor sem lehetett volna elkerülni, ha minden ésszerű intézkedést megtettek volna.

Felkészülés az új technológiákra

Az előadó szeretne ugyan a jövőben új, kibocsátásmentes légi jármű-technológiákat látni, például a hibrid-elektromos és hidrogénüzemű repülőgépeket, elismeri azonban, hogy ez a következő évtizedben még valószínűleg nem lesz kereskedelmileg lehetséges. Mindazonáltal az előadó úgy véli, hogy fel kell készülnünk e technológiák alkalmazására, amikor azok kiforrottá válnak és a kereskedelmi forgalomban elérhetővé válnak. E tekintetben az előadó szeretné, hogy ez a rendelet kiterjedjen a villamos energiára és a hidrogénre is. Egy olyan rendelkezést is beillesztett, amely biztosítja, hogy a repülőterek minden szükséges intézkedést megtesznek a légi járművek hidrogén- és elektromos feltöltéséhez szükséges megfelelő infrastruktúra kialakításának elősegítése érdekében, amint ezek a technológiák kereskedelmi forgalomban elérhetővé válnak, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről

szóló rendelettervezetben meghatározottak szerint, a nemzeti politikai keretrendszer erre vonatkozó kiépítési tervével összhangban.

Uniós címkézési rendszer a légi közlekedés környezetvédelmi teljesítményére vonatkozóan

A fogyasztói kereslet fontos szerepet játszhat a fenntarthatóbb légi közlekedés felé vezető úton. Ahhoz azonban, hogy a fogyasztók megalapozott döntést hozhassanak, alaposabb, megbízhatóbb, független és egységesített információkra van szükségük légi járatok környezeti hatásairól. Egy világos és átfogó információkat tartalmazó címkézési rendszer biztosíthatná a szükséges átláthatóságot a piacon annak érdekében, hogy segítse a fogyasztók választását, és tovább ösztönözze a légi jármű-üzemeltetőket a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és más fenntarthatósági intézkedések alkalmazására. Ennek kapcsán szeretné felkérni az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökséget (EASA), hogy a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia részeként – melyen az EASA már egyébként is dolgozik – fejlesszen ki és vezessen be egy ilyen rendszert, ami a légi közlekedés környezetvédelmi címkézési rendszerén alapul, és kiterjed a légi járművekre, a légi jármű-üzemeltetőkre és a kereskedelmi légi járatokra is.

Fenntartható Légiközlekedési Alap

A fenntartható légi közlekedésre való sikeres átállás integrált megközelítést és megfelelő forrásokat igényel az innováció és a kutatás ösztönzéséhez, valamint a kibocsátásmentes technológiákba és a fenntartható infrastruktúrába való beruházáshoz. E célból az előadó javaslatot tesz arra, hogy az e rendelet alapján beszedett bírságokból származó bevételeket egy új Fenntartható Légiközlekedési Alapba utalják.

28.4.2022 **VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER-BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL**

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

A vélemény előadója: Nicolás González Casares

RÖVID INDOKOLÁS

Az Európai Unió az európai klímarendelet révén határozottan elkötelezte magát gazdaságának szén-dioxid-mentesítése és politikáinak a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségekhez való igazítása mellett, és 2050-re célul tűzte ki az éghajlatsemlegesség megvalósítását.

Ennek kapcsán a közlekedési ágazat az egyik legnehezebben dekarbonizálható ágazat. Ezen belül a légi közlekedés különös nehézségekkel szembesül a fosszilis energiától való kizárólagos függése és a kibocsátások csökkentésére rendelkezésre álló korlátozott technológiai lehetőségek miatt: az EU-ban szinte csak fosszilis kerozint használnak repülőgép-üzemanyagként. További intézkedések hiányában az ágazat üvegházhatásúgáz-kibocsátása tovább fog növekedni.

A légi összeköttetés kulcsfontosságú az uniós polgárok mobilitása és az európai gazdaság szempontjából. Ám minden közlekedési módba be kell építeni a felmerülő környezetvédelmi költségeket. A végrehajtandó intézkedésekkel ugyanakkor meg kell őrizni a polgárok és a vállalatok számára kínáló társadalmi-gazdasági előnyöket.

Rövid és középtávon a megoldás a fosszilis repülési üzemanyagok más fenntartható repülési üzemanyagokkal (angol rövidítéssel SAF) való fokozatos felváltásának elősegítésében rejlik. Az SAF használatának előmozdítására irányuló bizottsági javaslat alapvető szerepet fog játszani az ágazat szén-dioxid-mentesítésében. A kibocsátásmentes és fenntartható repülési üzemanyagok használatának bővítésére vonatkozó ambiciózus szabályozás lehetővé teszi a légiközlekedési ágazat számára, hogy hozzájáruljon az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, és csökkentse a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségünket.

Az előadó üdvözli a bizottsági javaslat felépítését, és jó kiindulópontnak tartja. Az előadó azonban arra törekszik, hogy tovább erősítse éghajlat-politikai törekvéseit, beleértve a nem CO2 okozta kibocsátások hatásait, a fenntarthatóbb SAF-ek előmozdítása, a fogyasztók

tájékoztatásának és átláthatóságának javítása, valamint a zéró kibocsátású légi közlekedés innovációjának előmozdítása érdekében.

Egy ambiciózusabb „ReFuelEU” légiközlekedési kezdeményezés

Figyelembe véve az Unió éghajlatváltozással kapcsolatos kötelezettségvállalásait, az előadó úgy véli, hogy ennek a rendeletnek a rendelkezésre álló fenntartható nyersanyagok függvényében a lehető legambiciózusabbnak kell lennie. 2050-re minden fosszilis repülési üzemanyagot fel kell váltani SAF-fel vagy más, fenntartható megújuló energián alapuló energiahordozókkal. A 100%-os cél eléréséhez növelni kell majd a rövid távú kötelezettségvállalást. Közép- és hosszú távon a kötelezettségvállalást ki kell terjeszteni a közvetlenül nem helyettesíthető tüzelőanyagokra és energiahordozókra, például a hidrogénre vagy a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiára.

Csak valóban fenntartható SAF

Az előadó osztja a Bizottság aggályait a támogatható SAF-ek fenntarthatósági kritériumaival kapcsolatban. Ismeretes, hogy egyes nyersanyagok nem állnak rendelkezésre kellő mennyiségben, és ha a támogathatósági feltételeket nem igazítják ki megfelelően, ez érintheti a fenntarthatóságot és a biológiai sokféleséget. Biztosítani kell a szükséges nyersanyag rendelkezésre állását, valamint azt is, hogy ne legyenek ellátási problémák a jelentősebb kibocsátáscsökkentéssel járó felhasználások esetében.

A közvetlen helyettesítő szintetikus üzemanyagoknak, majd később a megújuló energiaforrásokkal előállított hidrogénnek és villamos energiának központi szerepet kell kapniuk. Ezek alkalmazása az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott, úgynevezett „nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok” természetes célja. Különösen fontosak ezek a villamosítási nehézségekkel küzdő ágazatokban. A szóban forgó üzemanyagok további megújuló villamos energiával történő előállítását az EU-ban nagy lehetőségeket tartogat a kibocsátáscsökkentésre.

Nem CO2 által okozott éghajlati hatások

A légiközlekedési tevékenységek nem CO2 okozta éghajlati hatásai a becslések szerint legalább olyan fontosak, mint a szén-dioxidéi. Az előadó úgy véli, hogy ezekkel a hatásokkal ebben a rendeletben is foglalkozni kell egy értékelés és adott esetben egy jövőbeli jogalkotási javaslat révén.

Utastájékoztatás és átláthatóság

A légi közlekedési szolgáltatások környezeti lábnyomának fokozott átláthatósága lehetővé tenné a polgárok számára, hogy tájékozott döntéseket hozzanak közlekedési igényeikkel kapcsolatban. Az előadó szerint ennek a rendeletnek elő kell segítenie az ilyen típusú információkat tartalmazó címke létrehozását.

Fenntarthatóbb rövid távú járatok

A rövid távú járatokban több lehetőség rejlik a fenntartható üzemanyagok és innovatív technológiák beépítését illetően. Ezen túlmenően, figyelembe véve azokat az intézkedéseket, amelyeket több tagállam fontolgat az ilyen típusú repülések kibocsátásának visszaszorítása érdekében, az előadó úgy véli, hogy ez a rendelet lehetőséget kínál az európai szintű intézkedések harmonizált előmozdítására.

Nemzetközi együttműködés

Ez a rendelet globális szinten példát mutathat a légiközlekedési ágazat kibocsátáscsökkentésének konkrét módjaira vonatkozóan egy olyan ambiciózus és koherens szabályozás révén, amely segítheti az ICAO-t is kibocsátáscsökkentési intézkedéseinek megerősítésében.

AZON SZERVEZETEK VAGY SZEMÉLYEK LISTÁJA, AKIKTŐL AZ ELŐADÓ
ÉSZREVÉTELEKET KAPOTT

AeroSpace and Defence Industries Association of Europe (Európai Repülő-, Űrhajózási és Védelmi Ipari Szövetség)
Airlines for Europe (A4E)
Carbon Engineering
CO2 Value Europe
DHL csoport
ECODES
ePURE
Európai Bizottság (MOVE főigazgatóság)
European Waste-based & Advanced Biofuels Association (EWABA)
Hydrogen Europe
Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA)
A Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa (ICCT)
LanzaJet
Lufthansa csoport
NESTE
Rolls-Royce
SAFRAN
Shell
Transport & Environment

MÓDOSÍTÁS:

A Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(1) Az elmúlt évtizedekben a légi közlekedés mint az uniós gazdaság egyik legdinamikusabb ágazata, **fontos** szerepet játszott az Unió gazdaságában és az uniós polgárok mindennapi életében. Az egyik fő hajtóereje volt a gazdasági növekedésnek, a munkahelyteremtésnek, a kereskedelemnek és a turizmusnak, valamint a vállalkozások és a polgárok mobilitásának és a közöttük lévő összeköttetéseknek. **A közlekedési ágazat hozzájárult a kohézió előmozdításához, a regionális egyenlőtlenségek csökkentéséhez, valamint javította az összeköttetést és az Unió belső piacához való hozzáférést.** A légiközlekedési szolgáltatások terén megvalósult növekedés jelentős mértékben hozzájárult az Unión belüli és a harmadik országokkal való összeköttetések javításához, és kulcsfontosságú tényezőt jelentett az uniós gazdaság egészének működése szempontjából. **Ugyanakkor ez az ágazat volt az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának egyik leggyorsabban növekvő forrása.**

Módosítás 2

**Rendeletre irányuló javaslat
1 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az egyik legkritikusabb kihívás, amellyel a közlekedési ágazat – beleértve a légi közlekedést is – szembesül, az, hogy jelentősen csökkenteni kell kibocsátását, és fenntarthatóbbá kell válnia. 2018-ban a légi közlekedési ágazatból származott az Unió közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásának több mint 13%-a és az EU összes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának körülbelül 3,6%-a.

Módosítás 3

**Rendeletre irányuló javaslat
1 b preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) Az Unió az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezménye (a továbbiakban: Párizsi Megállapodás) szerinti kötelezettségvállalásainak teljesítése érdekében 2021 júniusában elfogadta az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletet^{1b} (a továbbiakban: európai klímarendelet), amely célul tűzi ki, hogy legkésőbb 2050-re elérik a klímasemlegességet, 2030-ra pedig 1990-hez képest legalább 55%-kal csökkentik a nettó kibocsátását. Ennek megfelelően különféle szakpolitikai eszközökre van szükség ahhoz, hogy hozzá lehessen járulni az üvegházhatású gázok kibocsátásának minden gazdasági ágazatban, többek között a légiközlekedési

ágazatban történő csökkentéséhez. Az Unió légi közlekedése jelenleg szinte kizárólag, 99%-ot meghaladó arányban fosszilis légi jármű-üzemanyagokra támaszkodik, és a növekvő utasszám gyorsan megnövelte az ágazat nettó kibocsátását. A teljes európai légi utasforgalom 1990 óta több mint kétszeresére nőtt. További uniós szintű beavatkozás nélkül a légi közlekedés az előrejelzések szerint 2050-ig szinte teljes mértékben a fosszilis sugárhajtómű-üzemanyagokra támaszkodik majd, és a légi közlekedési ágazatból származó uniós szén-dioxid-kibocsátás 2030-ig az előrejelzések szerint 17%-kal, 2050-ig pedig valamivel több mint 20%-kal nő 2015-höz képest, ami messze elmarad az Unió azon célkitűzésétől, hogy 2030-ig legalább 55%-kal csökkenjen üvegházhatásúgáz-kibocsátása, és legkésőbb 2050-ig elérje a nulla nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. E tendencia megfordítása és a légiközlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítésének támogatása érdekében fellépésre van szükség a fenntartható repülési üzemanyagok felhasználásának és ellátásának felgyorsítása érdekében.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. A világjárvány felszámolását szem előtt tartva várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező

Módosítás

(2) 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. A világjárvány felszámolását szem előtt tartva várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező

években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. Ugyanakkor az ágazat kibocsátása 1990 óta növekszik, és a növekvő kibocsátás tendenciája visszatérhet a világjárvány leküzdésével. Ezért fel kell készülni a jövőre, és el kell **végezni** a szükséges **kiigazításokat**, biztosítva a légiközlekedési piac megfelelő működését, amely hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, magas szintű összekapcsoltsággal, biztonsággal és védelemmel.

években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. Ugyanakkor az ágazat kibocsátása 1990 óta növekszik, és a növekvő kibocsátás tendenciája visszatérhet a világjárvány leküzdésével. Ezért fel kell készülni a jövőre, és el kell **fogadni** a szükséges **intézkedéseket**, biztosítva a légiközlekedési piac megfelelő működését, amely hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, **konkrétan a klímasemlegesség legkésőbb 2050-ig történő megvalósításával**, magas szintű összekapcsoltsággal, biztonsággal és védelemmel.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 2 b preambulumbekendés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) Az éghajlat felmelegedést érintő hatásai mellett a légi közlekedés, beleértve a repülőgépek hajtóműveit és a földi műveleteket is, káros hatással van a levegő minőségére. Számos tanulmány bizonyította az ultrafinom részecskéknek való expozíció rövid és hosszú távú hatásait, amelyek között szerepel a halál, a szív- és érrendszeri betegségek, az ischaemiás szívbetegség és a tüdőelváltozások.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekendés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az uniós légitársasági ágazat működését az Unió belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legintegráltabb ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. A légi közlekedés külső politikáját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten megállapított szabályok, valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások szabályozzák.

Módosítás

(3) Az uniós légitársasági ágazat működését az Unió belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legintegráltabb ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. A légi közlekedés külső politikáját a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten megállapított szabályok, valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások szabályozzák. ***Ezért fontos, hogy az Unió a hazai intézkedések mellett a légi közlekedés globális költségvetési és szabályozási kereteinek változását is előmozdítsa, a Párizsi Megállapodással és a szennyező fizet elvvel összhangban.***

Módosítás 7

**Rendeletre irányuló javaslat
3 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A légitársasági ágazat a karbonsemlegességre vonatkozó kötelezettségvállalásának 2050-re való teljesítését illetően átfogó megközelítést igényel, és csökkentenie kell a kibocsátását – a fenntartható üzemanyagok széles körű bevezetésétől kezdve a jövőbeli kibocsátásmentes repülőgépekig –, ugyanakkor a földi környezeti lábnyomot is csökkenteni kell, mivel a repülőterek szén-dioxid-

kibocsátásának 4%-a a futópályákhoz kapcsolódó eszközökre vezethető vissza. A nem hidrogén- vagy elektromos meghajtású légi járműveket üzemeltető légi jármű-üzembentartók kötelesek gondoskodni az álló légi járművek áramellátásáról a repülőtereken, amint elérhetővé válik a szükséges infrastruktúra, összhangban az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet követelményeivel. Az is fontos, hogy a légi jármű-üzembentartók törekedjenek arra, hogy a guruláshoz, valamint tolási és vontatási műveletekhez földi járművek és/vagy segédüzemi berendezések által szolgáltatott villamos energiát használjanak, amennyiben az rendelkezésre áll.

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A **légi közlekedési** piacon Unió-szerte erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, amihez elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A légi közlekedési piac és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a légi jármű-üzembentartók, a repülőterek és a légi közlekedés más szereplői egyenlő esélyek alapján működhetnek. Piaci torzulások esetén fennáll a veszélye annak, hogy a légi jármű-üzembentartók vagy a repülőterek hátrányos helyzetbe kerülnek a belső vagy külső versenytársakkal

Módosítás

(4) A **légi közlekedési** piacon **világ- és Unió-szerte egyaránt** erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, amihez elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A légi közlekedési piac és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a légi jármű-üzembentartók, a repülőterek és a légi közlekedés más szereplői egyenlő **szabályok és** esélyek alapján működhetnek. Piaci torzulások esetén fennáll a veszélye annak, hogy a légi jármű-üzembentartók vagy a repülőterek hátrányos helyzetbe

szemben. Ez viszont a légitársasági ipar versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások légi összeköttetésének teljes megszűnéséhez vezethet.

kerülnek a belső vagy külső versenytársakkal szemben. Ez viszont a légitársasági ipar versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások légi összeköttetésének teljes megszűnéséhez vezethet.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 5 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) Különösen fontos egyenlő versenyfeltételeket biztosítani az uniós légitársasági piacon a légitársasági-üzemanyagok tekintetében, amelyek a légitársasági-üzemanyagok költségeinek jelentős részét teszik ki. Az üzemanyagárak változásai jelentősen befolyásolhatják a légitársasági-üzemanyagok gazdasági teljesítményét, és negatívan befolyásolhatják a piaci versenyt. Amennyiben a légitársasági-üzemanyagok ára tekintetében különbségek vannak az uniós repülőterek vagy az uniós és nem uniós repülőterek között, ez arra készítheti a légitársasági-üzemanyagokat, hogy gazdasági okokból módosítsák üzemanyag-töltési stratégiáikat. Az üzemanyag-tartályozás növeli a légitársaságok üzemanyag-fogyasztását, és szükségtelen üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz. Ennek megfelelően a légitársasági-üzemanyag-tartályozása aláássa az Unió környezetvédelmi erőfeszítéseit. Egyes légitársasági-üzemanyagok saját bázisukon a kedvező légitársasági-üzemanyag-árakat versenyelőnyként tudják használni más, hasonló útvonalakat üzemeltető

Módosítás

(5) Különösen fontos egyenlő versenyfeltételeket biztosítani az uniós légitársasági piacon a légitársasági-üzemanyagok tekintetében, amelyek a légitársasági-üzemanyagok költségeinek jelentős részét teszik ki. Az üzemanyagárak változásai jelentősen befolyásolhatják a légitársasági-üzemanyagok gazdasági teljesítményét, és negatívan befolyásolhatják a piaci versenyt, **valamint a légi közlekedés megfizethetőségét a polgárok számára, csökkentve mobilitási lehetőségeiket.** Amennyiben a légitársasági-üzemanyagok ára tekintetében különbségek vannak az uniós repülőterek vagy az uniós és nem uniós repülőterek között, ez arra készítheti a légitársasági-üzemanyagokat, hogy gazdasági okokból módosítsák üzemanyag-töltési stratégiáikat. Az üzemanyag-tartályozás növeli a légitársaságok üzemanyag-fogyasztását, és szükségtelen üvegházhatásúgáz-kibocsátást okoz. Ennek megfelelően a légitársasági-üzemanyagok saját bázisukon a kedvező légitársasági-üzemanyag-árakat

légitársaságokkal szemben. Ez káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, és a légi összeköttetésekre nézve is káros lehet. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania az ilyen gyakorlatok megelőzésére a szükségtelen környezeti károk elkerülése, valamint a légiközlekedési piacon a tisztességes verseny feltételeinek helyreállítása és megőrzése érdekében.

versenyelőnyként tudják használni más, hasonló útvonalakat üzemeltető légitársaságokkal szemben. Ez káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, és a légi összeköttetésekre nézve is káros lehet. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania az ilyen **káros** gyakorlatok megelőzésére a **kibocsátásáthelyezés és egyéb** szükségtelen környezeti károk elkerülése, valamint a légiközlekedési piacon a tisztességes verseny feltételeinek helyreállítása és megőrzése érdekében.

