



**EVROPSKA UNIJA**

**EVROPSKI PARLAMENT**

**SVET**

**Strasbourg, 18. oktober 2023  
(OR. en)**

**2021/0205 (COD)  
LEX 2265**

**PE-CONS 29/1/23  
REV 1**

**TRANS 189  
AVIATION 108  
ENV 494  
ENER 236  
IND 243  
COMPET 439  
ECO 40  
RECH 181  
CLIMA 240  
RELEX 605  
CODEC 873**

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA O ZAGOTAVLJANJU ENAKIH  
KONKURENČNIH POGOJEV ZA TRAJNOSTNI ZRAČNI PREVOZ (REFUELEU ZA  
LETALSTVO)**

**UREDBA (EU) 2023/...**  
**EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne 18. oktobra 2023**

**o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz  
(ReFuelEU za letalstvo)**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>1</sup>,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> UL C 105, 4.3.2022, str. 134.

<sup>2</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 13. septembra 2023 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 9. oktobra 2023.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V zadnjih desetletjih ima zračni prevoz ključno vlogo v gospodarstvu Unije in vsakodnevnem življenju državljanov Unije kot eden od najuspešnejših in najbolj dinamičnih sektorjev gospodarstva Unije. Močno spodbuja gospodarsko rast, zaposlovanje, trgovino in turizem ter povezljivost in mobilnost za podjetja in državljane ter je eden od glavnih povezovalcev najbolj oddaljenih regij s celino, zlasti na trgu zračnega prevoza Unije. Rast storitev zračnega prevoza je pomembno prispevala k izboljšanju povezljivosti, spodbujanju kohezije in zmanjševanju regionalnih razlik v Uniji, zlasti v obrobni, najbolj oddaljeni, redko poseljeni in otoški regiji, ter s tretjimi državami, in je pomemben spodbujevalec gospodarstva Unije.

- (2) Zračni prevoz je od leta 2020 eden od sektorjev, ki jih je kriza zaradi COVID-19 najbolj prizadela. Pričakuje se, da se bo zračni promet v prihodnjih letih postopoma okrepil in dosegel raven pred krizo. Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO) v svoji napovedi po pandemiji COVID-19 po scenariju gostega prometa ocenjuje, da bi lahko rast potniškega prometa v Evropi do leta 2050 dosegla do 3,1 % na leto, tovornega prometa pa do 2,4 % na leto. Hkrati se emisije iz zračnega prevoza od leta 1990 povečujejo, trend naraščanja emisij pa bi se lahko vrnil, ko bomo premagali pandemijo. Zato se je treba nujno pripraviti na prihodnost in izvesti potrebne prilagoditve za zagotovitev dobro delujočega sektorja zračnega prevoza, ki bo v celoti prispeval k doseganju podnebnih ciljev Unije z visoko stopnjo povezljivosti, cenovne dostopnosti, varnosti in zaščite. Unija je na podlagi Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> sprejela pravni obveznosti, da najpozneje do leta 2050 doseže podnebno nevtralnost in da do leta 2030 zmanjša neto emisije toplogrednih plinov za najmanj 55 % v primerjavi z letom 1990. Da bi to dosegli, morajo vsi gospodarski sektorji, tudi prometni sektor, sprejeti hitre ukrepe za razogljičenje. Za sektor zračnega prevoza to pomeni, da je treba močno pospešiti proizvodnjo, dobavo in uporabo trajnostnih letalskih goriv.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