Módosítás 10

Rendelethez irányuló javaslat 6 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 6 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) Az energiahatékonyság elsődlegességének átfogó elvét az energiarendszereken túlmenően minden ágazatban, többek között a közúti közlekedés, a hajózás és a légi közlekedés terén is figyelembe kell venni. A légiközlekedési műveletek hatékonyságának javítása rövid távon jelentősen csökkentheti a légi közlekedés kibocsátását. Az egységes európai égbolt megvalósítása a szén-dioxid-kibocsátás 10%-os csökkenését eredményezheti. A működési hatékonyság és az infrastruktúra hatékonyságának javítása, valamint a modális váltást előmozdító egyéb intézkedések tovább csökkenthetik az ágazatból származó kibocsátásokat, és ezeket ösztönözni kell.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7) A Bizottság által 2020 decemberében elfogadott, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény¹⁰ meghatározza az uniós közlekedési rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és ellenállóbbá tételéhez szükséges lépéseket. A légiközlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítése szükséges és kihívást jelentő

(7) A klímasemlegesség elérése érdekében az európai zöld megállapodás előírja, hogy 2050-ig az 1990-es szinthez képest 90%-kal kell csökkenteni a közlekedési kibocsátásokat. E tekintetben a Bizottság által 2020 decemberében elfogadott, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény¹⁰ meghatározza az uniós közlekedési

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

rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és ellenállóbbá tételéhez szükséges lépéseket. A légiközlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítése szükséges és kihívást jelentő folyamat, különösen rövid távon. Az európai és nemzeti kutatási és innovációs légiközlekedési programokban elért technológiai fejlődés hozzájárult a kibocsátások jelentős csökkentéséhez az elmúlt évtizedekben. A légi forgalom globális növekedése azonban meghaladta az ágazat kibocsátás-csökkentését. Mivel az elkövetkező évtizedekben az új technológiák várhatóan hozzájárulnak majd a rövid távú légi közlekedés fosszilis energiától való függőségének csökkentéséhez, **és az új, zéró kibocsátású légi jármű-technológiák, mint például az elektromos vagy a hidrogénüzemű légi járművek közép- és hosszú távon fontos szerepet játszhatnak a kereskedelmi repülésben**, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok jelentik **a fő** megoldást az összes repülési tartomány jelentős mértékű szén-dioxid-mentesítésére, már rövid távon is. Ez a potenciál azonban jelenleg nagyrészt kiaknázatlan, **és azt ösztönözni kell**.

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

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

Módosítás 13

**Rendeletre irányuló javaslat
7 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) Fontos, hogy minden közlekedési mód méltányos feltételek mellett versenyezzen, megfelelően figyelembe véve a negatív externáliákat. Ugyanakkor biztosítani kell, hogy lehetőség szerint mind az utasok, mind a teheráru esetében a leginkább fenntartható közlekedési módot használják. Különösen nagy szükség van a modális váltásra annak elősegítése érdekében, hogy az Unió teljesíteni tudja az általános kibocsátáscsökkentési célokat. Ahol léteznek fenntartható alternatívák, a rövid távon közlekedő légi járatokra vonatkozóan olyan kiegészítő intézkedéseket lehetne hozni, amelyek ösztönöznék a fenntarthatóbb közlekedési módok használatát. Fontos azonban, hogy a rövid távú járatokra vonatkozó intézkedések figyelembe vegyék a rendelkezésre álló alternatívákat, különös tekintettel az Unió egyes peremterületeire, ahol esetleg nem léteznek fenntartható alternatívák. A Bizottságnak értékelnie kell a környezeti és éghajlati hatásokat, valamint a rövid távolságú repülésekre vonatkozó egyedi követelmények megállapításának műszaki és gazdasági megvalósíthatóságát az említett hatások csökkentése érdekében, ideértve a fenntartható légi jármű-üzemanyagok magasabb minimális részarányának meghatározását is, figyelembe véve az említett szolgáltatások versenyképes időszakon belüli, megfizethető fedezésére rendelkezésre álló alternatív kollektív közlekedési módokat. A Bizottságnak adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatot is csatolnia

kell ehhez az értékeléshez.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(8) ***E rendelet célja a fenntartható repülési üzemanyagok, például a megújuló forrásokból előállított üzemanyagok közös fogalom meghatározásának a létrehozása. A legelterjedtebb fenntartható légijármű-üzemanyagok **jelenleg a** folyékony, cseppfolyós üzemanyagok, amelyek teljes mértékben helyettesíthetik a hagyományos légijármű-üzemanyagokat, és kompatibilisek a meglévő légijármű-motorokkal. A polgári vagy katonai légi közlekedésben való felhasználás céljából globális szinten már számos fenntartható **helyettesítő légijármű-üzemanyag előállítási módja** kapott tanúsítványt. Ezek technológiailag készen állnak arra, hogy már nagyon rövid távon fontos szerepet töltsenek be a légi közlekedésből származó kibocsátás csökkentésében. **A hajtóművel rendelkező légi járművek egyéb alternatívái, például a megújuló forrásból származó villamos energia vagy a folyékony hidrogén várhatóan fokozatosan hozzájárulnak majd a légi közlekedés dekarbonizációjához, kezdve a rövid távolságú repülésekkel. Ennek a rendeletnek figyelembe kell vennie ezeket az energiahordozókat is, elősegítve azok gyorsabb alkalmazását. Ezért a fenntartható légijármű-üzemanyagok fogalom meghatározását a nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű,*****

megújuló üzemanyagokra, köztük a hidrogénre, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiára is ki kell terjeszteni. Ez lehetővé teszi, hogy az új meghajtási módokhoz szükséges energiaforrásokat, például a megújuló hidrogént és a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiát is beszámítsák a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó kötelezettségbe, és ezáltal az Unióban ösztönzőket teremtsenek a technológiai és ipari innováció számára. Hosszú távon a fenntartható légijármű-üzemanyagoknak fel kell váltaniuk a hagyományos fosszilis légijármű-üzemanyagokat.

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 9 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) Bár a keverési kötelezettség az uniós repülőterekről induló valamennyi útvonalra vonatkozik, ideértve az Unión kívüli repülőtereken keresztül közlekedő járatokat is, a kötelezettség a gyakorlatban csak a nem uniós repülőterekre irányuló forgalom első szakaszára nézve kötelező, a végső célállomásra irányuló következő szakaszra viszont nem. A Bizottságnak ezért nyomon kell követnie és értékelnie kell, hogy szükség van-e olyan intézkedésekre, amelyek kizárják a potenciális kibocsátásáthelyezést és a versenyhátrányt azon uniós repülőtérrel induló légi járatok esetében, amelynek végső célállomása olyan harmadik országban van, ahol nem léteznek az e rendeletben

meghatározottakkal egyenértékű keverési kötelezettségek.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(10) Globális szinten a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat az ICAO szabályozza. Az ICAO részletes követelményeket állapít meg a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) hatálya alá tartozó légi járatokon használt fenntartható légi jármű-üzemanyagok fenntarthatóságára, nyomonkövethetőségére és elszámolására vonatkozóan, ***ilyenek például a CORSIA keretében alkalmazott légi jármű-üzemanyagok fenntarthatósági kritériumai, amelyeket 2021 novemberével fogadott el az ICAO.*** Bár a CORSIA ösztönzőket határoz meg, és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó, törekvésként megfogalmazott hosszú távú célok megvalósíthatóságára irányuló munka fontos pillérét alkotják, jelenleg nincs kötelező rendszer a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nemzetközi járatokon való használatára vonatkozóan. ***Ezért fontos, hogy az Unió fenntartsa az ICAO szintjén tett erőfeszítéseket, és olyan ambiciózus globális rendszerre törekedjen, amely elősegíti a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát, és egyenlő nemzetközi versenyfeltételeket biztosít.*** Az EU vagy tagállamai és a harmadik országok közötti átfogó két- vagy

többoldalú légitársasági megállapodások általában tartalmaznak környezetvédelmi rendelkezéseket. Ezek a rendelkezések azonban egyelőre nem írják elő a szerződő felek számára kötelező érvényű követelményeket a fenntartható légitársasági-üzemanyagok használatára vonatkozóan.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 10 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10a) Az Uniónak a kétoldalú légitársasági megállapodások keretében ösztönöznie kell a harmadik országokat, különösen szomszédos országokat arra, hogy hasonló kötelezettségeket vezessenek be a fenntartható légitársasági-üzemanyagok használatára annak érdekében, hogy a hosszú távra közlekedő nemzetközi járatok esetében biztosítsák az egyenlő versenyfeltételeket. Ennek érdekében az energiával és a közlekedéssel kapcsolatos párbeszédnek a fenntartható légitársasági-üzemanyagokra is vonatkoznia kell.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12) Ezért egységes szabályokat kell megállapítani a légi közlekedés belső piacára vonatkozóan, hogy kiegészítsék az (EU) 2018/2001 irányelvet és teljesítsék

(12) Ezért egységes szabályokat kell megállapítani a légi közlekedés belső piacára vonatkozóan, hogy kiegészítsék az (EU) 2018/2001 irányelvet és teljesítsék

annak átfogó célkitűzéseit azáltal, hogy kezelik az uniós légitársasági belső piacból fakadó sajátos igényeket és követelményeket. E rendelet célja különösen **a** légitársasági piac felaprózódásának elkerülése, a gazdasági szereplők közötti esetleges versenytorzulások megelőzése, valamint az, hogy elejét vegyék a légitársaság-üzembentartók üzemanyag-töltésével kapcsolatos költségek elkerülésére irányuló tisztességtelen gyakorlatoknak.

annak átfogó célkitűzéseit azáltal, hogy kezelik az uniós légitársasági belső piacból fakadó sajátos igényeket és követelményeket, **valamint támogatják a légi közlekedésben a fenntartható megújuló üzemanyagokat**. E rendelet célja különösen **az uniós** légitársasági piac felaprózódásának elkerülése, a gazdasági szereplők közötti esetleges versenytorzulások megelőzése, valamint az, hogy elejét vegyék a légitársaság-üzembentartók üzemanyag-töltésével kapcsolatos költségek elkerülésére irányuló tisztességtelen gyakorlatoknak, **illetve ösztönözzék az Unión belüli innovációt és előállítást**.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(13) E rendelet célja **elsősorban** egy olyan **keret létrehozása**, amely helyreállítja és megőrzi az egyenlő versenyfeltételeket a légitársasági piacon a légitársaság-üzemanyagok használata tekintetében. Egy ilyen keretnek meg kell akadályoznia az Unión belüli eltérő követelményeket, amelyek súlyosbítanák a légitársaság-üzembentartók közötti versenyt torzító üzemanyag-töltési gyakorlatokat, vagy egyes repülőtereket versenyhátrányba hoznának másokkal szemben.

Másodsorban a keret célja az, hogy az uniós légitársasági piacot szilárd szabályokkal lássa el annak biztosítása érdekében, hogy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok részaránya fokozatosan növekedjen az uniós repülőtereken

Módosítás

(13) E rendelet célja **az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése a légitársasági ágazatban olyan hathatós szabályok révén, amelyek biztosítják a fenntartható repülési üzemanyagok egyre növekvő arányban történő használatát, ugyanakkor biztosítják az EU légitársasági belső piacának versenyképességét**. Ezen kívül egy olyan **keretet hoz létre**, amely helyreállítja és megőrzi az egyenlő versenyfeltételeket a légitársasági piacon a légitársaság-üzemanyagok használata tekintetében. Egy ilyen keretnek meg kell akadályoznia az Unión belüli eltérő követelményeket, amelyek súlyosbítanák a légitársaság-üzembentartók közötti versenyt torzító üzemanyag-töltési gyakorlatokat, vagy

anélkül, hogy ez káros hatással lenne az uniós légi közlekedés belső piacának versenyképességére.

egy-egy repülőtereket versenyhátrányba hoznának másokkal szemben.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 15 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi járatként üzemelő, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre **kell** alkalmazni. A rendelet nem alkalmazandó a humanitárius, kutatási, mentési, katasztrófaelhárítási vagy orvosi célú műveletekben részt vevő légi járművekre, például a katonai légi járművekre, valamint a vámügyi, rendőrségi és tűzoltási műveletekre. Az ilyen körülmények között üzemeltetett járatok ugyanis kivételes jellegűek, és mint ilyenek, nem mindig tervezhetők ugyanolyan módon, mint a menetrend szerinti járatok. Működésük jellegéből adódóan előfordulhat, hogy nem mindig képesek teljesíteni az e rendelet szerinti kötelezettségeket, mivel ez szükségtelen terhet jelenthet a számukra. Annak érdekében, hogy az egységes uniós légiközlekedési piacon egyenlő versenyfeltételek érvényesüljenek, e rendeletnek az EU területén található repülőterekről üzemeltetett kereskedelmi légi forgalom lehető legnagyobb részére ki kell terjednie. ***Ugyanakkor annak érdekében, hogy a légi összeköttetés az uniós polgárok, vállalkozások és régiók javát szolgálhassa, el kell kerülni, hogy indokolatlan terhek háruljanak a kis repülőtereken végzett légiközlekedési***

Módosítás

(15) Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi járatként üzemelő, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre, ***többek között az üzleti repülésre is*** alkalmazni **kell**. A rendelet nem alkalmazandó a humanitárius, kutatási, mentési, katasztrófaelhárítási vagy orvosi célú műveletekben részt vevő légi járművekre, például a katonai légi járművekre, valamint a vámügyi, rendőrségi és tűzoltási műveletekre. Az ilyen körülmények között üzemeltetett járatok ugyanis kivételes jellegűek, és mint ilyenek, nem mindig tervezhetők ugyanolyan módon, mint a menetrend szerinti járatok. Működésük jellegéből adódóan előfordulhat, hogy nem mindig képesek teljesíteni az e rendelet szerinti kötelezettségeket, mivel ez szükségtelen terhet jelenthet a számukra. Annak érdekében, hogy az egységes uniós légiközlekedési piacon egyenlő versenyfeltételek érvényesüljenek, e rendeletnek az EU területén található repülőterekről üzemeltetett kereskedelmi légi forgalom lehető legnagyobb részére ki kell terjednie. ***Ezért küszöbértéket kell meghatározni azon légijármű-üzembentartók mentesítésére, amelyek nagyon csekély számú járatot indítanak az EU területén található repülőterekről.***

műveletekre. Meg kell határozni az éves légi utasforgalomra és teherforgalomra vonatkozó küszöbértéket, amely alatt a repülőterek nem tartoznak e rendelet hatálya alá; a rendelet hatályának azonban az uniós repülőterekről induló teljes forgalom legalább 95 %-ára ki kell terjednie. Ugyanezen okokból küszöbértéket kell meghatározni azon légitársaság-üzembentartók mentesítésére, amelyek nagyon csekély számú járatot indítanak az EU területén található repülőterekről.

Ugyanakkor fokozatosan ki kell terjednie az Unió valamennyi repülőterére, 2025-től azokra a repülőterekre, amelyek éves utas- és áruforgalma meghaladja a 700 000 utast, illetve a 20 000 tonnát, 2035-től pedig az említett küszöbértékek alatti repülőterekre is, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található repülőterek kivételével. Mindazonáltal az e rendelet hatálya alá nem tartozó repülőtereken a légi szállítási műveleteket ösztönözni lehetne arra, hogy önkéntes alapon megfeleljenek az e rendeletben foglalt kötelezettségeknek.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 15 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15a) Fontos, hogy az e rendeletből eredő kötelezettségek ne érintsék aránytalan módon a kevésbé összekapcsolt uniós régiókat, ahol kevés alternatív közlekedési mód áll rendelkezésre, valamint hogy ezeknek a régióknak az alapvető árukhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférése biztosított legyen.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 16 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16) Elő kell mozdítani az olyan

(16) Elő kell mozdítani az olyan

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

fenntartható légi jármű-üzemanyagok fejlesztését és bevezetését, amelyek **kereskedelmileg kiérleltek**, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése érdekében, **előnyben részesítve a fenntarthatóság szempontjából legtöbb lehetőséget kínáló üzemanyagokat**. Ennek támogatnia kell az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, és rövid és hosszú távon elegendő fenntartható légi jármű-üzemanyagot kell biztosítani a légi közlekedés számára, hozzájárulva ezzel az uniós közlekedés dekarbonizációs törekvéseihez, ugyanakkor fokoznia kell a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. E célból az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének A. és B. részében felsorolt alapanyagokból előállított fenntartható légi jármű-üzemanyagok, valamint a szintetikus légi jármű-üzemanyagok támogathatók. Különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított fenntartható légi jármű-üzemanyagok **fontosak**, mivel jelenleg ez a kereskedelmileg legfejlettebb technológia a légi közlekedés szén-dioxid-mentesítésére már rövid távon, **ám a bennük rejlő lehetőségek korlátozottak az alapanyagok rendelkezésre állásának korlátai miatt, és az ellátási láncukat és begyűjtésüket nem mindig követik megfelelően. Az (EU) 2018/2001 irányelv korlátozza ezeket az alapanyagokat. Az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt nyersanyagokból előállított olyan bioüzemanyagokra, amelyeket a fenntartható légi közlekedési üzemanyagokra vonatkozó jelenlegi kötelezettségbe beszámítanak, az említett**

irányelvben meghatározott felső határ vonatkozik az ilyen bioüzemanyagoknak a közlekedési megújulóenergia-célértékbe való beszámítása tekintetében. Ennek a rendeletnek tükröznie kell az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott felső határt.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 17 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17a) Amint azt a Bizottság 2020. december 23-i „A légi közlekedés nem szén-dioxiddal kapcsolatos éghajlati hatásainak naprakész elemzése és a lehetséges szakpolitikai intézkedések az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 30. cikkének (4) bekezdése értelmében” című jelentésében jelezte, a légiközlekedési tevékenységekből származó, nem szén-dioxiddal kapcsolatos éghajlati hatások a becslések szerint legalább olyan fontosak, mint a szén-dioxiddal kapcsolatos hatások, ezért ezeket is sürgősen enyhíteni kell. A hagyományos fosszilis tüzelőanyagok aromás- és kéntartalmának csökkentése nemcsak éghajlati előnyökkel járna azáltal, hogy a nagy magasságban csökkenne a kondenzcsíkok okozta felmelegedés, hanem a kénoxidok, a kénnek betudható lebegő részecskék és a korom csökkenésével a repülőtereken és azok környékén a levegő minősége is javulna. Az aromás anyagok és a kén csökkenésével az üzemanyag minősége is javulna annak köszönhetően, hogy növekszik a fűtőérték, valamint az alacsonyabb koromszint miatt ritkábban

lesz szükség karbantartásra. Ezért a fenntartható légi jármű-üzemanyagok – a megfelelő nemzetközi üzemanyagszabványok által megtámogatva – hozzájárulhatnak az üzemeltető által felhasznált végső üzemanyag aromás tartalmának csökkentéséhez, ezáltal segítve az egyéb nem-CO₂-kibocsátások csökkentését. Ennek a rendeletnek hozzá kell járulnia a légi közlekedés nem szén-dioxiddal kapcsolatos hatásainak mérsékléséhez. Ezért, hogy több információ álljon rendelkezésre ezekről a hatásokról és a lehetséges politikai intézkedésekről, a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára elő kell írni, hogy az uniós piacon forgalomba hozott hagyományos légi jármű-üzemanyagok valamennyi tétele vonatkozásában ellenőrizzék és közöljék az aromás tartalmat és kéntartalmat, és ezek szintjéről tegyenek jelentést az Ügynökségnek és a Bizottságnak is. A Bizottságnak továbbá 2025-ig jelentést kell közzétennie, amelyben megvizsgálja, hogy milyen módon lehetne optimalizálni a légi jármű-üzemanyagok aromásanyag- és kéntartalmát. E jelentésnek a rendelkezésre álló legjobb tudományos, technológiai és működési lehetőségeken kell alapulnia, és biztosítania kell a magas szintű biztonságot és védelmet. A Bizottságnak adott esetben e jelentés alapján jogalkotási javaslatot kell benyújtania a légi jármű-üzemanyag aromásanyag- és kéntartalmának jelentős csökkentésére vonatkozóan.