- (3) Delovanje sektorja zračnega prevoza Unije je odvisno od njegove čezmejne narave po vsej Uniji in njegove globalne razsežnosti. Letalski trg je eden od najbolj integriranih sektorjev na notranjem trgu, urejajo pa ga enotna pravila o dostopu na trg in pogojih delovanja. Zunanjo politiko Unije na področju zračnega prevoza urejajo pravila, ki jih po vsem svetu določa ICAO, ter celoviti večstranski ali dvostranski sporazumi med Unijo ali njenimi državami članicami in tretjimi državami. Zato je pomembno, da Unija ohrani prizadevanja na mednarodni, večstranski in dvostranski ravni, da bi spodbudila visoko raven ambicij in konvergence pri uporabi trajnostnih letalskih goriv ter hkrati zagotovila enake konkurenčne pogoje na mednarodni ravni.
- (4) Za trg zračnega prevoza velja močna konkurenca med gospodarskimi subjekti po svetu in v Uniji, za kar so enaki konkurenčni pogoji nujni. Pogoj za stabilnost in blaginjo trga zračnega prevoza in njegovih gospodarskih subjektov je jasen in harmoniziran politični okvir, v katerem lahko operatorji zrakoplovov, letališča in drugi akterji na področju letalstva delujejo na podlagi enakih pravil in možnosti, kar vodi k dinamičnemu sektorju in zaposlitvenim priložnostim. Veliko letov znotraj EU je del globalnih poti, ki so vzpostavljene na svetovnem trgu zračnega prevoza. Enako velja za poti med destinacijami zunaj EU s postankom na evropskih letališčih. Ob izkrivljanju trga so operatorji zrakoplovov ali letališča izpostavljeni tveganju, da bodo v slabšem položaju v primerjavi z notranjimi ali zunanjimi konkurenti. Posledica pa je lahko izguba konkurenčnosti industrije zračnega prevoza, kar ogroža podjetja in delovna mesta v zračnem prevozu, ter izguba letalske povezljivosti in možnosti izbire prevoza za državljane in podjetja.

- (5) Zlasti je bistveno zagotoviti enake konkurenčne pogoje na trgu zračnega prevoza Unije v zvezi z letalskim gorivom, ki pomeni znaten delež stroškov operatorjev zrakoplovov, hkrati pa spodbujati razogljičenje zračnega prevoza s spodbujanjem trajnostnih letalskih goriv. Nihanja v cenah letalskega goriva lahko vplivajo na gospodarsko uspešnost operatorjev zrakoplovov in negativno vplivajo na konkurenco na trgu. Zaradi višjih cen letalskega goriva, ki neposredno pomenijo dvig cen za končne potrošnike, bi se zmanjšale povezljivost regij, mobilnost državljanov in konkurenčnost sektorja zračnega prevoza ter tudi mobilnost. Kadar obstajajo razlike v cenah letalskega goriva med letališči Unije ali med letališči Uniji in tistimi zunaj nje, lahko to operatorje zrakoplovov spodbudi, da iz gospodarskih razlogov prilagodijo svoje strategije polnjenja goriva. Prevoz presežnega goriva povečuje porabo goriva zrakoplovov in ustvarja nepotrebne emisije toplogrednih plinov. Če bi operatorji zrakoplovov prevažali presežno gorivo, bi torej to ogrozilo prizadevanja Unije za varstvo okolja. Nekateri operatorji zrakoplovov lahko ugodne cene letalskega goriva v domačih bazah izkoristijo kot konkurenčno prednost pred drugimi operatorji zrakoplovov, ki opravljajo podobne poti. To lahko škodljivo vpliva na konkurenčnost sektorja zračnega prevoza, povzroča izkrivljanje trga in škodi letalski povezljivosti. Ta uredba bi morala določiti ukrepe za preprečevanje takih praks, da bi preprečili nepotrebno okoljsko škodo ter ponovno vzpostavili in ohranili pogoje za pošteno konkurenco na trgu zračnega prevoza Unije.