Módosítás 24

**Rendeletre irányuló javaslat
18 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(18) Egységes, egyértelmű és szilárd fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára teljes **bizonyossággal** garantálni lehessen a fenntartható légi jármű-üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságát. Az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a fenntartható légi jármű-üzemanyagok támogathatóságát az (EU) 2018/2001 irányelv¹² 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelés alapján kell meghatározni.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

Módosítás

(18) Egységes, egyértelmű és szilárd fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára teljes **jogbiztonsággal** garantálni lehessen a fenntartható légi jármű-üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságát, **elkerülve a földhasználatot és a biológiai sokféleséget érintő kedvezőtlen hatásokat**. Az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a fenntartható légi jármű-üzemanyagok támogathatóságát az (EU) 2018/2001 irányelv¹² 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelés alapján kell meghatározni.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légi jármű-üzembentartók egyenlő esélyek alapján versenyezzenek a fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. A légiközlekedési szolgáltatások piacán bekövetkező torzulások elkerülése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi uniós repülőteret el kell látni a fenntartható

Módosítás

(19) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légi jármű-üzembentartók egyenlő esélyek alapján versenyezzenek a fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. A légiközlekedési szolgáltatások piacán bekövetkező torzulások elkerülése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi uniós repülőteret el kell látni a fenntartható

légi jármű-üzemanyagok egységes, minimálisan biztosítandó részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel. Míg a piac szabadon forgalmazhat és használhat fel nagyobb mennyiségű fenntartható üzemanyagot, e rendeletnek biztosítania kell, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kötelező minimálisan biztosítandó részaránya valamennyi érintett repülőtéren azonos legyen. A rendelet hatályon kívül helyez minden olyan, nemzeti vagy regionális szinten közvetlenül vagy közvetve megállapított követelményt, amely előírja a légi jármű-üzembentartók vagy a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára, hogy az e rendeletben előírtaktól eltérő céllal használjanak fel vagy forgalmazzanak fenntartható légi jármű-üzemanyagokat. Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ezáltal ösztönözzék a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb **üzemanyag-technológiák** alkalmazását, amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a szintetikus légi jármű-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részarányát. Külön részkötelezettséget kell meghatározni a szintetikus légi jármű-üzemanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus légi jármű-üzemanyagok a hagyományos légi jármű-üzemanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett figyelemreméltó

légi jármű-üzemanyagok egységes, minimálisan biztosítandó részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel. Míg a piac szabadon forgalmazhat és használhat fel nagyobb mennyiségű fenntartható üzemanyagot, e rendeletnek biztosítania kell, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kötelező minimálisan biztosítandó részaránya valamennyi érintett repülőtéren azonos legyen. A rendelet hatályon kívül helyez minden olyan, nemzeti vagy regionális szinten közvetlenül vagy közvetve megállapított követelményt, amely előírja a légi jármű-üzembentartók vagy a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára, hogy az e rendeletben előírtaktól eltérő céllal használjanak fel vagy forgalmazzanak fenntartható légi jármű-üzemanyagokat. Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ezáltal ösztönözzék a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb, leginnovatívabb **üzemanyagok** alkalmazását, **amelyekben komoly lehetőségek rejlenek az üvegházhatású gázok csökkentésére**, és amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a szintetikus légi jármű-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részarányát. Külön részkötelezettséget kell meghatározni a szintetikus légi jármű-üzemanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus légi jármű-üzemanyagok a hagyományos légi jármű-üzemanyagokhoz

előnyökkel járnak a fenntartható légi jármű-üzemanyagok más típusaihoz képest a termelési folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légi jármű-üzemanyagok előállítási költségeit azonban jelenleg 3–6-szor magasabbra becsülik, mint a hagyományos légi jármű-üzemanyagok piaci árát. Ezért e rendeletnek külön részkötelezettséget kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan. **Fontolóra lehetne venni a szintetikus üzemanyagok egyéb típusainak – például a jelentős ÜHG-kibocsátás-csökkenést eredményező alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus üzemanyagoknak – a bevonását e rendelet hatálya alá a jövőbeli felülvizsgálatok során, amennyiben ezek az üzemanyagok a megújulóenergia-irányelv értelmében kerülnek meghatározásra.**

képest akár 100%-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett figyelemreméltó előnyökkel járnak a fenntartható légi jármű-üzemanyagok más típusaihoz képest a termelési folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légi jármű-üzemanyagok előállítási költségeit azonban jelenleg 3–6-szor magasabbra becsülik, mint a hagyományos légi jármű-üzemanyagok piaci árát. Ezért e rendeletnek külön részkötelezettséget kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan. **Ezenkívül a közvetlenül a levegőből leválasztott szén-dioxidot tartalmazó szintetikus légi jármű-üzemanyagok (DAC) fontos szerepet játszhatnak a dekarbonizációban, mivel képesek fenntartható módon szén-dioxidot biztosítani, és további ösztönzést kell biztosítani számukra, hogy előnyben részesítsék a közvetlenül a levegőből leválasztott szén-dioxidot azokban a szintetikus légi jármű-üzemanyagokban, amelyek szenet igényelnek.**

Módosítás 26

Rendelethez irányuló javaslat 20 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(20) Alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok **minimálisan biztosítandó** részaránya ellátási hiány nélkül sikeresen eljuthasson a légi közlekedés **piacára**. E célból elegendő átfutási időt kell előírni ahhoz, hogy a megújulóüzemanyag-ipar ennek megfelelően fejleszthesse termelési

Módosítás

(20) Alapvető fontosságú annak biztosítása, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok **minimális** részaránya ellátási hiány nélkül **és a szóban forgó alapanyagok egyéb fenntartható felhasználását nem érintve** sikeresen eljuthasson a légi közlekedés **piac valamennyi repülőtérére**. E célból elegendő átfutási időt kell előírni

kapacitását. 2025-től kezdődően kötelezővé kell tenni a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való ellátást. Hasonlóképpen, a jogbiztonság és a kiszámíthatóság piac számára történő biztosítása, valamint a fenntartható légitársaság-üzemanyag-előállítási kapacitásra irányuló beruházások tartós ösztönzése érdekében e rendelet feltételeinek hosszú távon stabilnak kell lenniük.

ahhoz, hogy a megújulóüzemanyag-ipar ennek megfelelően fejleszthesse termelési kapacitását. 2025-től kezdődően kötelezővé kell tenni a fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való ellátást. Hasonlóképpen, a jogbiztonság és a kiszámíthatóság piac számára történő biztosítása, valamint a fenntartható légitársaság-üzemanyag-előállítási kapacitásra irányuló beruházások tartós ösztönzése érdekében e rendelet feltételeinek hosszú távon stabilnak kell lenniük. ***A légitársaság-üzemanyagok piacának alakulása és az Unió éghajlat- és környezetvédelmi kötelezettségvállalásai, valamint a rendelkezésre álló alapanyagok és a termelési mennyiségek alapján azonban az időközi célokat a jövőben adott esetben felül kell vizsgálni.***

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 21 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(21) Azzal, hogy bevezetik a fenntartható légitársaság-üzemanyagokat az uniós repülőtereken és felfuttatják azok használatát, az üzemanyag-tartályozás gyakorlata – a légitársaság-üzemanyagok megnövekedett költségei miatt – tovább súlyosbodhat. Az üzemanyag-tartályozás gyakorlata nem fenntartható; ezt el kell kerülni, mivel aláássa a közlekedés környezeti hatásainak csökkentésére irányuló uniós erőfeszítéseket. Ez ellentétes lenne a légi közlekedés dekarbonizációs célkitűzéseivel, mivel a légi járművek súlyának növekedése növelné az üzemanyag-fogyasztást és a

Módosítás

(21) Azzal, hogy bevezetik a fenntartható légitársaság-üzemanyagokat az uniós repülőtereken és felfuttatják azok használatát, az üzemanyag-tartályozás gyakorlata – a légitársaság-üzemanyagok megnövekedett költségei miatt – tovább súlyosbodhat. Az üzemanyag-tartályozás gyakorlata nem fenntartható; ezt el kell kerülni, mivel aláássa a közlekedés környezeti hatásainak csökkentésére irányuló uniós erőfeszítéseket. Ez ellentétes lenne a légi közlekedés dekarbonizációs célkitűzéseivel, mivel a légi járművek súlyának növekedése növelné az üzemanyag-fogyasztást és a

kapcsolódó kibocsátásokat egy adott járaton. A tartályozási gyakorlatok az Unión belül a légi jármű-üzembentartók és a repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételeket is veszélyeztetik. E rendeletnek ezért elő kell írnia a légi jármű-üzembentartók számára, hogy az uniós repülőtérről való indulás előtt vegyenek fel üzemanyagot. Az adott uniós repülőtérről való indulást megelőzően feltöltött üzemanyag mennyiségének arányosnak kell lennie az adott repülőtérről induló járatok üzemeltetéséhez szükséges üzemanyag mennyiségével, figyelembe véve az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való szükséges megfelelést. A követelmény biztosítja, hogy az Unión belüli működés tekintetében egyenlő feltételek vonatkozzanak az uniós és a külföldi gazdasági szereplőkre, ugyanakkor biztosítja a környezet magas szintű védelmét. Mivel a rendelet nem határozza meg a fenntartható légi jármű-üzemanyagok maximális részarányát valamennyi légi jármű-üzemanyagban, a légitársaságok és az üzemanyag-forgalmazók ambiciózusabb környezetvédelmi politikát is folytathatnak, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nagyobb mértékű használatával és forgalmazásával a teljes működési hálózatukban, elkerülve ugyanakkor az üzemanyag-tartályozást.

kapcsolódó kibocsátásokat egy adott járaton. A tartályozási gyakorlatok az Unión belül a légi jármű-üzembentartók és a repülőterek közötti egyenlő versenyfeltételeket is veszélyeztetik. E rendeletnek ezért elő kell írnia a légi jármű-üzembentartók számára, hogy az uniós repülőtérről való indulás előtt vegyenek fel üzemanyagot. ***Mindazonáltal biztosítani kell az üzemanyag-tartályozásra vonatkozó szigorú korlátozásoktól való eltérés lehetőségét a célrepülőtéren fennálló olyan rendkívüli körülmény, például légtérzár vagy repülőtér bezárása esetén, amely megakadályozná az üzemanyag-feltöltést.*** Az adott uniós repülőtérről való indulást megelőzően feltöltött üzemanyag mennyiségének arányosnak kell lennie az adott repülőtérről induló járatok üzemeltetéséhez szükséges üzemanyag mennyiségével, figyelembe véve az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való szükséges megfelelést. A követelmény biztosítja, hogy az Unión belüli működés tekintetében egyenlő feltételek vonatkozzanak az uniós és a külföldi gazdasági szereplőkre, ugyanakkor biztosítja a környezet magas szintű védelmét ***és a kibocsátásáthelyezés elkerülését.*** Mivel a rendelet nem határozza meg a fenntartható légi jármű-üzemanyagok maximális részarányát valamennyi légi jármű-üzemanyagban, a légitársaságok és az üzemanyag-forgalmazók ambiciózusabb környezetvédelmi politikát is folytathatnak, a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nagyobb mértékű használatával és forgalmazásával a teljes működési hálózatukban, elkerülve ugyanakkor az üzemanyag-tartályozást. ***Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a Bizottságnak rendszeresen nyomon kell***

követnie, értékelnie kell és jelentenie kell az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a üzemanyag-tartályozás eseteit, és adott esetben jogalkotási javaslatot kell tennie e rendelet módosítására.

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 22 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(22) Az e rendelet hatálya alá tartozó repülőtereknek biztosítaniuk kell, hogy minden szükséges infrastruktúra rendelkezésre álljon a fenntartható légitársaság-üzemanyag szállításához, tárolásához és töltéséhez annak érdekében, hogy az infrastruktúra hiánya ne akadályozza az ilyen fenntartható légitársaság-üzemanyagok elterjedését. ***A repülőtereknek továbbá meg kell tenniük minden szükséges intézkedést a légitársaságok hidrogénnel való és elektromos feltöltéséhez szükséges alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítése érdekében, összhangban az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletben meghatározott nemzeti szakpolitikai keret kiépítési tervével.*** Szükség esetén az ***Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége*** („az Ügynökség”) számára lehetővé kell tenni, hogy megkövetelje egy uniós repülőtértől, hogy szolgáltatson információkat a légitársaság-üzemanyagok fenntartható légitársaság-üzemanyagokkal való zökkenőmentes ellátásához és üzemanyag-töltéséhez rendelkezésre álló infrastruktúráról. Az Ügynökség

szerepének lehetővé kell tennie, hogy a repülőterek és a légitársaságok közös kapcsolattartó ponttal rendelkezzenek abban az esetben, ha technikai pontosításra van szükség az üzemanyag-infrastruktúra rendelkezésre állásával kapcsolatban.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 22 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(22a) Számos uniós repülőteret alapvetően csővezetékeken keresztül látnak el légitársaságokkal olyan finomítókból vagy keverőlétesítményekből, ahol a biztonsági és fenntarthatósági előírások teljesítése érdekében a fenntartható légitársaság-üzemanyagokra vonatkozó keverési kötelezettségnek kell eleget tenni. Logisztikai és gyakorlati szempontból, illetve a költségek és a szén-dioxid-kibocsátási bírság szempontjából célszerűtlen lenne, hogy az I. mellékletben meghatározott rendelkezéseknek való megfelelés érdekében a finomítókból és a keverőlétesítményekből alternatív eszközökkel, például közúton/teherautóval szállítsanak elegendő mennyiségű fenntartható légitársaság-üzemanyagot az uniós repülőterekre. A fenntartható légitársaság-üzemanyagok e rendeletben előírt minimális mennyiségének szállításához lényeges lenne az említett csővezetékek igénybevétele az üzemanyag-forgalmazók tulajdonában lévő csővezetékeken – ahol vannak ilyenek –,

valamint a már meglévő vasúti létesítményeken kívül.

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat 26 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(26a) Ennek a rendeletnek elő kell segítenie a légi közlekedés környezeti lábnyomának fokozottabb átláthatóságát. A légi közlekedési szolgáltatások felhasználóit tájékoztatni kell a légi járatok élelciklusra számított kibocsátásáról, beleértve a fenntartható alternatív üzemanyagok használatát is, hogy megfelelő tájékoztatáson alapuló döntéseket hozhassanak közlekedési szükségleteikkel és az azokhoz fűződő környezeti hatásokkal kapcsolatban. E célból átfogó uniós címkézési rendszert kell létrehozni a légi közlekedés környezeti teljesítményére vonatkozóan, amely egyértelmű és könnyen érthető információkat tud nyújtani a légi közlekedési szolgáltatások felhasználóinak egy járat környezeti teljesítményéről, valamint az alternatív közlekedési módok jellemző üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról, miközben előmozdítja az integrált egységes piacot és az egyenlő versenyfeltételeket. Egy ilyen címkézési rendszer létrehozása a meglévő és folyamatban lévő uniós szintű tevékenységekre támaszkodhat.

Módosítás 31

**Rendeletre irányuló javaslat
28 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(28a) A bírságok megfizetéséből származó bevételeket olyan közös projektek, különösen határokon átnyúló projektek támogatására kell fordítani, amelyek célja a fenntartható légi járműüzemanyagok gyors előállítása és bevezetése, figyelembe véve a széles földrajzi lefedettséget, a légi közlekedési ágazatban az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének előmozdítása érdekében, ideértve az olyan innovatív légi jármű-technológiák kifejlesztését, tesztelését és bevezetését is, amelyekkel jelentős kibocsátáscsökkentést lehet elérni. Ezeknek a bevételeknek a munkavállalók átcsoportosítását, átképzését és továbbképzését is támogatniuk kell. E célból ezeket a bevételeket a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv^{1a} 10a. cikkének (8) bekezdésében említett innovációs alaphoz kell rendelni.