- (6) Glavni cilj skupne prometne politike je trajnostni razvoj. K temu je treba pristopiti celostno, da bi se zagotovilo učinkovito delovanje prometnih sistemov v Uniji, pri tem pa upoštevali socialni standardi in okoljski cilji. Za trajnostni razvoj zračnega prevoza je treba uvesti ukrepe, vključno z ekonomskimi instrumenti, katerih cilj je zmanjšanje emisij ogljika iz zrakoplovov, ki odhajajo z letališč Unije, ter razvoj trga za proizvodnjo in dobavo trajnostnih letalskih goriv. Ti ukrepi bi morali prispevati k doseganju podnebnih ciljev Unije do leta 2030 in leta 2050.
- (7) V sporočilu Komisije z dne 9. decembra 2020 z naslovom „Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost“ je prikazano, kako naj bi dosegli zeleno in digitalno preobrazbo prometnega sistema Unije ter povečali njegovo odpornost. Razogljičenje sektorja zračnega prevoza je nujen in zahteven proces, zlasti kratkoročno. Tehnološki napredek, dosežen z evropskimi in nacionalnimi raziskovalnimi in inovacijskimi programi, in jasna zavezanost letalske industrije sta v zadnjih desetletjih prispevala k pomembnemu zmanjšanju emisij. Vendar je svetovna rast zračnega prometa prehitela zmanjšanje emisij v tem sektorju. Medtem ko naj bi nove tehnologije, tudi z razvojem brezemisijskih električnih zrakoplovov ali zrakoplovov na vodikov pogon, v prihodnjih desetletjih pomagale zmanjšati odvisnost letalstva pri kratkih letih od fosilne energije in lahko imele srednjeročno in dolgoročno pomembno vlogo v komercialnem letalstvu, pa trajnostna letalska goriva prinašajo obetavno rešitev za znatno razogljičenje vseh območij letenja, tako kratkoročno kot tudi srednjeročno in dolgoročno. Vendar je danes ta potencial razmeroma neizkoriščen in potrebuje podporo.

- (8) V sektorju zračnega prevoza se izvaja načelo „energetska učinkovitost na prvem mestu“. Z uvajanjem energetske učinkovitejših motorjev se zmanjšuje okoljski odtis letov, uporaba trajnostnih letalskih goriv pa postaja z viri učinkovitejša.
- (9) Trajnostna letalska goriva so letalska goriva, ki zajemajo tekoča nadomestna goriva, ki so povsem zamenljiva s konvencionalnimi letalskimi gorivi in združljiva z obstoječimi motorji zrakoplovov. Po vsem svetu je bilo certificiranih več proizvodnih poti trajnostnih letalskih goriv za uporabo v civilnem in vojaškem letalstvu. Trajnostna letalska goriva so tehnološko pripravljena, da lahko že kratkoročno prevzamejo pomembno vlogo pri zmanjšanju emisij iz zračnega prevoza. Pričakuje se, da bo srednje- in dolgoročno njihov delež v mešanici letalskih goriv velik. Poleg tega bi lahko trajnostna letalska goriva – če bodo ustrezni mednarodni standardi za goriva k temu pripomogli in se bo podpiralo oblikovanje teh standardov – prispevala k zmanjšanju vsebnosti aromotov v končnem letalskem gorivu, ki ga uporablja operator zrakoplova, in tako pripomogla k zmanjšanju emisij, ki niso emisije CO<sub>2</sub>. Druga letalska goriva, kot je elektrika ali vodik, so obetavne tehnologije in naj bi postopoma prispevale k razogljičenju zračnega prevoza, pri čemer bo treba začeti z leti na kratke razdalje. Ta uredba bi lahko še pospešila znanstveni razvoj in uvajanje teh tehnologij ter spodbudila komercialne inovacije v zvezi z njimi, saj bo gospodarskim subjektom omogočila, da bodo pozorni nanje, ko bodo te tehnologije zrele in komercialno dostopne. To bo tudi povečalo tržno gotovost in predvidljivost ter spodbujalo naložbe v te nove tehnologije, ki so potrebne.