Módosítás 32

**Rendeletre irányuló javaslat
31 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(31) **5 éves** átmeneti időszakot kell biztosítani annak érdekében, hogy a légi járműüzemanyag-forgalmazók, az uniós repülőterek és légi járműüzembentartók észszerű időt kapjanak a szükséges technológiai és logisztikai beruházások megvalósítására. Ebben a

(31) Átmeneti időszakot kell biztosítani annak érdekében, hogy a légi járműüzemanyag-forgalmazók, az uniós repülőterek, **az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálók** és légi járműüzembentartók észszerű időt kapjanak a szükséges technológiai és logisztikai

szakaszban a nagyobb arányban fenntartható légitársaság-üzemanyag tartalmazó légitársaság-üzemanyag felhasználható a fenntartható légitársaság-üzemanyagok alacsonyabb arányának kompenzálására, vagy annak ellensúlyozására, ha a hagyományos légitársaság-üzemanyag más repülőtereken korlátozottan elérhető.

beruházások megvalósítására. Ebben a szakaszban a nagyobb arányban fenntartható légitársaság-üzemanyag tartalmazó légitársaság-üzemanyag felhasználható a fenntartható légitársaság-üzemanyagok alacsonyabb arányának kompenzálására, vagy annak ellensúlyozására, ha a hagyományos légitársaság-üzemanyag más repülőtereken korlátozottan elérhető.

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 31 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(31a) Az Unió 2030-ra és 2050-re vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzéseinek, valamint a Párizsi Megállapodás 1,5 °C-os célértékének megvalósítása érdekében a Bizottságnak ütemtervet kell kidolgoznia arra vonatkozóan, hogy mikorra és hogyan érhető el a fosszilis üzemanyagoktól mentes légi közlekedés.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 31 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(31b) A fenntartható légitársaság-üzemanyagokra való átállás másodlagos hatása lesz a harmadik országokból származó fosszilis üzemanyagok behozatalától való függőség csökkenése, és ezáltal az Unió energiabiztonságának

növekedése. A jelenlegi nemzetközi politikai helyzet még inkább felhívja a figyelmet e lépés szükségességére.

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ez a rendelet harmonizált szabályokat állapít meg a fenntartható légi járműüzemanyagok elterjedésére és kínálatának biztosítására vonatkozóan.

Módosítás

Ez a rendelet harmonizált szabályokat állapít meg a fenntartható légi járműüzemanyagok elterjedésére és kínálatának biztosítására vonatkozóan, ***többek között azáltal, hogy kötelezettségeket állapít meg a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára arra vonatkozóan, hogy biztosítsák a fenntartható légi járműüzemanyag egy részét, a légi járműüzembentartók számára az üzemanyag-feltöltésre vonatkozóan, valamint az uniós repülőterek és az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálók számára a szükséges infrastruktúra biztosítására vonatkozóan.***

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezt a rendeletet a légi járműüzembentartókra, az uniós repülőterekre és a légi járműüzemanyag-forgalmazókra kell alkalmazni.

Módosítás

Ezt a rendeletet a légi járműüzembentartókra, az uniós repülőterekre, ***az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálókra*** és a légi járműüzemanyag-forgalmazókra kell alkalmazni.

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— „uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 2. cikkének 2. pontjában meghatározott olyan repülőtér, **ahol a jelentéstételi időszakban az utasforgalom meghaladta az 1 millió utast, vagy az áruforgalom meghaladta a 100 000 tonnát, és** amely nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található;

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

Módosítás

— „uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 2. cikkének **I.** pontjában meghatározott olyan repülőtér, amely nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található;

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

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 2 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat
3 bekezdés – 1 bekezdés – 3 a francia bekezdés (új)

Módosítás

— „légijármű-üzembentartó”: az a személy, aki legalább **52**, uniós repülőtérrel induló kereskedelmi légi járatot üzemeltetett a jelentéstételi időszakban, vagy ha ez a személy nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa;

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

— **„kedvtelési célú magán légi járat”:
légi jármű személyes vagy szabadidős
célokra történő használata, amely nem
köthető üzleti vagy szakmai célú
használathoz;**

Módosítás 40

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 3 b franciabekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- **„üzemanyagot biztosító földi
kiszolgáló”: a 96/67/EK irányelv
mellékletének 7. pontjában meghatározott
földi kiszolgáló, amely a fenntartható
légi jármű-üzemanyagok szállításához,
tárolásához és felvételéhez szükséges
infrastruktúráért felelős;**

Módosítás 41

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 5 franciabekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

— „fenntartható légi jármű-
üzemanyagok” (SAF): szintetikus
légi jármű-üzemanyagok, az (EU)
2018/2001 irányelv 2. cikke második
bekezdésének 34. pontjában meghatározott
fejlett bioüzemanyagok, vagy az említett
irányelv IX. mellékletének B. részében
felsorolt alapanyagokból előállított
bioüzemanyagok, amelyek megfelelnek az
ugyanazon irányelv 29. cikkének (2)–

(A magyar változatot nem érinti.)

(7) bekezdésében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátási kritériumoknak, és amelyeket ezen irányelv 30. cikkével összhangban tanúsítottak;

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat
3 bekezdés – 1 bekezdés – 7 a francia bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- „*levegőből való közvetlen leválasztás*”: olyan eljárás, amelynek keretében a szén-dioxidot közvetlenül a környezeti levegőből, nem pedig pontforrásokból választják le;

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 7 b franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- „*megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia*” vagy „*megújuló villamos energia*”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 1. pontjában meghatározott, megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia;

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 8 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

— „szintetikus légitársaság-üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott, a légi közlekedésben használt, **folyékony és gáznemű** nem biológiai eredetű, megújuló üzemanyagok, **vagy az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 1. pontjában meghatározott, a légi közlekedésben használt, megújuló energiaforrásokból előállított energia;**

Módosítás 45

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 13 franciabekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

— „éves légitársaságüzemanyag-szükséglet”: egy légitársaság-üzembentartó által üzemeltetett, egy adott uniós repülőtérrel induló összes kereskedelmi légi járat üzemeltetéséhez szükséges légitársaság-üzemanyag mennyisége a jelentéstételi időszakban;

Módosítás

— „éves légitársaságüzemanyag-szükséglet”: egy légitársaság-üzembentartó által üzemeltetett, egy adott uniós repülőtérrel induló összes kereskedelmi légi járat üzemeltetéséhez szükséges légitársaság-üzemanyag mennyisége a jelentéstételi időszakban, **beleértve a repüléshez és a guruláshoz szükséges üzemanyagot;**

Módosítás 46

**Rendeletre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 14 franciabekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

— „éves fel nem használt mennyiség”: az éves légitársaságüzemanyag-szükséglet és

Módosítás

— „éves fel nem használt mennyiség”: az éves légitársaságüzemanyag-szükséglet és

a légi jármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtérrel induló járatok indulását megelőzően **felvett tényleges** üzemanyag mennyisége közötti különbség a jelentéstételi időszakban;

a légi jármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtérrel induló járatok indulását megelőzően **ténylegesen felvett** üzemanyag mennyisége közötti különbség a jelentéstételi időszakban, **beleértve a repüléshez és a guruláshoz szükséges üzemanyagot**;

Módosítás 47

Rendelethez irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A légi járműüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy az egyes uniós repülőtereken a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légi jármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – a minimálisan biztosítandó részarányban tartalmazzon fenntartható légi jármű-üzemanyagot, beleértve a szintetikus légi jármű-üzemanyag minimálisan biztosítandó részarányát is.

Módosítás

A légi járműüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy az egyes uniós repülőtereken a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légi jármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – a minimálisan biztosítandó részarányban tartalmazzon fenntartható légi jármű-üzemanyagot, beleértve a szintetikus légi jármű-üzemanyag minimálisan biztosítandó részarányát is, **a következő ütemtervnek megfelelően:**

- i. 2025. január 1-jétől azokon az uniós repülőtereken, amelyek utasforgalma e rendelet hatálybalépésekor meghaladta a 700 000 utast, vagy ahol az áruforgalom meghaladta a 20 000 tonnát;***
- ii. 2035. január 1-jétől azokon az uniós repülőtereken, ahol az utasforgalom e rendelet hatálybalépésekor 700 000 utasnál alacsonyabb volt, vagy ahol az áruforgalom 20 000 tonnánál alacsonyabb volt.***

Az első albekezdésben említett minimális részarányok elérése érdekében az

*(EU) 2018/2001 irányelv
IX. mellékletének B. részében felsorolt
alapanyagokból előállított
bioüzemanyagok az összes szállított
légijármű-üzemanyagban legfeljebb 1,7%-
os arányban lehetnek jelen.*

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

A 11. cikk (3) és (4) bekezdése alkalmazásának sérelme nélkül, amennyiben a légijárműüzemanyag-forgalmazó egy adott jelentéstételi időszakra vonatkozóan nem biztosítja az I. mellékletben meghatározott, minimálisan biztosítandó részarányokat, ***a minimális részarányok biztosítása elmaradásának okairól beszámol az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének és*** ezt a hiányt a következő jelentéstételi időszakban legalább ki kell pótolnia.

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat 4 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. cikk

Intézkedések a légi közlekedés nem széndioxiddal kapcsolatos hatásainak csökkentésére

A Bizottság 2025. január 1-jéig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a

Tanácsnak, amelyben értékeli az Unióban forgalmazott légi jármű-üzemanyagok aromásanyag- és kéntartalmának optimalizálására irányuló lehetőségeket a kibocsátások csökkentése érdekében, a rendelkezésre álló legjobb tudományos ismeretek, valamint technológiai és működési lehetőségek alapján, figyelembe véve a 9. cikk szerint gyűjtött információkat. A Bizottság adott esetben ehhez a jelentéshez a légi jármű-üzemanyagok aromásanyag- és kéntartalmának jelentős csökkentésére irányuló ütemtervet meghatározó jogalkotási javaslatot csatol.

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 4 b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4b. cikk

A rövid távon közlekedő légi járatokkal kapcsolatos intézkedések

A Bizottság 2023. július 1-jéig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a környezeti és éghajlati hatásokat, többek között az életciklusra számított kibocsátást, valamint a rövid távon közlekedő légi járatokra vonatkozó egyedi követelmények megállapításának műszaki és gazdasági megvalósíthatóságát az említett hatások csökkentése érdekében, ideértve a fenntartható légi jármű-üzemanyagok magasabb minimális részarányának a 4. cikkben e légi járatokra vonatkozóan említett meghatározását is, figyelembe véve az

említett szolgáltatások versenyképes időszakon belüli, megfizethető módon való biztosítására rendelkezésre álló alternatív kollektív közlekedési módokat.

A Bizottság ebben a jelentésben felsorolja azokat a rövid távon közlekedő légi járatokat, amelyek az előző évben uniós repülőtérrel indultak, és amelyek esetében versenyképes időszakon belül rendelkezésre áll megfizethető fenntartható alternatív közlekedési mód. E jegyzéket egy nyilvánosan hozzáférhető weboldalon elérhetővé kell tenni, és rendszeresen frissíteni kell.

A Bizottság adott esetben e jelentéshez csatolja az e rendeletnek a rövid távon közlekedő légi járatokra vonatkozó egyedi követelmények megállapítása tekintetében történő módosítására irányuló jogalkotási javaslatot.

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Az egy adott légijármű-üzembentartó által egy adott uniós repülőtéren felvett légijármű-üzemanyag éves mennyiségének legalább az éves légijárműüzemanyag-szükséglet 90%-ának kell **lennie, figyelembe véve az üzemanyag-biztonsági szabályoknak való szükséges megfelelést.**

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 a bekezdés (új)

A légi jármű-üzembentartó eltérhet a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségtől olyan rendkívüli körülmények esetén, mint például a légtér vagy a repülőtér lezárása a célrepülőtereken, amelyek megakadályoznák az üzemanyag-feltöltést. A légi jármű-üzembentartónak dokumentumokkal kell igazolnia az ilyen rendkívüli körülményeket az illetékes hatóságok felé. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 13b. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktus révén kiegészítse ezt a rendeletet a rendkívülinek tekinthető eseményekre és az információk formátumára vonatkozó olyan részletes rendelkezések megállapításával, amelyeknek a légi jármű-üzembentartónak meg kell felelnie a szükséges bizonyítékok benyújtása során.

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság figyelemmel kíséri az üzemanyag-tartályozás eseteit, és azokról 2026-ban, majd azt követően évente értékelést, valamint az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak jelentést készít. Ezen értékelések alapján a Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatot nyújthat be e rendelet módosítására.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat 5 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5a. cikk

A légi jármű-üzembentartók villamosenergia-ellátásra vonatkozó kötelezettségei

A nem hidrogén- vagy elektromos meghajtású légi járműveket működtető légi jármű-üzembentartók kötelesek gondoskodni az álló légi járműveik villamosenergia-ellátásáról a repülőtereken, amint elérhetővé válik a szükséges infrastruktúra, összhangban az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet 12. cikkében foglalt követelményekkel.

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Az uniós ***repülőtereknek*** az infrastruktúra biztosítására vonatkozó ***kötelezettségei***

Módosítás

Az uniós ***repülőtereken*** az infrastruktúra biztosítására vonatkozó ***kötelezettségek***

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Az uniós repülőterek **és az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálók** megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy megkönnyítsék a légi jármű-üzembentartók hozzáférését a légi jármű-üzemanyagokhoz, amelyek az I. melléklet szerinti arányban tartalmaznak fenntartható légi jármű-üzemanyagot, és biztosítják az ilyen üzemanyagok szállításához, tárolásához és felvételéhez szükséges infrastruktúrát, **valamint a légi járművek villamos energiával és hidrogénnel való feltöltéséhez szükséges infrastruktúrát az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendelet 13. cikkével összhangban.**

Módosítás 57

**Rendeletre irányuló javaslat
6 cikk – 2 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Amennyiben a légi jármű-üzembentartók a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiánya miatt nehézségekről számolnak be az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (a továbbiakban: az Ügynökség) egy adott uniós repülőtéren a fenntartható légi jármű-üzemanyagokat tartalmazó légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés terén, az Ügynökség **indokolatlan késelem nélkül felkéri** az uniós repülőtérrel **és az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálókat**, hogy **bocsássák** rendelkezésre az (1) bekezdésnek való megfelelés igazolásához szükséges információkat. Az

érintett uniós repülőtér *vagy az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálók* indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre **bocsátják** az információkat.

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Az Ügynökség értékeli a kapott információkat, és tájékoztatja a Bizottságot, ha ezek az információk arra engednek következtetni, hogy az uniós repülőtér *és az üzemanyagok érintett földi kiszolgálói* nem **teljesítik kötelezettségeiket**. Az uniós repülőterek *és az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálók* a rendelet hatálybalépését követő **két** éven belül **megteszik a szükséges intézkedéseket a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiányának azonosítása és kezelése érdekében. Ez az időszak legfeljebb öt évvel meghosszabbítható azon uniós repülőterek esetében, ahol e rendelet hatálybalépésekor az utasforgalom nem érte el a 700 000 utast, vagy ahol az áruforgalom nem érte el a 20 000 tonnát, valamint az üzemanyagok érintett földi kiszolgálói esetében.**

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 1 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ea) Az 5a. cikkben meghatározott

**villamosenergia-ellátási
kötelezettségeknek való megfelelés
igazolása.**

Módosítás 60

**Rendeletre irányuló javaslat
8 cikk – 2 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

A fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának e rendelet 7. cikke rendelkezései szerinti vagy valamely üvegházhatásúgáz-szabályozó rendszer keretében történő bejelentéséhez a légi járműüzemanyag-forgalmazók **késedelem nélkül** térítésmentesen a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátják a vonatkozó információkat.

Módosítás 61

**Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – 1 bekezdés – c pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 62

**Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) Az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 5. pontjában meghatározott támogatási rendszert rendelkezésre áll-e egy adott tüzelőanyag-szállítmány előállításához, és adott esetben a támogatási rendszer típusa.

Módosítás 63

**Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – 1 bekezdés – c b pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

cb) az egyes uniós repülőterekre szállított hidrogén és/vagy villamos energia energiatartalma.

Módosítás 64

**Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – 1 bekezdés – c c pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

cc) a hagyományos légi jármű-üzemanyag átlagos aromásanyag-tartalma az egyes uniós repülőtereken forgalmazott minden egyes tétel tekintetében;

Módosítás 65

**Rendeletre irányuló javaslat
9 cikk – 1 bekezdés – c d pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

cd) a hagyományos légi jármű-üzemanyag átlagos kéntartalma az egyes uniós repülőtereken forgalmazott minden egyes tétel tekintetében.

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat 9 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

9a. cikk

Uniós címkézési rendszer a légi közlekedés környezetvédelmi teljesítményére vonatkozóan

A kibocsátás-csökkentés ösztönzése és az információk átláthatóságának növelése érdekében a Bizottság átfogó uniós címkézési rendszert hoz létre a légi közlekedés környezetvédelmi teljesítményére vonatkozóan, amely az e rendelet hatálya alá tartozó légi jármű-üzembentartókra és kereskedelmi légi közlekedési járatokra is vonatkozik. A légi járat környezetvédelmi teljesítményére vonatkozó címkét és releváns információkat, valamint az ugyanarra az utazásra igénybe vehető alternatív közlekedési módok jellemző üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó információkat, valamint az utazás közlekedési módonkénti átlagos időtartamát a jegyvásárlás előtt egyértelműen és jól látható módon a fogyasztó rendelkezésére kell bocsátani.

A Bizottság 2024. január 1-jéig a 13b. cikknek megfelelően

felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el e rendeletnek a légi járatok környezetvédelmi teljesítményére vonatkozó uniós címkézési rendszer működésére alkalmazandó részletes rendelkezések, valamint az annak alapjául szolgáló műszaki szabványok meghatározásával való kiegészítésére.

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(1) A tagállamok kijelölik az e rendelet alkalmazásáért, valamint a légi jármű-üzembentartókra, az uniós repülőterekre, **az üzemanyagot biztosító földi kiszolgálókra** és az üzemanyag-forgalmazókra kiszabott pénzbírságokért felelős illetékes hatóságot vagy hatóságokat. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az Ügynökség a 7. és 9. cikk alapján kapott adatokat megküldi a tagállamok illetékes hatóságainak. Az Ügynökség megküldi továbbá az illetékes hatóságoknak az azon légi jármű-üzembentartókra és légi járműüzemanyag-forgalmazókra vonatkozó összesített adatokat, amelyek tekintetében a hatóságok

Módosítás

(2) Az Ügynökség a 7. és 9. cikk alapján kapott adatokat megküldi a tagállamok illetékes **hatóságának vagy** hatóságainak. Az Ügynökség megküldi továbbá az illetékes **hatóságnak vagy** hatóságoknak az azon légi jármű-üzembentartókra és légi járműüzemanyag-forgalmazókra vonatkozó összesített

a (3), (4) és (5) bekezdés értelmében illetékesek.

adatokat, amelyek tekintetében a **hatóság vagy a** hatóságok a (3), (4) és (5) bekezdés értelmében illetékesek.

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A légi jármű-üzembentartók tekintetében illetékes hatóságokat a 748/2009/EK bizottsági rendelet **16** alapján kell meghatározni.

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

Módosítás

(3) A légi jármű-üzembentartók tekintetében illetékes **hatóságot vagy** hatóságokat a 748/2009/EK bizottsági rendelet alapján kell meghatározni.

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

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 5 bekezdés

Módosítás

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

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) A légi járműüzemanyag-forgalmazók tekintetében az illetékes **hatóságot vagy** hatóságokat a székhelyük szerinti tagállam határozza meg.