- (10) Postopna uvedba trajnostnih letalskih goriv na trg zračnega prevoza Unije bo letalskim prevoznikom prinesla dodatne stroške za gorivo, saj so take tehnologije za goriva danes dražje od tistih za proizvodnjo konvencionalnih letalskih goriv. To naj bi poslabšalo že obstoječe težave glede enakih konkurenčnih pogojev na trgu zračnega prevoza Unije, kar zadeva letalska goriva, in povzročilo nadaljnja izkrivljanja med operatorji zrakoplovov in letališči, tudi v okviru izvajanja – na ravni Unije in njenih držav članic – sheme ICAO za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA) v skladu s Sklepom Sveta (EU) 2020/954<sup>1</sup> in sistema EU za trgovanje z emisijami (EU ETS), vzpostavljenega z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>2</sup>, kot je bila spremenjena z Direktivo (EU) 2023/958 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>3</sup>. Razpoložljivost surovin in proizvodna zmogljivost za trajnostno letalsko gorivo sta omejeni. Okrepljena konkurenca za omejene surovine bi lahko povzročila primanjkljaje v ponudbi in izkrivljanje trga ter tako negativno vplivala na konkurenčnost letalskega sektorja kot celote. S to uredbo bi bilo treba sprejeti ukrepe za preprečitev, da bi uvedba trajnostnih letalskih goriv negativno vplivala na konkurenčnost letalskega sektorja, in sicer z opredelitvijo harmoniziranih zahtev po vsej Uniji.

---

<sup>1</sup> Sklep Sveta (EU) 2020/954 z dne 25. junija 2020 o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva glede priglasitve prostovoljnega sodelovanja v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodno letalstvo (CORSIA) od 1. januarja 2021 ter izbrane možnosti izračuna zahtev za poravnavo emisij ogljika za operatorje letal v obdobju 2021–2023 (UL L 212, 3.7.2020, str. 14).

<sup>2</sup> Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

<sup>3</sup> Direktiva (EU) 2023/958 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o spremembi Direktive 2003/87/ES v zvezi s prispevkom letalstva k cilju Unije glede zmanjšanja emisij v celotnem gospodarstvu in ustreznem izvajanju globalnega tržnega ukrepa (UL L 130, 16.5.2023, str. 115).

- (11) Na svetovni ravni trajnostna letalska goriva ureja in opredeljuje ICAO, pri čemer se države dogovorijo o podrobnih zahtevah glede trajnostnosti, sledljivosti in obračunavanja certificiranih poti za trajnostna letalska goriva za uporabo na letih, zajetih v shemi CORSIA. Čeprav so v shemi CORSIA določene spodbude in se trajnostna letalska goriva štejejo za nepogrešljiv steber za uresničitev dolgoročnega globalnega zelenega cilja za mednarodno letalstvo z neto ničelnimi emisijami CO<sub>2</sub> do leta 2050, ki ga je 41. skupščina ICAO sprejela oktobra 2022, za zdaj ni nobene obvezne sheme o uporabi trajnostnih letalskih goriv za mednarodne lete. Celoviti večstranski ali dvostranski sporazumi o zračnem prevozu med Unijo ali njenimi državami članicami in tretjimi državami na splošno vključujejo določbe o varstvu okolja. Vendar za zdaj te določbe pogodbenicam ne nalagajo zavezujočih zahtev glede uporabe trajnostnih letalskih goriv.

- (12) Da bi preprečili izkrivljanje konkurence na svetovnem trgu zračnega prevoza, ki bi lahko povzročilo izgubo prometnih tokov, ki se povezujejo preko letališč Unije, in selitev virov CO<sub>2</sub>, ter da bi ustvarili svetovni trg trajnostnih letalskih goriv, bi morala Unija prevzeti vodilno vlogo v svetu pri prehodu na uporabo trajnostnih letalskih goriv, sodelovati v mednarodnih pogajanjih za harmonizacijo opredelitev in standardov trajnostnih letalskih goriv ter spodbujati mednarodno zблиževanje pravil o proizvodnji, uporabi in polnjenju s trajnostnimi letalskimi gorivi. Komisija in države članice bi si morale v okviru ICAO še naprej prizadevati za ambiciozen svetovni okvir za proizvodnjo in uporabo trajnostnih letalskih goriv. Komisija bi morala poleg tega redno ocenjevati, ali določbe te uredbe negativno vplivajo na delovanje trga zračnega prevoza Unije, konkurenčnost sektorja in mednarodne enake konkurenčne pogoje v zvezi z letalskimi prevozniki in letališkimi vozlišči ter morebitnimi preusmeritvami, ki vodijo k selitvi virov CO<sub>2</sub>, ter po potrebi predstaviti ukrepe za odpravo teh negativnih učinkov.

- (13) Na ravni Unije so splošna pravila o energiji iz obnovljivih virov v prometnem sektorju določena v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>. V preteklosti se taki horizontalni medsektorski regulativni okviri niso izkazali za učinkovite pri prehodu s fosilnih goriv na trajnostna letalska goriva v zračnem prevozu. Direktiva (EU) 2018/2001 in predhodna direktiva sta določali splošne cilje za vse načine prevoza za dobavo goriv iz obnovljivih virov. Glede na to, da je letalstvo razmeroma majhen trg z gorivom, proizvodnja goriv iz obnovljivih virov za ta trg pa je v primerjavi z drugimi načini prevoza dražja, poleg tega pa je trg zračnega prevoza Unije zelo konkurenčen in integriran, bi bilo treba za učinkovito spodbujanje uvajanja trajnostnih letalskih goriv regulativni okvir dopolniti s posebnimi ukrepi za področje letalstva. Poleg tega obstaja tveganje, da bo nacionalno pravo, s katerim se prenaša Direktiva (EU) 2018/2001, močno razdrobilo trg zračnega prevoza Unije, kadar bi nacionalni predpisi o trajnostnih letalskih gorivih določali zelo različne cilje. Pričakuje se, da bi to še dodatno poslabšalo težave glede enakih konkurenčnih pogojev v zračnem prevozu.

---

<sup>1</sup> Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

- (14) Zato bi bilo treba določiti enotna pravila za trg zračnega prevoza Unije, da se dopolni Direktiva (EU) 2018/2001 in izpolnijo njeni splošni cilji, tako da se obravnavajo posebne potrebe in zahteve, ki izhajajo iz trga zračnega prevoza Unije, in spodbujajo trajnostna letalska goriva. Cilj te uredbe je zlasti preprečiti razdrobljenost trga zračnega prevoza Unije ter se izogniti morebitnim izkrivljanjem konkurence med gospodarskimi subjekti ali nepoštenim praksam operatorjev zrakoplovov za izogibanje stroškom v zvezi s polnjenjem z gorivom, hkrati pa spodbujati razvoj trajnostnih letalskih goriv v Uniji. Da bi se izboljšala razpoložljivost in cenovna dostopnost trajnostnih letalskih goriv ter še pospešila dobava in uporaba trajnostnih letalskih goriv, je to uredbo mogoče dodatno dopolniti s ciljno usmerjeno podporo ter financiranjem na ravni Unije in nacionalni ravni ter z javnimi in zasebnimi partnerstvi. Poleg tega ta uredba ne bi smela posegati v obveznosti, ki so bile določene v Direktivi (EU) 2018/2001; države članice lahko pod pogoji in v mejah iz navedene direktive zahtevajo, da se za doseganje ciljev iz navedene direktive uporabljajo zadevna goriva, ki jih zajema ta uredba.

- (15) Prvič, cilj te uredbe je vzpostaviti okvir, ki ponovno vzpostavlja in ohranja enake konkurenčne pogoje na trgu zračnega prevoza Unije, kar zadeva uporabo letalskih goriv. Tak okvir bi moral preprečiti različne zahteve po vsej Uniji, ki bi poslabšale prakse polnjenja goriva in ki izkrivljajo konkurenco med operatorji zrakoplovov ali pa nekatera letališča Unije postavljajo v podrejen konkurenčni položaj v primerjavi z drugimi. Drugič, njen cilj je opremiti trg zračnega prevoza Unije s strogimi pravili, ki bodo zagotovila, da se na letališčih Unije postopno uvede vse večji delež trajnostnih letalskih goriv brez škodljivih učinkov na konkurenčnost trga zračnega prevoza Unije.
- (16) Bistvenega pomena je, da se na celotnem notranjem trgu določijo harmonizirana pravila, ki bodo neposredno in enotno veljala za akterje na trgu zračnega prevoza na eni strani in akterje na trgu letalskih goriv na drugi strani. Splošni okvir, vzpostavljen z Direktivo (EU) 2018/2001, bi bilo treba dopolniti z *lex specialis*, ki se uporablja za zračni prevoz. Vključevati bi moral vse višje minimalne deleže za dobavo trajnostnih letalskih goriv. Take minimalne deleže bi bilo treba skrbno opredeliti ob upoštevanju ciljev dobro delujočega trga zračnega prevoza Unije, potrebe po razogljičenju sektorja zračnega prevoza in trenutnega stanja industrije trajnostnih letalskih goriv.