Módosítás

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

Módosítás

(2a) A tagállamok biztosítják, hogy a 6. cikkben meghatározott kötelezettségeket nem teljesítő uniós repülőterek vagy üzemanyagot biztosító földi kiszolgálók közigazgatási bírsággal legyenek büntethetők. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a bírság összegének kiszámítására vonatkozó iránymutatás meghatározása céljából felhatalmazáson

alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 13b. cikknek megfelelően.

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(5) A **(2)**, (3) és (4) bekezdésben említett közigazgatási bírságok kiszabásáról szóló határozatban az illetékes hatóságnak ismertetnie kell a légi jármű-üzemanyag, a fenntartható légi jármű-üzemanyag és a szintetikus légi jármű-üzemanyag árának meghatározására az uniós piacon alkalmazott módszertant, ellenőrizhető és objektív kritériumok alapján.

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(7) A tagállamok nemzeti szinten bevezetik a kötelezettségek teljesítésének és a közigazgatási bírságok beszedésének biztosításához szükséges jogi és közigazgatási keretet.

Módosítás 76

**Rendeletre irányuló javaslat
11 a cikk (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

11a. cikk

***A bírságok felosztása a fenntartható
légi jármű-üzemanyagok támogatása
céljából***

A 11. cikkben említett közigazgatási bírságok révén beszédett összeget a fenntartható légi jármű-üzemanyagok gyors előállítását és elterjedését, a légi közlekedési ágazatban az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését – ideértve a jelentős kibocsátáscsökkentést megvalósítani képes innovatív légi jármű-technológiák fejlesztését, tesztelését és alkalmazását –, valamint a munkavállalók átcsoportosítását, átképzését és továbbképzését célzó közös projektek, és különösen határokon átnyúló projektek támogatására kell elkülöníteni, széles körű földrajzi lefedettséget szem előtt tartva, a szociális partnerekkel folytatott minőségi szociális párbeszéd keretében.

E célból az első albekezdésben említett bírságokból származó bevételeket a 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett innovációs alaphoz kell rendelni. Ezek a bevételek a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban külső címzett bevételnek minősülnek, és az innovációs alapra alkalmazandó szabályokkal összhangban kerülnek végrehajtásra.

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

b) az uniós szinten biztosított fenntartható légitársaság-üzemanyagok **az üzemanyagok alapanyagának típusa szerint** és szintetikus légitársaság-üzemanyagok mennyisége összesítve, **tagállamok** és uniós repülőterek szerinti bontásban;

Módosítás 79

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

c) a piac helyzete, beleértve az árakra vonatkozó információkat és a fenntartható légitársaság-üzemanyag-előállítás és -felhasználás tendenciáit az Unióban **és az egyes tagállamokban;**

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

f) a légi jármű-üzembentartók által az uniós repülőterekről induló járatokon történő felhasználásra vásárolt összes fenntartható légi jármű-üzemanyag eredete, jellemzői és **átalakítási technológiája**.

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat
12 cikk – 1 bekezdés – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

fa) Az üzemanyag-előállításához használt alapanyag környezetre és biológiai sokféleségre gyakorolt hatásai.

Módosítás 83

Rendeletre irányuló javaslat
13 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás 84

**Rendeletre irányuló javaslat
13 a cikk (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 4. cikktől eltérve 2025. január 1-jétől **2027.** december 31-ig a légi járműüzemanyag-forgalmazó a fenntartható légi jármű-üzemanyagok I. mellékletben meghatározott minimálisan biztosítandó részarányát az uniós repülőtereken az adott jelentéstételi időszakban általa szállított összes légi jármű-üzemanyagra számított súlyozott átlagként is biztosíthatja minden jelentéstételi időszakban.

Módosítás

13a. cikk

***Repülőterek és légi jármű-üzembentartók
részvételi lehetősége***

Az Unió területén található olyan repülőtér, illetve az uniós repülőterekről járatokat működtető olyan légi jármű-üzembentartó, amely nem tartozik a 3. cikkben szereplő fogalom meghatározások hatálya alá, kérheti, hogy e rendelet értelmében uniós repülőtérként, illetve légi jármű-üzembentartóként kezeljék, ha az adott repülőtér, illetve légi jármű-üzembentartó ennek megfelelően tájékoztatja a Bizottságot, az Ügynökséget és az illetékes hatóságokat.

Módosítás 85

Rendeletre irányuló javaslat 13 b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13b. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- 1. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.***
- 2. A Bizottságnak az 5., 9a. és 11. cikkeken említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [e rendelet hatálybalépésének időpontjától] kezdődő hatállyal.***
- 3. Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5., 9a. és a 11. cikkeken említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.***
- 4. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.***
- 5. A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti***

erről az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

6. Az 5., 9a. és 11. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az említett jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam egy hónappal meghosszabbodik.

Módosítás 86

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A Bizottság szolgálatai 2028. január 1-jéig, majd azt követően ötévente jelentést nyújtanak be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a légi jármű-üzemanyagok piacának alakulásáról és annak az Unió belső légiközlekedési piacára gyakorolt hatásáról, beleértve e rendelet hatályának más energiaforrásokra és a megújulóenergia-irányelvben meghatározott egyéb szintetikus üzemanyagokra való esetleges kiterjesztését, a 4. cikkben és az I. mellékletben meghatározott minimálisan biztosítandó részarányok esetleges felülvizsgálatát, valamint a közigazgatási bírságok mértékét. A jelentésnek információkat kell

Módosítás

A Bizottság 2026. január 1-jéig, majd ezt követően ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet értékeléséről, és azt közlésezi. A Bizottság jelentést tesz a következőkről:

tartalmaznia – amennyiben rendelkezésre állnak – a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedését célzó lehetséges szakpolitikai keretnek az ICAO szintjén történő kialakításáról. A jelentés tájékoztatást nyújt továbbá a légiközlekedési ágazatban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok szempontjából releváns kutatás és innováció terén elért technológiai előrehaladásról, többek között a nem szén-dioxid jellegű kibocsátás csökkentése terén tett lépésekről. A jelentés megvizsgálhatja, hogy szükség van-e e rendelet módosítására, és adott esetben áttekintheti a módosítási lehetőségeket, összhangban a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésére vonatkozó, az ICAO szintjén kidolgozandó lehetséges szakpolitikai kerettel.

- a) a légi jármű-technológiák és -üzemanyagok piacának alakulása, különösen a fenntartható légi jármű-üzemanyagok fejlődése, valamint annak az Unió belső légi közlekedési piacára és versenyképességére gyakorolt hatása, beleértve a társadalmi hatásokat, valamint a kapcsolódó foglalkoztatási és képzési igényeket;*
- b) a repülőtéri tevékenységek alakulása az üvegházhatásúgáz- és a nem szén-dioxid-kibocsátás, valamint a levegőminőség és a zajszennyezés tekintetében a repülőtereken és azok környékén;*
- c) a fenntartható légi járműüzemanyag-alapanyagok beszerzésének részletes elemzése és számszerűsítése az e rendelet I. mellékletében meghatározott célkitűzések elérése érdekében;*

d) a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának elterjedésére vonatkozó információk az Unióval szomszédos országokban és világszerte;

e) információk – amennyiben rendelkezésre állnak – a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedését célzó lehetséges szakpolitikai keretnek az ICAO szintjén történő kialakításáról;

f) a légi közlekedési ágazatban a kutatás és innováció terén elért, e rendelet szempontjából releváns technológiai előrehaladás, többek között az olyan technológiák fejlődése, mint az elektromos vagy hidrogénmeghajtású légi járművek, valamint a szén-dioxid- és a nem szén-dioxid jellegű kibocsátásra gyakorolt hatás csökkentése tekintetében;

g) a 11. cikkben említett közigazgatási bírságokból származó bevételek felhasználása;

h) a 4. cikkben és az I. mellékletben említett fenntartható légi jármű-üzemanyagok szolgáltatására, valamint az 5. cikkben említett üzemanyag-feltöltésre vonatkozó kötelezettségeknek a kedvtelési célú magán légi járatokra történő kiterjesztéséből származó lehetséges előnyök és hátrányok, átfogó hatásvizsgálatot követően.

(2) A Bizottság az e cikkben meghatározott jelentésekhez adott esetben mellékelni az e rendeletet módosító jogalkotási javaslatokat, különösen az alábbiak vonatkozásában:

a) a 4. cikkben és az I. mellékletben említett minimális részarányok;

b) ennek a rendeletnek a fenntartható repülési üzemanyagok ICAO-szintű felhasználására vonatkozó

lehetséges szakpolitikai kerethez való igazítása olyan módon, amely összhangban van az uniós éghajlat-politikai intézkedések környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzésére vonatkozó célkitűzéssel, különös tekintettel az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése terén 2030-ra kitűzött uniós szintű célra és az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben („európai klímarendelet”)^{1a} meghatározott klímasemlegességi célkitűzésre;

c) olyan intézkedések szükségessége, amelyek megakadályozzák az esetleges kibocsátásáthelyezést és a versenyhátrányokat azon légi járatok esetében, amelyek uniós repülőtérrel indulnak és végső célállomásuk olyan harmadik országban van, ahol nem léteznek az e rendeletben meghatározottakkal egyenértékű keverési kötelezettségek.

Módosítás 87

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 2 %-os részaránya;

Módosítás

a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább 2%-os részaránya, **amelyből legalább 0,03% szintetikus légi jármű-üzemanyag;**

Módosítás 88

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **5** %-os részaránya, amelyből legalább **0,7** % szintetikus légi jármű-üzemanyag;

Módosítás

b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **8** %-os részaránya, amelyből legalább **2,5** % szintetikus légi jármű-üzemanyag;

Módosítás 89

Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **20**%-os részaránya, amelyből legalább **5**% szintetikus légi jármű-üzemanyag;

Módosítás

c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **21**%-os részaránya, amelyből legalább **10**% szintetikus légi jármű-üzemanyag;

Módosítás 90

Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **32**%-os részaránya, amelyből legalább **8**% szintetikus légi jármű-üzemanyag;

Módosítás

d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **40**%-os részaránya, amelyből legalább **20**% szintetikus légi jármű-üzemanyag;

Módosítás 91

Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

e) 2045. január 1-jétől a fenntartható

Módosítás

e) 2045. január 1-jétől a fenntartható

légijármű-üzemanyagok legalább **38**%-os részaránya, amelyből legalább **11**% szintetikus légijármű-üzemanyag.

légijármű-üzemanyagok legalább **60** %-os részaránya, amelyből legalább **30**% szintetikus légijármű-üzemanyag.

Módosítás 92

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

f) 2050. január 1-jétől a fenntartható légijármű-üzemanyagok legalább **63** %-os részaránya, amelyből legalább **28** % szintetikus légijármű-üzemanyag.

Módosítás

f) 2050. január 1-jétől a fenntartható légijármű-üzemanyagok legalább **100**%-os részaránya, amelyből legalább **65**% szintetikus légijármű-üzemanyag.

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ELJÁRÁSA

Cím	A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosítása
Hivatkozások	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 13.9.2021
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 13.9.2021
Társbizottságok - A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	11.11.2021
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Nicolás González Casares 16.9.2021
Vizsgálat a bizottságban	14.2.2022
Az elfogadás dátuma	28.4.2022
A zárószavazás eredménye	+: 46 -: 14 0: 26
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Mathilde Androuët, Bartosz Arlukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN

46	+
NI	Athanasios Konstantinou
PPE	Stanislav Polčák
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

14	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Focchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Silvia Sardone
PPE	Marian-Jean Marinescu

26	0
ID	Mathilde Androuët, Aurélia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás 21.4.2022

VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

A vélemény előadója: Jutta Paulus

RÖVID INDOKOLÁS

Az emberiség időtlen idők óta arról álmodik, hogy úgy repülhessen, mint a madarak. Ikarosz legendája az első irodalmi bizonyítékok közé tartozik, amelyet sok másik követett. Sokáig a gravitáció legyőzésének egyetlen lehetőségének a madarak repülését tartották, amely a levegőben való sikláson vagy a biomassza izomerővé való átalakításán alapul. Ahhoz, hogy az ember a levegőbe emelkedhessen, meg kellett értenünk a fizika és a kémia törvényeit. Ugyanezen fizikai és kémiai törvények alapján ma már tudjuk, hogy az éghajlatváltozás veszélyt jelent.

E veszély miatt elkerülhetetlennél válik, hogy a fosszilis tüzelőanyagokat minden ágazatban mihamarabb kivonjuk a forgalomból. Az Éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (IPCC) legfrissebb jelentése szerint 66% az esély arra, hogy a globális felmelegedés mértékét 1,5 °C alatt tartsuk, amennyiben a jövőbeli szén-dioxid kibocsátást 400 Gt CO₂ (szén-dioxid-egyenérték) mennyiségre korlátozzuk, illetve ha a kibocsátások jelenlegi mértéke megközelítőleg 10 évig fennmarad. Ennek megfelelően a 1,5 °C alatti mértékű globális felmelegedés 50%-os esélyéhez rendelt keret 500 Gt CO₂ (a kibocsátások jelenlegi mértékének 14 évig történő fenntartása). Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozó, légi közlekedésből származó kibocsátás 2013 óta 27,6%-kal nőtt, és várhatóan 2024-re vissza fog térni a Covid előtti szintre. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer azonban egyelőre a globális légi közlekedésből származó kibocsátásoknak csupán mintegy

20%-át fedi le. A szén-dioxid-árazási rendszer mellett innovációra és beruházásokra is szükség van ahhoz, hogy a légi közlekedést függetleníteni lehessen a fosszilis tüzelőanyagokról. Globális jellege miatt azonban senki sem érezte magát felelősnek az ágazatért, és a légi közlekedés fenntarthatóvá tételére irányuló intézkedéseket versenyhátránynak tekintették. Nem várhatunk tovább az ICAO intézkedésére, az EU-nak magához kell ragadnia a vezető szerepet a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedésének előmozdításában.

A dekarbonizáció szempontjából a légi közlekedés az egyik legnagyobb kihívást jelentő ágazat, mivel a legtöbb légi járat esetében nem lesz lehetőség a villamosításra; nagy fűtőértékű kémiai energiahordozókra lesz szükségünk. Ismét a tudomány mutatja az utat. Bolygónk szárazföldi területe nem növelhető, nem is beszélve az emberek táplálásához szükséges biomassa termesztéséhez használt szántóterületről. E korlátozó tényező még a fejlett bioüzemanyagoknak is határt szab, mivel a fotoszintézis hatékonysága jóval 5% alatt van. Ezért az egyetlen járható út a nap- és szélenergián alapuló megújuló üzemanyagok kifejlesztése, amelyek bőségesen rendelkezésre állnak, és területi hatékonyságuk is sokkal nagyobb, mint a biomassa esetében.

Az Európai Unió elfogadta a klímarendeletet, amelyben kötelezettséget vállalt arra, hogy legkésőbb 2050-re klímasemlegessé válik. A légi közlekedésben e jogszabálynak kell kiköveznie a klímasemlegesség felé vezető utat. Ezért nem ösztönözheti az olyan technológiákba irányuló beruházásokat, amelyek csak korlátozott mértékben képesek dekarbonizálni és így a fosszilis tüzelőanyagoktól függetleníteni az ágazatot. Ehelyett határozottan az időtálló üzemanyagok felé kell elmozdulnunk, ami az Európai Uniót a technológiai fejlődés élvonalába emeli. Ahogy világszerte növekszik az éghajlati katasztrófák száma, egyre több ország fog éghajlat-politikai intézkedéseket hozni a még nagyobb károk elkerülése érdekében. Az EU ekkor más országokhoz képest előnyhöz jut majd annak köszönhetően, hogy idejekorán lépéseket tett ebbe az irányba és a technológiai vezető szerepet vállalt, ami üzleti lehetőségeket biztosít az európai vállalatok számára.

Az előadó prioritásai

Az előadó üdvözlö a Bizottság „ReFuelEU” légiközlekedési kezdeményezésre irányuló javaslatát, amely arra kötelezi a sugárhajtóműüzemanyag-forgalmazókat, hogy a légi jármű-üzemanyagokhoz egyre nagyobb arányban keverjenek fenntartható légi jármű-üzemanyagokat. A Bizottság a fenntartható légi jármű-üzemanyagok esetében 2050-re csak 63%-os arányt ír elő, tehát a légiközlekedési ágazatban nem célja a klímasemlegesség elérése.

Következésképpen ez nincs összhangban sem az uniós éghajlat-politikai célokkal, sem a Párizsi Megállapodással. Az előadó ezért azt fogja célul kitűzni, hogy 2040/2050-re a fenntartható légi jármű-üzemanyagok aránya 100% legyen.

A légi forgalom csökkentése

A légi közlekedés minden nyilvánvaló előnye – például a világ összekapcsolása, az emberek és a teheráru korábban elképzelhetetlen gyorsasággal történő szállítása – ellenére az egyik legkevésbé hatékony eszköz a távolsági teherszállításra. Ezért fontos, hogy csökkentsük a légi forgalmat, és az energiatakarékosabb és fenntarthatóbb közlekedési módokra, például a vasúti vagy vízi közlekedésre térjünk át. Ha a társadalmi és környezeti költségeket beépítjük a jegyárakba, akkor legalább az 500 km-nél kisebb távolságokra használt, rövid távon közlekedő légi járatok gazdaságilag rögtön életképtelenné válnának.

A rendelet hatályának kiterjesztése

Az előadó úgy véli, hogy a jelenlegi küszöbérték nem elég ambiciózus, és támogatni fogja, hogy a rendelet hatályát az összes olyan repülőtérre kiterjesszék, ahol az utasok száma évente eléri legalább a 300 000 főt. A rendelet így a legkülső régiók 12 legnagyobb repülőtérének bevonásával együtt az uniós repülőterekről induló összes utas 99,2%-át lefedné.

Kvóták és új technológiák

Az előadók a befektetők ösztönzése és a méretgazdaságosság elérése érdekében kvóták bevezetését tartják szükségesnek. A rendeletnek továbbá nemcsak a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra, hanem más technológiákra, például az elektromos és hidrogénüzemű légi járművekre is ki kellene terjednie.

MÓDOSÍTÁSOK

Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 1 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(1) Az elmúlt évtizedekben a légi közlekedés ***fontos*** szerepet játszott az Unió gazdaságában. ***Egyrészt*** az egyik hajtóereje volt a gazdasági növekedésnek, a munkahelyteremtésnek, a kereskedelemnek és a turizmusnak, valamint a vállalkozások és a polgárok mobilitásának és a közöttük lévő összeköttetéseknek; ***a légi közlekedés hozzájárult a kohézió előmozdításához, a regionális egyenlőtlenségek csökkentéséhez és az összeköttetések javításához is, többek között az Unión belüli szigeti és legkülső régiókkal – különösen akkor, ha azokat más közlekedési eszközzel nehéz vagy lehetetlen elérni –, valamint a harmadik országokkal***. ***A légi közlekedés növekedése, amelyet főként a fosszilis alapú üzemanyagok és a fenntartható üzemanyagok alacsony elterjedtsége hajtott, a kibocsátások növekedéséhez vezetett. 2018-ban a légi közlekedési ágazatból származott az Unió közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásának több mint 13%-a és az Unió összes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának körülbelül 3,6%-a***. ***Az egyik legkritikusabb kihívás, amellyel ez az ágazat szembesül, az, hogy jelentősen csökkenteni kell kibocsátását, és fenntarthatóbbá kell válnia***. ***Ezt többek***

között szabályozási intézkedésekkel fogják elérni.