- (17) Ta uredba bi se morala uporabljati za zrakoplove, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu in opravljajo lete v komercialnem zračnem prevozu. Ne bi se smela uporabljati za zrakoplove, kot so vojaška letala, in lete, namenjene zgolj za humanitarne operacije, operacije repatriacije in vrnitve, naj bo ta prostovoljna ali prisilna, vključno s ponovnimi sprejemi, iskalne in reševalne operacije, operacije pomoči pri nesrečah ali v zdravstvene namene ter za carinske, policijske in gasilske operacije. Dejansko so leti, ki se izvajajo v takih okoliščinah, izjemne narave in jih zato ni mogoče vedno načrtovati enako kot standardne lete v komercialnem zračnem prevozu. Zaradi narave operacij morda ne bodo vedno sposobni izpolniti obveznosti na podlagi te uredbe, saj lahko pomenijo nepotrebno breme. Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev na celotnem letalskem trgu Unije bi morala ta uredba zajemati čim večji delež komercialnega zračnega prometa, ki se opravlja z letališč na ozemlju Unije. Hkrati je treba za zaščito letalske povezljivosti v korist državljanov, podjetij in regij Unije preprečiti nalaganje nepotrebne bremena operacijam zračnega prevoza na majhnih letališčih. Določiti bi bilo treba letni prag za zračni potniški in tovorni promet, pri čemer ta uredba ne bi zajemala letališč pod tem pragom; vendar bi moralo področje uporabe te uredbe zajemati vsaj 95 % celotnega prometa z odhodom z letališč na ozemlju Unije. Iz istih razlogov bi bilo treba določiti prag, da se iz področja uporabe izključijo operatorji zrakoplovov, ki so odgovorni za zelo majhno število odhodov z letališč na ozemlju Unije.

Vendar bi lahko zaradi uresničevanja ambicioznejših ciljev države članice odločile, da ta uredba velja tudi za letališče na njihovem ozemlju, ki ne dosega pragov iz te uredbe, ali letališče v najbolj oddaljeni regiji, kot je opredeljena v členu 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Letališče na ozemlju Unije, ki ne dosega pragov iz te uredbe, ali letališče v najbolj oddaljeni regiji bi moralo imeti možnost, da od zadevnih pristojnih organov zahteva, da se obravnava kot letališče Unije in da zanj velja ta uredba. Poleg tega bi morala imeti oseba, ki opravlja lete v komercialnem zračnem prevozu, ki ne dosega pragov iz te uredbe, ali oseba, ki opravlja lete, ki niso leti v komercialnem zračnem prevozu, z uporabo goriv za turbinske letalske motorje, možnost, da se odloči, da bo obravnavana kot operator zrakoplova za namene te uredbe in da zato zanjo velja ta uredba ali da ta uredba zajema njene lete v nekomercialnem zračnem prevozu.



- (18) Mednarodni standardi za letalsko gorivo opredeljujejo vrste konvencionalnih letalskih goriv, ki se lahko mešajo s trajnostnimi letalskimi gorivi, kar vpliva na uporabo te uredbe, kar zadeva letalska goriva. Poleg tega je opredelitev letalskega goriva omejena na nadomestna goriva in torej ne vključuje niti vodika niti električne energije za pogon zrakoplovov. Zato se obveznosti dobaviteljev letalskega goriva, organov za upravljanje letališč Unije in operatorjev zrakoplovov pri vsakem sklicu na letalska goriva uporabljajo za nadomestna goriva, razen če gre za vodik ali električno energijo.
- (19) Bistveno je, da obveznosti iz te uredbe ne vplivajo nesorazmerno na manj povezane evropske regije, kot so otoške in najbolj oddaljene regije, ki so pogosto odvisne od letalstva kot edinega načina povezave, ter da se tem regijam zagotovi dostop do osnovnih dobrin in storitev. Da bi pripomogli k ohranjanju letalske povezljivosti regij z manj alternativnimi možnostmi prevoza, je treba pozornost nameniti možnim učinkom določb iz te uredbe v zvezi z dostopnostjo, konkurenčnostjo in morebitnim zvišanjem cen za zračne poti, ki povezujejo oddaljene regije in druga območja Unije.