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 1 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében létrejött Párizsi Megállapodásban (a továbbiakban: a párizsi megállapodás) foglalt uniós éghajlat-politikai kötelezettségvállalásokkal összhangban az Unió az (EU) 2021/1119 rendeletben^{1a} (európai klímarendelet) jogi kötelezettségeket állapított meg arra vonatkozóan, hogy legkésőbb 2050-ig el kell érni a klímasemlegességet, továbbá 2030-ig el kell érni, hogy az üvegházhatású gázok nettó kibocsátása az 1990-es szinthez képest legalább 55%-kal csökkenjen. Ennek megfelelően különféle szakpolitikai eszközökre van szükség ahhoz, hogy hozzá lehessen járulni az üvegházhatású gázok kibocsátásának minden gazdasági ágazatban, többek között a légi közlekedési ágazatban történő csökkentéséhez. A légi közlekedés jelenleg kizárólag fosszilis légi jármű-üzemanyagokra támaszkodik, és a növekvő utasszám gyorsan megnövelte az ágazat nettó kibocsátását. A teljes európai légi utasforgalom 1990 óta több mint kétszeresére nőtt. További uniós szintű beavatkozás nélkül a légi közlekedés az előrejelzések szerint 2050-ig szinte teljes mértékben a fosszilis sugárhajtómű-üzemanyagokra támaszkodik majd, és a légi közlekedési ágazatból származó uniós

szén-dioxid-kibocsátás 2030-ig az előrejelzések szerint 17%-kal, 2050-ig pedig valamivel több mint 20%-kal nő 2015-höz képest, ami messze elmarad az Unió célkitűzéseitől.

^{1a} Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.)

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(2) 2020-tól a légi közlekedés egyike volt a Covid19-válság által leginkább sújtott ágazatoknak. A világjárvány felszámolását szem előtt tartva várható, hogy a légi forgalom az elkövetkező években fokozatosan újraindul, és a válság előtti szintre fog visszaállni. Ugyanakkor az ágazat kibocsátása 1990 óta növekszik, és a növekvő kibocsátás tendenciája visszatérhet a világjárvány leküzdésével. Ezért fel kell készülni a jövőre, és el kell végezni a szükséges kiigazításokat, biztosítva a légiközlekedési piac megfelelő működését, amely **teljes mértékben** hozzájárul az Unió éghajlat-politikai céljainak eléréséhez, **konkrétan a klímasemlegesség legkésőbb 2050-ig történő megvalósításával**, magas szintű összekapcsoltsággal, biztonsággal és védelemmel.

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 2 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A légi közlekedés teljes üzemanyagigényének csökkentése a repülés éghajlati hatása csökkentésének hatékony eszköze. A megfelelő mechanizmus kialakításával lehetővé válik, hogy az ágazat teljes üzemanyag-ellátásán belül nőjön a fenntartható légi jármű-üzemanyagok részaránya. A teljes üzemanyagigény ilyen csökkentését célzó intézkedéseknek magukban kell foglalniuk üzemanyag-hatékonysági intézkedéseket, az üzemanyag-pazarlás csökkentését és a pilóták kötelező képzését, szinergiákat teremtve más közlekedési módokkal annak érdekében, hogy elősegítsék a modális váltást az életképes, fenntartható alternatívákra, amennyiben léteznek ilyenek.

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 2 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) Az energiahatékonyság elsődlegességének átfogó elvét az energiarendszereken túlmenően minden ágazatban, többek között a közúti közlekedés, a hajózás és a légi közlekedés terén is figyelembe kell venni. Ezt különösen figyelembe kell venni a nagyobb energiahatékonyságú

hajtóművek és fenntartható alternatív üzemanyagok és technológiák bevezetésével, többek között a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiával vagy zöld hidrogénnel hajtott légi járművek gyors fejlesztésével kapcsolatos szakpolitikai, tervezési és beruházási döntéseknél.

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az uniós légiközlekedési ágazat működését az Unión belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legintegráltabb ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. A légi közlekedés külső **politikáját** a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten **megállapított szabályok**, valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások **szabályozzák**.

Módosítás

(3) Az uniós légiközlekedési ágazat működését az Unión belüli határokon átnyúló jellege és globális dimenziója határozza meg. A légi közlekedés belső piaca az Unió egyik legintegráltabb ágazata, amelyre a piacra jutás és a működési feltételek tekintetében egységes szabályok vonatkoznak. A légi közlekedés **külső politikája esetében figyelembe kell venni** a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) által globális szinten, valamint az Unió vagy tagállamai és harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú megállapodások keretében **megállapított eljárásokat. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok globális piacának megteremtése érdekében az Uniónak globális szerepet kell vállalnia a fenntartható üzemanyagok használata felé való átállásban, nemzetközi tárgyalásokat kell folytatnia a fenntartható légi jármű-üzemanyagok fogalom meghatározásainak és előírásainak harmonizálása érdekében. Az Uniónak az ICAO globális közgyűlésén támogatnia kell és meg kell kezdenie a**

*globális légi közlekedésben a fenntartható
légijármű-üzemanyagok kötelező
kvótájáról szóló tárgyalásokat.*

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

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

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

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(6) A fenntartható fejlődés a közös közlekedéspolitika alapvető célja. Ez összehangolt megközelítésmódot tesz szükségessé annak érdekében, hogy az uniós közlekedési rendszerek hatékony működése és a környezet védelme egyaránt megoldható legyen. A légi közlekedés fenntartható fejlődéséhez olyan intézkedések bevezetésére van szükség, amelyek célja az uniós repülőterekről közlekedő légi járművek szén-dioxid-kibocsátásának ***és szén-dioxidtól eltérő kibocsátásainak*** csökkentése, ***valamint az olyan hatékony gazdasági eszközök kifejlesztése, amelyek biztosítják, hogy teljes mértékben internalizálják az ágazatból származó kibocsátások tényleges költségét.*** Ezeknek az intézkedéseknek ***mindenképpen*** hozzá kell járulniuk az Unió 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez, ***valamint a környezet és az egészség védelméhez. A hagyományos légi jármű-üzemanyagok aromás és kén tartalmának csökkentése – vagy más intézkedések, például a repülési magasság csökkentése – nemcsak éghajlati előnyökkel járna azáltal, hogy a nagy magasságban csökkenne a kondenzcsíkok okozta felmelegedés, hanem a repülőterek környékén a levegő minősége is javulna. Az aromás anyagok és a kén csökkenésével az üzemanyag minősége is javulni fog, valamint csökkennek a költségek. Az aromás tartalom***

csökkentése valójában egyszerű, jelenleg is megvalósítható finomítási eljárás. Az aromás és kéntartalom csökkentésére irányuló intézkedéseknek tudományos hatásvizsgálaton kell alapulniuk, figyelembe véve annak környezeti előnyeit, valamint a járatüzemeltetésre és a biztonságra gyakorolt hatását.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A Bizottság által 2020 decemberében elfogadott, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény¹⁰ meghatározza az uniós közlekedési rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és ellenállóbbá tételéhez szükséges lépéseket. A légiközlekedési ágazat **szén-dioxid-mentesítése** szükséges és kihívást jelentő folyamat, különösen rövid távon. Az európai és nemzeti kutatási és innovációs légiközlekedési programokban elért technológiai fejlődés hozzájárult a kibocsátások jelentős csökkentéséhez az elmúlt évtizedekben. A légi forgalom globális növekedése azonban meghaladta az ágazat kibocsátáscsökkentését. Mivel az elkövetkező **évtizedekben** az új technológiák várhatóan hozzájárulnak majd a rövid távú légi közlekedés fosszilis energiától való függőségének csökkentéséhez, **a fenntartható légijármű-üzemanyagok jelentik az egyetlen megoldást** az összes repülési tartomány **jelentős mértékű szén-dioxid-mentesítésére**, már rövid távon is. Ez a

Módosítás

(7) A Bizottság által 2020 decemberében elfogadott, a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló közlemény¹⁰ meghatározza az uniós közlekedési rendszer zöld és digitális átalakulásának megvalósításához és ellenállóbbá tételéhez szükséges lépéseket. **A klímasegesség elérése érdekében az európai zöld megállapodás előírja, hogy 2050-ig (az 1990-es szinthez képest) 90%-kal kell csökkenteni a közlekedési kibocsátásokat.** A légiközlekedési ágazat **szén-dioxid-kibocsátásának és szén-dioxidtól eltérő kibocsátásainak csökkentése** szükséges és kihívást jelentő folyamat, különösen rövid távon. Az európai és nemzeti kutatási és innovációs légiközlekedési programokban elért technológiai fejlődés hozzájárult a kibocsátások jelentős csökkentéséhez az elmúlt évtizedekben. A légi forgalom globális növekedése azonban meghaladta az ágazat kibocsátáscsökkentését. Mivel az elkövetkező **évtizedben az új technológiák várhatóan hozzájárulnak majd a légi közlekedés fosszilis energiától való**

potenciál azonban jelenleg nagyrészt kiaknázatlan.

függőségének csökkentéséhez, és az új, zéró kibocsátású légitársaság-technológiák, mint például az elektromos vagy a hidrogénüzemű légitársaságok közép- és hosszú távon fontos szerepet játszhatnak a kereskedelmi repülésben, a fenntartható fejlett bioüzemanyagok vagy szintetikus üzemanyagok ígéretes megoldást jelenthetnek az összes repülési tartomány kibocsátásának mérséklésére, már rövid távon is. Ez a potenciál azonban jelenleg nagyrészt kiaknázatlan.

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

¹⁰ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (COM(2020)0789), 2020.12.9.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 7 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) Mivel nem valószínű, hogy a légiközlekedési ágazat rövid és középtávon klímasemlegessé válik, biztosítani kell, hogy lehetőség szerint mind az utasok, mind a teheráru esetében a leginkább fenntartható közlekedési módot használják. A vasúti és más fenntartható közlekedési módokra való átállás megkönnyítése érdekében az első lépés a szükséges átláthatósági eszköz megteremtése lenne, hogy az emberek tájékozottan dönthessenek arról, hogy léteznek-e ilyen fenntartható közlekedési módok az egyes rövid távon közlekedő légi

járatok esetében, és hogy azok az utazási idő tekintetében versenyképesek-e. Az Unió egyes peremterületein nem feltétlenül állnak rendelkezésre, illetve valahol egyáltalán nem állnak rendelkezésre fenntartható alternatívák. A Bizottságnak ezt figyelembe kell vennie a rövid távon közlekedő légi járatok jegyzékének összeállítása során.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 7 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7b) A kutatás és az innováció jelentős szerepet fog játszani a fenntartható és szintetikus légi jármű-üzemanyagok fejlesztésében és termelési kapacitásuk kiépítésében. A Bizottság által meghatározott releváns uniós finanszírozási programokon belül egyértelműen meg kell határozni a megfelelő beruházási prioritást.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8) A fenntartható légi jármű-üzemanyagok folyékony, **cseppfolyós** üzemanyagok, amelyek teljes mértékben helyettesíthetik a hagyományos légi jármű-üzemanyagokat, és kompatibilisek a meglévő légi jármű-motorokkal. A polgári vagy katonai légi közlekedésben való

(8) *A fenntartható légi jármű-üzemanyagok folyékony, gáznemű, helyettesítő és nem helyettesítő üzemanyagok, amelyek felválthatják a fosszilis légi jármű-üzemanyagokat. A jelenleg már elérhető legelterjedtebb fenntartható légi jármű-üzemanyagok*

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

folyékony, helyettesítő üzemanyagok, amelyek teljes mértékben helyettesíthetik a hagyományos légijármű-üzemanyagokat, és kompatibilisek a meglévő légijármű-motorokkal. A polgári vagy katonai légi közlekedésben való felhasználás céljából globális szinten már számos fenntartható **helyettesítő légijármű-üzemanyag előállítási módja** kapott tanúsítványt. **Ezek** technológiailag készen állnak arra, hogy már nagyon rövid távon fontos szerepet töltsenek be a légi közlekedésből származó kibocsátás csökkentésében. **Középtávon** várhatóan a légijárműüzemanyag-mix **jelentős** részét fogják kitenni. **A hajtóművel rendelkező légi járművek egyéb alternatívái, például a villamos energia vagy a folyékony hidrogén várhatóan fokozatosan kulcsszerepet játszanak majd a légi közlekedésben használt fosszilis kerozin helyettesítésében, kezdve a rövid távolságú repülésekkel. Továbbá ezek a helyettesítő és nem helyettesítő fenntartható légijármű-üzemanyagok hozzá fognak járulni az üzemeltető által felhasznált végső üzemanyag aromás tartalmának csökkentéséhez, ezáltal segítve az egyéb nem-CO₂-kibocsátások csökkentését.**

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) Globális szinten a fenntartható **légijármű-üzemanyagokat az ICAO szabályozza**. Az ICAO **részletes követelményeket állapít meg** a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompensációs és

Módosítás

(10) Globális szinten **az országok az ICAO-n keresztül diplomáciai úton egyeztetnek a tanúsítási módszerekről és a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó egyéb követelményekről és**

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

célkitűzésekről. Ide tartoznak azok a fenntarthatósági kritériumok is, amelyeket az ICAO Tanácsa nemrég, 2021-ben fogadott el, hogy a fenntartható légi jármű-üzemanyagok a nemzetközi légi közlekedés kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszere (CORSIA) keretében figyelembe vehetők legyenek. Bár a CORSIA ösztönzőket határoz meg, és a fenntartható légi jármű-üzemanyagok a nemzetközi légi közlekedésre vonatkozó, törekvésként megfogalmazott hosszú távú célok megvalósíthatóságára irányuló munka fontos pillérét alkotják, jelenleg nincs kötelező rendszer a fenntartható légi jármű-üzemanyagok nemzetközi járatokon való használatára vonatkozóan. Az EU vagy tagállamai és a harmadik országok közötti átfogó két- vagy többoldalú légiközlekedési megállapodások általában tartalmazzák környezetvédelmi rendelkezéseket. Ezek a rendelkezések azonban egyelőre nem írják elő a szerződő felek számára kötelező érvényű követelményeket a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatára vonatkozóan.

Módosítás 15

Rendelethez irányuló javaslat 15 preambulumbeközlés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi járatként üzemelő, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre kell alkalmazni. A rendelet nem alkalmazandó a humanitárius, kutatási, mentési, katasztrófaelhárítási vagy orvosi célú műveletekben részt vevő légi

Módosítás

(15) Ezt a rendeletet a kereskedelmi légi járatként üzemelő, polgári légi közlekedésben részt vevő légi járművekre, **többek között az üzleti repülésre és a kedvtelési célú repülésre** kell alkalmazni. A rendelet nem alkalmazandó a humanitárius, kutatási, mentési,

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

katasztrófaelhárítási vagy orvosi célú műveletekben részt vevő légi járművekre, például a katonai légi járművekre, valamint a vámügyi, rendőrségi és tűzoltási műveletekre. Az ilyen körülmények között üzemeltetett járatok ugyanis kivételes jellegűek, és mint ilyenek, nem mindig tervezhetők ugyanolyan módon, mint a menetrend szerinti járatok. Működésük jellegéből adódóan előfordulhat, hogy nem mindig képesek teljesíteni az e rendelet szerinti kötelezettségeket, mivel ez szükségtelen terhet jelenthet a számukra. Annak érdekében, hogy az egységes uniós légiközlekedési piacon egyenlő versenyfeltételek érvényesüljenek, e rendeletnek az EU területén található repülőterekről üzemeltetett kereskedelmi légi forgalom lehető legnagyobb részére ki kell terjednie. Ugyanakkor annak érdekében, hogy a légi összeköttetés az uniós polgárok, vállalkozások és régiók javát szolgálhassa, el kell kerülni, hogy indokolatlan terhek háruljanak a **nagyon** kis repülőtereken végzett légiközlekedési műveletekre. Meg kell határozni az éves légi utasforgalomra és teherforgalomra vonatkozó küszöbértéket, amely alatt a repülőterek nem tartoznak e rendelet hatálya alá. ***A légi összeköttetés biztosításával kapcsolatos ugyanezen okból kifolyólag az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt kis szigeteken vagy legkülső régiókban található légiüzemanyag-forgalmazókat átmenetileg mentesíteni kell a fenntartható légi jármű-üzemanyagra vonatkozó kötelezettségek alól.*** A rendelet hatályának azonban 2050-re az uniós repülőterekről induló teljes forgalom legalább 94 %-ára ki kell terjednie. Ugyanezen okokból küszöbértéket kell meghatározni azon

légijármű-üzembentartók mentesítésére, amelyek nagyon csekély számú járatot indítanak az *Unió* területén található repülőterekről. *Mindazonáltal bármely uniós repülőtér vagy az ilyen repülőterekről üzemelő légijármű-üzembentartó bármikor dönthet úgy, hogy e rendelet hatálya alá tartozzon, és ennek megfelelően kezeljék. Ebben az összefüggésben a fenntartható légijármű-üzemanyaghoz kapcsolódó szükséges infrastruktúra fejlesztéséhez uniós támogatást lehetne nyújtani azoknak a szigeteken és legkülső régiókban található repülőtereknek, amelyek úgy döntöttek, hogy e rendelet hatálya alá tartoznak.*

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 16 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

16. Elő kell mozdítani az olyan fenntartható légijármű-üzemanyagok fejlesztését és bevezetését, amelyek **nagy lehetőségeket rejtnek magukban a fenntarthatóság és a kereskedelmi kieléreltség szempontjából**, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése érdekében. Ennek támogatnia kell az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, és rövid és hosszú távon elegendő fenntartható légijármű-üzemanyagot kell biztosítania a légi közlekedés számára, hozzájárulva ezzel az uniós közlekedés dekarbonizációs törekvéseihez, ugyanakkor fokoznia kell a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. ***E célból az (EU)***

Módosítás

(16) Elő kell mozdítani az olyan fenntartható légijármű-üzemanyagok fejlesztését és bevezetését, amelyek kereskedelmileg kieléreltek, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése érdekében, ***előnyben részesítve a fenntarthatóság szempontjából legtöbb lehetőséget kínáló üzemanyagokat.*** Ennek támogatnia kell az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, és rövid és hosszú távon elegendő fenntartható légijármű-üzemanyagot kell biztosítania a légi közlekedés számára, hozzájárulva ezzel az uniós közlekedés dekarbonizációs törekvéseihez, ugyanakkor fokoznia kell a magas szintű környezetvédelem érdekében

2018/2001 irányelv IX. mellékletének A. és B. részében felsorolt alapanyagokból előállított fenntartható légi jármű-üzemanyagok, valamint a szintetikus légi jármű-üzemanyagok támogathatók. Különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított fenntartható légi jármű-üzemanyagok alapvető fontosságúak, mivel jelenleg ez a kereskedelmileg legfejlettebb technológia a légi közlekedés szén-dioxid-mentesítésére már rövid távon.

tett uniós erőfeszítéseket.

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 16 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16a) Az elkövetkező években exponenciálisan növelni kell a fenntartható légi jármű-üzemanyagok fejlesztését és előállítását. Az Uniónak és a tagállamoknak be kell fektetniük a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kutatására és gyártására irányuló projektekre, mivel ezek egyaránt rejtenek környezetvédelmi és ipari lehetőségeket. A fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállításának az Unión belül kell összpontosulnia, ezzel valamennyi tagállamban ipari, foglalkoztatási és kutatási lehetőségeket teremtve.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(18) Egységes, egyértelmű és **szilárd** fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára **teljes bizonyossággal** garantálni lehessen a fenntartható légi jármű-üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságát. Az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a fenntartható légi jármű-üzemanyagok támogathatóságát az (EU) 2018/2001 irányelv¹² 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelés alapján kell meghatározni.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=hu>

Módosítás

(18) Egységes, egyértelmű, **szilárd és tartós** fenntarthatósági keretre van szükség ahhoz, hogy a légi közlekedés és az üzemanyagipar szereplői számára **jogbiztonsággal** garantálni lehessen a fenntartható légi jármű-üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságát. Az egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal való összhang biztosítása érdekében a fenntartható légi jármű-üzemanyagok támogathatóságát az (EU) 2018/2001 irányelv¹² 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági kritériumoknak való megfelelés alapján kell meghatározni.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=hu>

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légi jármű-üzembentartók egyenlő esélyek alapján versenyezzenek a fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. A légiközlekedési szolgáltatások piacán bekövetkező torzulások elkerülése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi uniós repülőteret el kell látni a fenntartható légi jármű-üzemanyagok egységes, minimálisan biztosítandó részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel. Míg

Módosítás

(19) E rendeletnek törekednie kell annak biztosítására, hogy a légi jármű-üzembentartók egyenlő esélyek alapján versenyezzenek a fenntartható légi jármű-üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében. A légiközlekedési szolgáltatások piacán bekövetkező torzulások elkerülése érdekében az e rendelet hatálya alá tartozó valamennyi uniós repülőteret el kell látni a fenntartható légi jármű-üzemanyagok egységes, minimálisan biztosítandó részarányának megfelelő üzemanyag-mennyiséggel. Míg

a piac szabadon forgalmazhat és használhat fél nagyobb mennyiségű fenntartható üzemanyagot, e rendeletnek biztosítania kell, hogy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok kötelező minimálisan biztosítandó részaránya valamennyi érintett repülőtéren azonos legyen. A rendelet hatályon kívül helyez minden olyan, nemzeti vagy regionális szinten közvetlenül vagy közvetve megállapított követelményt, amely előírja a légitársaság-üzembentartók vagy a légitársaságüzemanyag-forgalmazók számára, hogy az e rendeletben előírtaktól eltérő céllal használjanak fel vagy forgalmazzanak fenntartható légitársaság-üzemanyagokat. Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ezáltal ösztönözzék a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb üzemanyag-technológiák alkalmazását, amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a szintetikus légitársaság-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részarányát. Külön részkötelezettséget kell meghatározni a szintetikus légitársaság-üzemanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus légitársaság-üzemanyagok a hagyományos légitársaság-üzemanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett figyelemreméltó előnyökkel járnak a fenntartható légitársaság-üzemanyagok más típusaihoz képest a termelési folyamat erőforrás-hatékonysága

a piac szabadon forgalmazhat és használhat fél nagyobb mennyiségű fenntartható üzemanyagot, e rendeletnek biztosítania kell, hogy a fenntartható légitársaság-üzemanyagok kötelező **minimálisan biztosítandó** részaránya valamennyi érintett repülőtéren – **ideértve a szigeteken találhatóakat is** – azonos legyen **a szigeteket a kontinenssel összekötő légi útvonalak kritikusságának figyelembevétele érdekében**. Ez a rendelet hatályon kívül helyez minden olyan, nemzeti vagy regionális szinten közvetlenül vagy közvetve megállapított követelményt, amely előírja a légitársaság-üzembentartók vagy a légitársaságüzemanyag-forgalmazók számára, hogy az e rendeletben előírtaktól eltérő céllal használjanak fel vagy forgalmazzanak fenntartható légitársaság-üzemanyagokat. Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ezáltal ösztönözzék a piac fejlődését és a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb üzemanyag-technológiák alkalmazását, amelyek növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítésére, e rendeletnek fokozatosan növelnie kell a szintetikus légitársaság-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részarányát. Külön részkötelezettséget kell meghatározni a szintetikus légitársaság-üzemanyagokra vonatkozóan, tekintettel az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciáljára, valamint a jelenlegi becsült előállítási költségeikre. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus légitársaság-üzemanyagok a hagyományos légitársaság-üzemanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is

tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légitűanyagok előállításának költségeit azonban jelenleg 3–6-szor magasabbnak becsülik, mint a hagyományos légitűanyagok piaci árát. Ezért e rendeletnek külön részkötelezettséget kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan. **Fontolásra lehetne venni a szintetikus üzemanyagok egyéb típusainak – például a jelentős ÜHG-kibocsátás-csökkenést eredményező alacsony széndioxid-kibocsátású szintetikus üzemanyagoknak – a bevezetését e rendelet hatálya alá a jövőbeli felülvizsgálatok során, amennyiben ezek az üzemanyagok a megújulóenergia-irányelv értelmében kerülnek meghatározásra.**

Módosítás 20

Rendelethez irányuló javaslat 22 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(22) Az e rendelet hatálya alá tartozó **repülőtereknek** biztosítaniuk kell, hogy minden szükséges infrastruktúra rendelkezésre álljon a fenntartható légitűanyag-üzemanyag szállításához, tárolásához és töltéséhez annak érdekében, hogy az infrastruktúra hiánya ne akadályozza az ilyen fenntartható légitűanyagok elterjedését. Szükség esetén az Ügynökség számára lehetővé kell tenni, hogy megkövetelje egy uniós **repülőtértől**, hogy **szolgáltasson** információkat a légitűanyag-üzemanyagok fenntartható légitűanyagokkal való zökkenőmentes ellátásához és üzemanyag-töltéséhez rendelkezésre álló

elérhetnek. Emellett figyelemreméltó előnyökkel járnak a fenntartható légitűanyagok más típusaihoz képest a termelési folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti). A szintetikus légitűanyagok előállításának költségeit azonban jelenleg 3–6-szor magasabbnak becsülik, mint a hagyományos légitűanyagok piaci árát. Ezért e rendeletnek külön részkötelezettséget kell megállapítania erre a technológiára vonatkozóan.

Módosítás

(22) Az e rendelet hatálya alá tartozó **az üzemanyag-ellátásban részt vevő érintett feleknek** biztosítaniuk kell, hogy minden szükséges infrastruktúra rendelkezésre álljon a fenntartható légitűanyag-üzemanyag szállításához, tárolásához és töltéséhez annak érdekében, hogy az infrastruktúra hiánya ne akadályozza az ilyen fenntartható légitűanyagok elterjedését. **E kötelezettségnek – az elektromos légitű járművek és a megújulóhidrogén-hajtású légitű járművek elterjedésével arányosan – magában kell foglalnia az elektromos töltőinfrastruktúrával és a hidrogéntöltő infrastruktúrával kapcsolatos kapacitást**

infrastruktúráról. Az Ügynökség szerepének lehetővé kell tennie, hogy a repülőterek és a légitársaságok közös kapcsolattartó ponttal rendelkezzenek abban az esetben, ha technikai pontosításra van szükség az üzemanyag-infrastruktúra rendelkezésre állásával kapcsolatban.

biztosítását is. Szükség esetén az Ügynökség számára lehetővé kell tenni, hogy megkövetelje **az uniós repülőtéren az üzemanyag-ellátásban részt vevő érintett felektől**, hogy **szolgáltatassanak** információkat a légi jármű-üzembentartók fenntartható légi jármű-üzemanyagokkal való zökkenőmentes ellátásához és üzemanyag-töltéséhez rendelkezésre álló infrastruktúráról. Az Ügynökség szerepének lehetővé kell tennie, hogy a repülőterek és a légitársaságok közös kapcsolattartó ponttal rendelkezzenek abban az esetben, ha technikai pontosításra van szükség az üzemanyag-infrastruktúra rendelkezésre állásával kapcsolatban.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 22 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(22a) Számos uniós repülőteret csővezetékeken keresztül látnak el légi jármű-üzemanyagokkal olyan finomítókból vagy keverőlétesítményekből, ahol a biztonsági és fenntarthatósági előírások teljesítése érdekében eleget kell tenni a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó keverési kötelezettségnek. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a légi járműüzemanyag-forgalmazók folyamatosan és zavartalanul hozzáférhessenek a légi jármű-üzemanyagok polgári légi közlekedésben biztosított infrastruktúrájához, hogy hagyományos légi jármű-üzemanyagokat és megfelelő arányban fenntartható

légijármű-üzemanyagokat tartalmazó légijármű-üzemanyagokat egyaránt szállíthassanak. Logisztikai és gyakorlati szempontból, illetve a költségek és széndioxid-kibocsátási bírság szempontjából megvalósíthatatlan, hogy az I. mellékletben meghatározott rendelkezéseknek eleget téve a finomítókból és a keverőlétesítményekből alternatív eszközökkel, például közúton/teherautóval elegendő mennyiségű fenntartható légijármű-üzemanyagot szállítsanak az uniós repülőterekre. A fenntartható légijármű-üzemanyagok e rendeletben előírt minimális mennyiségének szállításához elengedhetetlen lesz, hogy az üzemanyag-forgalmazók tulajdonában lévő csővezetékeken – ahol vannak ilyenek –, valamint a már meglévő vasúti létesítményeken felül igénybe vegyék az említett csővezetékeket is.

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 26 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(26a) Ennek a rendeletnek elő kell segítenie a légi közlekedés környezeti lábnyomának nagyobb átláthatóságát. A légiközlekedési szolgáltatások felhasználóit tájékoztatni kell a repülőterek, a repülőtéri szolgáltatások és a légi járatok teljes életciklusra vonatkozó kibocsátásáról, többek között a fenntartható alternatív üzemanyagok használatáról is, hogy tájékozott döntéseket hozhassanak közlekedési igényeikkel és a kapcsolódó környezeti

hatásokkal kapcsolatban.

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 29 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(29) ***A befizetett bírságokból származó bevételeket arra kell fordítani, hogy légiközlekedési ágazatban előmozdítsák a fenntartható légijármű-üzemanyagok és a kapcsolódó új technológiák forgalmazását és felhasználását, valamint segítsék a légiközlekedési szolgáltatókat éghajlat-politikai és környezetvédelmi céljaik elérésében. E célból ezeket a bevételeket a 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett innovációs alaphoz kell rendelni.*** Az e rendeletben meghatározott célértékeket nem teljesítő forgalmazókkal szembeni szankciókat ki kell egészíteni azzal a kötelezettséggel, hogy a következő évben a piacot úgy kell ellátni, hogy a kvótát a hiányt is pótolva teljesítsék;

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat 31 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(31) ***5 éves átmeneti időszakot kell biztosítani annak érdekében, hogy a légijárműüzemanyag-forgalmazók, az uniós repülőterek és légijármű-üzembentartók észszerű időt kapjanak a szükséges technológiai és logisztikai***

Módosítás

törölve

beruházások megvalósítására. Ebben a szakaszban a nagyobb arányban fenntartható légitársaság-üzemanyagot tartalmazó légitársaság-üzemanyag felhasználható a fenntartható légitársaság-üzemanyagok alacsonyabb arányának kompenzálására, vagy annak ellensúlyozására, ha a hagyományos légitársaság-üzemanyag más repülőtereken korlátozottan elérhető.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 32 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(32a) Az elektromos hajtású repülőgépek fokozatos bevezetése és a légi közlekedési ágazatban a villamos energia fokozott használata a jövőben a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia hiányához vezethet ebben az ágazatban. Amennyiben e rendelet felülvizsgálatakor a Bizottság értékelésében ilyen hiányt észlel, e felülvizsgálat részeként javasolhatja a szintetikus légitársaság-üzemanyagok fogalom meghatározásának ennek megfelelő kiigazítását.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ez a rendelet harmonizált szabályokat állapít meg a fenntartható légitársaság-

Ez a rendelet harmonizált szabályokat állapít meg a fenntartható légitársaság-

üzemanyagok elterjedésére és kínálatának biztosítására vonatkozóan.

üzemanyagok elterjedésére és kínálatának biztosítására vonatkozóan, **többek között azáltal, hogy kötelezettségeket állapítanak meg a légi járműüzemanyag-forgalmazók számára, hogy biztosítsák a fenntartható légi jármű-üzemanyag egy részét, a légi jármű-üzemeltetők számára üzemanyag-feltöltési kötelezettséget, az uniós repülőterek számára pedig a szükséges infrastruktúra biztosítására vonatkozó kötelezettségeket írnak elő.**

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 1 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— „Uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 2. cikkének 2. pontjában meghatározott **olyan repülőtér, ahol a jelentéstételi időszakban az utasforgalom meghaladta az 1 millió utast, vagy az áruforgalom meghaladta a 100 000 tonnát, és amely nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található;**

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

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 2 franciabekezdés

Módosítás

— „Uniós repülőtér”: a 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ 2. cikkének **I.** pontjában meghatározott **polgári repülőtér;**

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

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

— „légijármű-üzembentartó”: az a személy, aki legalább **52**, uniós repülőtérrel induló kereskedelmi légi járatot üzemeltetett a jelentéstételi időszakban, vagy ha ez a személy nem azonosítható, a légi jármű tulajdonosa;

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 2 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- „**az infrastruktúra működésének irányításáért felelős szervezetek**”: a **96/67/EK irányelv 2. cikkének g) pontjában meghatározott uniós repülőterek, üzemanyag-forgalmazók vagy földi kiszolgálók, amelyek a fenntartható légijármű-üzemanyagok szállításához, tárolásához és felvételéhez szükséges infrastruktúrákért felelősek;**

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 3 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 3 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- **„kedvtelési célú légi járat”**: légi jármű személyes vagy szabadidős célra történő használata, amely nem köthető üzleti vagy szakmai célú használathoz.

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 3 b franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- **„rövid távon közlekedő légi járat”**: olyan közvetlen vagy közvetett légi járat, amelynél az indulási repülőtér és a végső célállomás közötti távolság légvonalban kevesebb mint 1000 km;

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 3 c franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- **„rövid távon közlekedő légi járat fenntartható alternatívája”**: az utasok és az áruk szállítására fenntarthatóbb, menetrend szerinti tömegközlekedési módok vehetők igénybe olyan célállomásra, amelyet rövid távon közlekedő légi járat szolgál ki, versenyképes menetidőt kínálva;

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 3 bekezdés – 3 d franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- „üzleti repülés”: olyan repülés, amely esetében vállalkozások vagy magánszemélyek légi járműveket működtetnek vagy használnak utasok vagy áruk szállítására üzletvitelük elősegítése céljából, amennyiben a légi jármű repülésének célja általában nem minősül a nagyközönség által igénybe vehetőnek, és a légi jármű vezetését olyan személyek látják el, akik legalább érvényes kereskedelmi pilótaengedéllyel rendelkeznek, műszerrepülő jogosítással;

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 5 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

tanúsítottak;

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – 8 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

— **az** (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott, a légi közlekedésben használt, **folyékony és légnemű** nem biológiai eredetű, megújuló üzemanyagok, **vagy – a 14. cikk sérelme nélkül – az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 1. pontjában meghatározott, szintén a légi közlekedésben használt megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia; a szintetikus légi jármű-üzemanyagok előállításához szükséges szenet lehetőleg közvetlenül a levegőből nyerjék ki.**

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 9 a franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

— **„megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia” vagy „megújuló villamos energia”**: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 1. pontjában meghatározott, megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia;

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 9 bekezdés – 9 b franciabekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

— „**megújuló energiaforrásokból előállított hidrogén**” vagy „**megújuló hidrogén**”: **megújuló villamos energiából vagy az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott, nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló tüzelőanyagokból előállított hidrogén;**

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A légitársaságüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy az **egyes** uniós repülőtereken a légitársaság-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légitársaság-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – a minimálisan biztosítandó részarányban tartalmazzon fenntartható légitársaság-üzemanyagot, **beleértve a szintetikus légitársaság-üzemanyag minimálisan biztosítandó részarányát is.**

(1) 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig a légitársaság-üzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy az **e rendelet hatálya alá tartozó, nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található** uniós repülőtereken, **ahol az utasforgalom meghaladta a 700 000 utast, vagy az áruforgalom a jelentéstételi időszakban meghaladta a 20 000 tonnát,** a légitársaság-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légitársaság-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – a minimálisan biztosítandó részarányban tartalmazzon fenntartható légitársaság-üzemanyagot.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) *A 14. cikk alkalmazásának sérelme nélkül, 2030. január 1. és 2049. december 31. között a légi járműüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy minden egyes uniós repülőtéren, ahol az utasforgalom meghaladta a 500 000 utast, vagy az áruforgalom a jelentéstételi időszakban meghaladta a 20 000 tonnát, a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légi jármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – a minimálisan biztosítandó részarányban tartalmazzon fenntartható légi jármű-üzemanyagot, beleértve a szintetikus légi jármű-üzemanyag minimálisan biztosítandó részarányát is.*

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) *A 14. cikk alkalmazásának sérelme nélkül, 2035. január 1. és 2049. december 31. között a légi járműüzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy a nem az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében felsorolt legkülső régiókban található uniós repülőtereken, ahol az utasforgalom meghaladta a 50 000 utast, vagy az áruforgalom a jelentéstételi időszakban meghaladta a*

10 000 tonnát, a légi jármű-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légi jármű-üzemanyag – az I. mellékletben meghatározott értékek és alkalmazási időpontok szerint – a minimálisan biztosítandó részarányban tartalmazzon fenntartható légi jármű-üzemanyagot, beleértve a szintetikus légi jármű-üzemanyag minimálisan biztosítandó részarányát is.

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1c) Az Unió területén található repülőtér vagy az (1) vagy (2) bekezdés hatálya alá nem tartozó uniós repülőterekről üzemelő légi jármű-üzembentartó kérheti a Bizottságtól, hogy e rendelet értelmében uniós repülőtérként, illetve légi jármű-üzemeltetőként kezelje. Az adott repülőtérnek vagy légi jármű-üzembentartónak ennek megfelelően tájékoztatnia kell az Ügynökséget és az illetékes hatóságokat.