- (20) Spodbujati bi bilo treba razvoj in uvajanje trajnostnih letalskih goriv z velikim potencialom za trajnostnost, komercialno zrelost ter za inovacije in rast, da se izpolnijo prihodnje potrebe. To naj bi pripomoglo k oblikovanju inovativnega in konkurenčnega trga za trajnostna letalska goriva ter kratko- in dolgoročno zagotovilo zadostno dobavo trajnostnih letalskih goriv, da bi se lažje uresničevale ambicije Unije za razogljičenje prevoza ter okrepilo prizadevanje Unije za visoko raven varstva okolja. Spodbude za uporabo obnovljivih goriv nebiološkega izvora v prometu, dodeljene na podlagi drugega prava Unije, bodo pozitivno vplivale na uporabo takih goriv v letalstvu. Potreben je enoten, jasen in trden okvir trajnostnosti, da se akterjem v letalski industriji in industriji goriv zagotovita pravna varnost in kontinuiteta glede primernosti trajnostnih letalskih goriv v okviru te uredbe. Zato bi morala vsa letalska biogoriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila glede emisij v življenjskem ciklu iz Direktive (EU) 2018/2001 ter so certificirana v skladu z navedeno direktivo, razen biogoriv, proizvedenih iz „poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo“ in nekaterih surovin, navedenih v členu 4(5) te uredbe, sintetična letalska goriva in reciklirana ogljična letalska goriva, ki izpolnjujejo prag za prihranek emisij v življenjskem ciklu iz navedene direktive, biti upravičena. V tem smislu bi zaradi skladnosti z drugimi povezanimi politikami Unije upravičenost letalskih biogoriv, sintetičnih letalskih goriv in recikliranih ogljičnih letalskih goriv morala temeljiti na trajnostnih merilih in pragovih iz Direktive (EU) 2018/2001.

Pomembna so zlasti trajnostna letalska goriva, pridobljena iz surovin, navedenih v delu B Priloge IX k Direktivi (EU) 2018/2001, saj gre za komercialno najbolj zrelo tehnologijo za kratkoročno razogljičenje zračnega prevoza. Delež obnovljivih goriv, proizvedenih s soprodelavo, bi moral biti upravičen v okviru opredelitve trajnostnega letalskega goriva, če je ta delež obnovljivih goriv proizveden iz surovin s seznama v Direktivi (EU) 2018/2001, razen biogoriv, proizvedenih iz „poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo“, kot so opredeljena v navedeni direktivi, in nekaterih surovin, navedenih v členu 4(5) te uredbe, ta delež pa bi moral biti določen v skladu z metodologijo, ki bo opredeljena v delegirani uredbi Komisije, sprejeti na podlagi Direktive (EU) 2018/2001. Obnovljivi vodik za letalstvo in nizkoogljična letalska goriva, ki dosegajo vsaj enako raven prihrankov emisij v življenjskem ciklu kot sintetična letalska goriva, lahko pripomorejo k nadomeščanju konvencionalnih letalskih goriv in podpirajo razogljičenje letalstva, zato bi jih bilo treba vključiti tudi v področje uporabe te uredbe.

- (21) Glede na uporabo surovin v kozmetičnih izdelkih in krmi živali bi moral delež letalskih biogoriv, ki niso napredna pogonska biogoriva, kot so opredeljena v Direktivi (EU) 2018/2001, niti biogoriva, proizvedena iz surovin s seznama v delu B Priloge IX k navedeni direktivi, ki jih na letališča Unije dobavlja posamezni dobavitelj letalskega goriva, znašati največ 3 % dobavljenega letalskega goriva, da bi se zagotovila skladnost z minimalnimi deleži trajnostnih letalskih goriv, ki jih je treba na podlagi te uredbe dobaviti na posamezno letališče Unije.
- (22) Širok nabor upravičenih surovin je bistven, da se čim bolj poveča potencial za širitev proizvodnje trajnostnih letalskih goriv po dostopnih cenah, hkrati pa se zagotovi njihova trajnost. Ta uredba izključuje nekatere vrste surovin, razen če so take surovine vključene v Prilogo IX k Direktivi (EU) 2018/2001 in izpolnjujejo vse veljavne pogoje, če so taki pogoji določeni v navedeni prilogi. Seznam surovin, upravičenih na podlagi te uredbe, zato ne bi smel biti statičen, ampak bi ga bilo treba sčasoma spreminjati in vanj vključevati nove trajnostne surovine v skladu z navedeno direktivo. Spremembe seznama surovin iz Priloge IX k navedeni direktivi, ki izpolnjujejo ustrezne pogoje iz navedene priloge, bi bilo treba neposredno upoštevati v seznamu goriv, ki so na podlagi te uredbe upravičena za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv.

- (23) Iz trajnostnih razlogov letalska biogoriva iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, vključno z biogorivi, pri katerih obstaja visoko tveganje za posredno spremembo rabe zemljišč, ne bi smela biti upravičena. Do posredne spremembe rabe zemljišč pride zlasti, kadar gojenje poljščin za biogoriva izpodrine tradicionalno proizvodnjo poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo. Zaradi takega dodatnega povpraševanja se povečuje pritisk na zemljišča, kmetijska zemljišča pa se lahko razširijo na območja z visoko zalogo ogljika, kot so gozdovi, mokrišča in šotišča, kar povzroči dodatne emisije toplogrednih plinov ter vidike izgube biotske raznovrstnosti. Raziskave so pokazale, da je stopnja učinka odvisna od številnih dejavnikov, med drugim tudi od vrste surovin, uporabljenih za proizvodnjo goriva, od ravni dodatnega povpraševanja po surovinah, ki ga sproži uporaba biogoriv, ter od obsega, v katerem so zemljišča z visoko zalogo ogljika zaščiteni na svetovni ravni. Največja tveganja za posredno spremembo rabe zemljišč so bila ugotovljena pri biogorivih, gorivih, pridobljenih iz surovin, za katera je značilno znatno povečanje proizvodnega območja na zemljišča z visoko zalogo ogljika. Zato se goriva iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, ne bi smela spodbujati. Ta pristop je v skladu s politiko Unije in zlasti z Direktivo (EU) 2018/2001, ki omejuje in določa omejitve uporabe takih biogoriv v cestnem in železniškem prevozu, ob upoštevanju njihovih manjših okoljskih koristi, manjše uspešnosti pri zmanjšanju emisij toplogrednih plinov in širših pomislekov glede trajnostnosti. Poleg emisij toplogrednih plinov, povezanih s posredno spremembo rabe zemljišč, ki lahko izniči nekatere ali vse prihranke emisij toplogrednih plinov iz posameznih biogoriv, posredna sprememba rabe zemljišč pomeni tveganje tudi za biotsko raznovrstnost.

Ta tveganja so še posebno resna v povezavi s potencialno veliko širitvijo proizvodnje, na katero vpliva znatno povečanje povpraševanja. V sektorju zračnega prevoza je danes zanemarljiva raven povpraševanja po biogorivih iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, saj je več kot 99 % letalskih goriv fosilnega izvora. Zato je primerno preprečiti ustvarjanje potencialno velikega povpraševanja po biogorivih iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, s spodbujanjem njihove uporabe v skladu s to uredbo. Neupravičenost biogoriv iz poljščin v skladu s to uredbo zmanjšuje tudi tveganje upočasnitve razogljčenja cestnega prometa, ki bi sicer lahko nastalo zaradi prehoda biogoriv iz poljščin iz cestnega v letalski sektor. Zmanjšanje tega