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) 2025. január 1-jéig a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a légi járműüzemanyag-forgalmazók folyamatosan és zavartalanul

hozzáférhessenek a légi jármű-üzemanyagok polgári légi közlekedésben biztosított infrastruktúrájához, hogy valamennyi uniós repülőtérre hagyományos légi jármű-üzemanyagokat és az I. melléklet szerinti részarányban fenntartható légi jármű-üzemanyagokat tartalmazó légi jármű-üzemanyagokat egyaránt szállíthassanak.

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat 4 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. cikk

A sugárhajtómű-üzemanyagok széndioxid-kibocsátástól eltérő hatásainak csökkentése

(1) A Bizottság 2024. január 1-jéig, majd azt követően háromévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli a légi járműüzemanyag-forgalmazók által a hagyományos üzemanyagok aromás- és kéntartalmának csökkentése és esetleges megszüntetése felé vezető lehetséges utakat és az eddigi előrehaladást.

(2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett jelentéseihez adott esetben jogalkotási javaslatokat csatol a légi jármű-üzemanyagok aromás- és kéntartalmának csökkentéséről és esetleges megszüntetéséről. E jelentéseket nyilvánosságra kell hozni.

Módosítás 45

**Rendeletre irányuló javaslat
5 a cikk (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5a. cikk

***A rövid távon közlekedő légi járatokkal
kapcsolatos intézkedések***

(1) A Bizottság 2023. január 1-jéig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rövid távú légi járatok – figyelembe véve a fenntartható légijármű-üzemanyagok különböző részarányait – és az alternatív kollektív közlekedési módok közötti összehasonlító tényezőkről. Ezeknek a tényezőknek ki kell terjedniük legalább a környezeti lábnyomra, és különösen az utasonkénti és megtett kilométerenkénti üvegházhatásúgáz-kibocsátásra, a zajra, a költségekre, az életciklus-alapú megközelítésre, a versenyképes utazási időre, valamint az összeköttetésre és a rendelkezésre állásra.

(2) Az (1) bekezdésben említett jelentés különösen egy olyan listát foglal magában, amely tartalmazza az összes olyan, fenntartható alternatívával rendelkező, rövid távon közlekedő légi járatot, amely az előző évben az egyes uniós repülőterekről indult. A Bizottság becslést készít a jellemző ÜHG-kibocsátásokról minden egyes fenntartható alternatívával rendelkező rövid távon közlekedő járat, valamint minden egyes fenntartható alternatíva tekintetében, valamint az utazások átlagos időtartamáról az egyes közlekedési módok tekintetében. E listának figyelembe kell vennie, hogy a szigetek repülőtereit a kontinentális repülőterekkel összekötő légi útvonalak döntő fontosságúak a szigetek

polgárainak összeköttetése és a szigetek gazdasága szempontjából.

(3) A Bizottság biztosítja, hogy mind az (1) bekezdésben említett jelentés, mind a (2) bekezdésben említett lista nyilvánosan elérhető legyen az interneten.

(4) Amennyiben a Bizottság az (1) és (2) bekezdésben úgy rendelkezik és a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról és a 2299/89/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. január 14-i 80/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a légi jármű-üzembentartók a foglalás előtt tájékoztatják ügyfeleiket a légi járat fenntartható alternatív közlekedési módokhoz viszonyított környezeti lábnyomáról, valamint az utasonkénti és megtett kilométerenkénti üvegházhatásúgáz-kibocsátásról.

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Az uniós repülőterek **vagy az infrastruktúra működésének irányításáért felelős más szervezetek** megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy megkönnyítsék a légi jármű-üzembentartók hozzáférését a légi jármű-üzemanyagokhoz az I. **melléklettel összhangban**, és biztosítják az ilyen üzemanyagok szállításához, tárolásához és felvételéhez szükséges infrastruktúrát, **valamint a légi járművek hidrogénnel és villamos energiával való ellátásához és feltöltéséhez szükséges infrastruktúrát [az**

*alternatív üzemanyagok
infrastruktúrájának kiépítéséről szóló
rendelet 13. cikkével] összhangban.*

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*Az uniós repülőterek vagy az
infrastruktúra működésének irányításáért
felelős bármely más szervezet biztosítja,
hogy az e rendelet hatálya alá tartozó
valamennyi légitársaság-üzemeltető,
beleértve a kis légitársaság-üzemeltetőket is,
fedezni tudja a fenntartható légitársaság-
üzemanyagok iránti igényét.*

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

Amennyiben a légitársaság-üzembentartók a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiánya miatt nehézségekről számolnak be az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (a továbbiakban: az Ügynökség) egy adott uniós repülőtéren a fenntartható légitársaság-üzemanyagokat tartalmazó légitársaság-üzemanyagokhoz való hozzáférés terén, az Ügynökség **indokolatlan késedelem nélkül felkéri** az uniós repülőtér, **vagy az infrastruktúra működésének irányításáért felelős egyéb szervezetet**, hogy bocsássa rendelkezésre az (1) bekezdésnek való megfelelés

rendelkezésre bocsátja az információkat.

igazolásához szükséges információkat. Az érintett uniós repülőtér **vagy a szervezet** indokolatlan késedelem nélkül rendelkezésre bocsátja az információkat.

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

Az Ügynökség értékeli a kapott információkat, és tájékoztatja a Bizottságot, ha ezek az információk arra engednek következtetni, hogy az **infrastruktúra működésének irányításáért felelős szervezet** nem teljesíti kötelezettségeit. **Meg nem felelés esetén az illetékes tagállami hatóság a 11. cikkel összhangban pénzbírságot szab ki a szervezetre.**

A 4. cikk (1) bekezdésében említett uniós repülőterek a rendelet hatálybalépését követő két éven belül megteszik szükséges intézkedéseket a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiányának azonosítása és kezelése érdekében. A 4. cikk (2) bekezdésében említett uniós repülőterek 2028. január 1. előtt megteszik a szükséges intézkedéseket a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiányának azonosítása és kezelése érdekében. A 4. cikk (3) bekezdésében említett uniós repülőterek 2033. január 1. előtt megteszik a szükséges intézkedéseket a megfelelő repülőtéri infrastruktúra hiányának azonosítása és kezelése

érdekében.

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) az egyes uniós repülőtereken forgalmazott hagyományos légijármű-üzemanyagok egyes tételeiben található fenntartható légijárműüzemanyag-típusok százalékos aránya.

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7) A tagállamok nemzeti szinten

(7) A tagállamok nemzeti szinten

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

Módosítás 53

Rendeletrre irányuló javaslat 11 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

bevezetik a kötelezettségek teljesítésének és a közigazgatási bírságok beszedésének biztosításához szükséges jogi és közigazgatási keretet. A tagállamok az említett bírságok révén beszedett összeget **a 11a. cikkben említett Alapba történő befizetésként** átutalják.

Módosítás

11a. cikk

A bírságok elosztása a fenntartható légi jármű-üzemanyagok támogatása céljából

(1) A légi közlekedési ágazatban a 11. cikk (1) bekezdésében említett szankciókból származó bevételeket a fenntartható légi jármű-üzemanyagok gyors elterjedését célzó projektek támogatásához kell rendelni annak érdekében, hogy hozzájáruljanak az üvegházhatású gázok kibocsátásának a légi közlekedési ágazatban történő csökkentéséhez.

(2) Az (1) bekezdésben említett szankciókból származó bevételekből finanszírozott projekteknek összhangban kell lenniük e rendelet céljaival, és támogatniuk kell különösen az olyan innovatív légi jármű-technológiák fejlesztését, tesztelését és bevezetését, amelyek képesek jelentős kibocsátáscsökkentést elérni, ideértve a villamos energiával vagy hidrogénnel

hajtott repülőgépeket is, a szükséges fenntartható légi jármű-infrastruktúra fejlesztését azon szigeteken és legkülső régiókban található repülőtereken, amelyek úgy döntöttek, hogy e rendelet értelmében uniós repülőterként kezeljék őket, valamint támogatniuk kell a munkavállalók átcsoportosítását, átképzését és továbbképzését a szociális partnerekkel folytatott minőségi szociális párbeszéd keretében és különös tekintettel a nőkre, a repüléstechnikai ágazatba és a kapcsolódó ágazatokba való bevonásuk előmozdítása érdekében.

(3) Az (1) bekezdésben említett bírságokból származó bevételeket a 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett innovációs alaphoz kell rendelni.

(4) A (2) bekezdésben említett finanszírozott projektekkel kapcsolatos valamennyi információt és a szankciókkal kapcsolatos minden egyéb lényeges információt kellő időben, az Alap (3) bekezdésben említett honlapjának külön részében a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

d) *az uniós repülőtereken üzemanyag-ellátásban érintett felek* a 6. cikkben meghatározott kötelezettségeknek való megfelelésének helyzete;

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat 12 cikk – 1 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

f) a légitársaság-üzembentartók által az uniós repülőterekről induló járatokon történő felhasználásra vásárolt összes fenntartható légitársaság-üzemanyag eredete, jellemzői és **átalakítási technológiája**.

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat 13 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

13. cikk

Átmeneti időszak

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

Módosítás

törölve

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat 14. cikk

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

(1) A Bizottság 2027. január 1-jéig, majd azt követően ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet értékeléséről. A Bizottság minden további jogalkotási javaslatához hatásvizsgálatot csatol, beleértve annak költségeinek esetleges ellentételezését is. A jelentést közzé kell tenni.

(2) Az (1) bekezdésben említett jelentés a következőkre összpontosít:

- a) *a légi közlekedési technológiák és az üzemanyagok piacának alakulása, különösen a fenntartható légijármű-üzemanyagok alakulása és annak az Unió belső légiközlekedési piacára gyakorolt hatása, beleértve e rendeletnek az európai légi fuvarozók és repülőterek versenyképességére, az esetleges kibocsátásáthelyezésre, valamint a szigeteket a kontinenssel összekötő légi útvonalakra gyakorolt hatásának, a társadalmi hatásoknak, valamint a kapcsolódó foglalkoztatási és képzési igényeknek az értékelését;*
- b) *a légi közlekedési tevékenységek alakulása, beleértve a légijármű-üzemanyagokat is, az üvegházhatásúgáz- és a nem szén-dioxid jellegű kibocsátásra gyakorolt hatásuk tekintetében, az éghajlatváltozásra és a repülőterek körüli levegőminőségre vonatkozóan;*
- c) *a 3. cikk nyolcadik pontjában említett, a villamos energia előállítására szolgáló energiaforrások tekintetében a szintetikus légijármű-üzemanyagok fogalom meghatározásának esetleges felülvizsgálata;*
- d) *a 4. cikk második és harmadik bekezdésében és az I. mellékletben említett repülőtérméretek, mentességek és minimális részesedések esetleges felülvizsgálata az üzemanyagpiac fejlődésének alakulása, az életképes és kereskedelmi szempontból fenntartható légijármű-üzemanyagok bevezetése, a kutatás és technológiai fejlesztés, valamint a légi közlekedési ágazat állapota alapján, a környezetbarát átállás megkönnyítése és az éghajlati célok elérése érdekében;*
- e) *az 11. cikkben említett pénzbírságok mértékének esetleges*

felülvizsgálata.

(3) Az (1) bekezdésben említett jelentés információkat tartalmaz továbbá az alábbiakról:

a) a fenntartható légi jármű-üzemanyagok elterjedését célzó lehetséges szakpolitikai keretnek az ICAO szintjén történő kialakításáról;

b) a légi közlekedési ágazatban a kutatás és innováció terén elért, e rendelet szempontjából releváns technológiai előrehaladásról, többek között a villamosenergia-hajtású és/vagy hidrogénhajtású légi járművek fejlesztése, valamint a légi közlekedési ágazat által a Párizsi Megállapodással összhangban mind a szén-dioxid-, mind a nem szén-dioxid jellegű kibocsátásra gyakorolt hatás csökkentése tekintetében, beleértve az üzemanyag-hatékonyságra és a teljes üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó intézkedéseket is;

c) a légi közlekedési ágazat – többek között a kereskedelmi légi közlekedés – környezeti teljesítményére vonatkozó lehetséges uniós címkézési rendszer kidolgozásáról;

d) a tagállamok 11. és 11a. cikkben említett szankciókból származó bevételeinek felhasználásáról.

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

I. melléklet (**mennyiségi részarányok**)

Módosítás

I. melléklet (**energia-részarányok**)

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok legalább 2 %-os részaránya;

Módosítás

a) 2025. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok legalább 2%-os részaránya, **amely a következőkből áll:**

i. a szintetikus légitársaság-üzemanyagok legalább 0,04%-os részaránya;

ii. a fejlett bioüzemanyagok legfeljebb 0,6 Mtoe részaránya;

iii. a megújulóenergia-irányelv IX. mellékletének B. részében szereplő alapanyagból előállított bioüzemanyagok legfeljebb 0,33 Mtoe részaránya;

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok legalább 5 %-os részaránya, **amelyből legalább 0,7 % szintetikus légitársaság-üzemanyag;**

Módosítás

b) 2030. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok legalább 8%-os részaránya, **amely a következőkből áll:**

i. a szintetikus légitársaság-üzemanyagok legalább 2%-os részaránya;

ii. a fejlett bioüzemanyagok legfeljebb 2,5 Mtoe részaránya;

iii. a megújulóenergia-irányelv IX. mellékletének B. részében szereplő alapanyagból előállított bioüzemanyagok legfeljebb 0,33 Mtoe részaránya;

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **20** %-os részaránya, **amelyből legalább 5 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;**

Módosítás

c) 2035. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **27** %-os részaránya, **amely a következőkből áll:**

i. a szintetikus légi jármű-üzemanyagok legalább 16 %-os részaránya;

ii. a fejlett bioüzemanyagok legfeljebb 4,9 Mtoe részaránya;

iii. a megújulóenergia-irányelv IX. mellékletének B. részében szereplő alapanyagból előállított bioüzemanyagok legfeljebb 0,33 Mtoe részaránya;

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **32** %-os részaránya, **amelyből legalább 8 % szintetikus légi jármű-üzemanyag;**

Módosítás

d) 2040. január 1-jétől a fenntartható légi jármű-üzemanyagok legalább **51** %-os részaránya, **amely a következőkből áll:**

i. a szintetikus légi jármű-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részaránya;

ii. a fejlett bioüzemanyagok legfeljebb 5,7 Mtoe részaránya;

iii. a megújulóenergia-irányelv IX. mellékletének B. részében szereplő alapanyagból előállított bioüzemanyagok legfeljebb 0,33 Mtoe részaránya;

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

e) 2045. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok legalább **38** %-os részaránya, **amelyből legalább 11 % szintetikus légitársaság-üzemanyag.**

Módosítás

e) 2045. január 1-jétől a fenntartható légitársaság-üzemanyagok legalább **63** %-os részaránya, **amely a következőkből áll:**

i. a szintetikus légitársaság-üzemanyagok minimálisan biztosítandó részaránya;

ii. a fejlett bioüzemanyagok legfeljebb 5,8 Mtoe részaránya;

iii. a megújulóenergia-irányelv IX. mellékletének B. részében szereplő alapanyagból előállított bioüzemanyagok legfeljebb 0,33 Mtoe részaránya;

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

f) 2050. január 1-jétől a **fenntartható légitársaság-üzemanyagok legalább 63 %-os részaránya, amelyből legalább 28 % szintetikus légitársaság-üzemanyag.**

Módosítás

f) 2050. január 1-jétől a **légitársaság-üzemanyag-forgalmazók biztosítják, hogy a 4.cikk (3) bekezdésében említett minden egyes uniós repülőtéren a légitársaság-üzembentartók rendelkezésére bocsátott valamennyi légitársaság-üzemanyag kizárólag fenntartható légitársaság-üzemanyagokból áll.**

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat I melléklet – f a pont (új)

fa) E fenntartható légi jármű-üzemanyagok teljes kínálata szintetikus légi jármű-üzemanyagokból és a megújulóenergia-irányelv IX. mellékletének B. részében szereplő alapanyagból előállított bioüzemanyagok legfeljebb 0,33 Mtoe részarányából áll.

**MELLÉKLET: AZON SZERVEZETEK VAGY SZEMÉLYEK LISTÁJA
AKIKTŐL AZ ELŐADÓ INFORMÁCIÓKAT KAPOTT**

Az alábbi lista kizárólag önkéntes alapon, az előadó kizárólagos felelőssége mellett készült. Az előadó a következő szervezetektől vagy személyektől kapott információkat a jelentés elkészítése során, egészen a jelentés bizottsági elfogadásáig:

A szervezetek ábécé sorrendben
ClonBio
easyjet
e-Pure
Ewaba
Safran
Shell
Transport & Environment

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ELJÁRÁSA

Cím	A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosítása
Hivatkozások	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 13.9.2021
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 13.9.2021
Társbizottságok - a plenáris ülésen való bejelentés dátuma	11.11.2021
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Jutta Paulus 30.9.2021
A vélemény korábbi előadója	François Alfonsi
Vizsgálat a bizottságban	2.2.2022
Az elfogadás dátuma	20.4.2022
A zárószavazás eredménye	+ : 42 - : 6 0 : 28
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

42	+
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Cristian-Silviu Buşoi
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Lukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

6	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegrud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross

28	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Thierry Mariani, Joëlle Mélin, Isabella Tovaglieri
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás

ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

Cím	A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosítása		
Hivatkozások	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)		
Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma	15.7.2021		
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 13.9.2021		
Véleménynyilvánításra felkért bizottságok A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021	
Társbizottságok A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 11.11.2021	ITRE 11.11.2021	
Előadók A kijelölés dátuma	Søren Gade 29.10.2021		
Vizsgálat a bizottságban	1.12.2021	3.3.2022	19.4.2022
Az elfogadás dátuma	27.6.2022		
A zárószavazás eredménye	+: –: 0:	25 6 3	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Søren Gade, Elsi Katainen, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, João Pimenta Lopes, Rovana Plumb, Massimiliano Salini, Vera Tax, Lucia Vuolo		
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Ignazio Corrao, Clare Daly, Andor Deli, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Ljudmila Novak, Andreas Schieder		
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (209. cikk, (7) bekezdés)	Matteo Adinolfi, Hildegard Bentele, Vlad-Marius Botoș, Paolo De Castro, Peter Kofod, Moritz Körner, Siegfried Mureșan, Tomasz Piotr Poreba, Sara Skytvedal, Isabella Tovaglieri, Angelika Winzig, Elena Yoncheva		
Benyújtás dátuma	28.6.2022		

AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁG NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

25	+
ID	Matteo Adinolfi, Peter Kofod, Isabella Tovaglieri
PPE	Hildegard Bentele, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Tomasz Frankowski, Cláudia Monteiro de Aguiar, Siegfried Mureşan, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Sara Skyttedal, Lucia Vuolo, Angelika Winzig
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad-Marius Botoş, Søren Gade, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen
S&D	Paolo De Castro, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Elena Yoncheva

6	-
THE LEFT	Clare Daly, João Pimenta Lopes
VERTS/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba
NI	Andor Deli
S&D	Vera Tax

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás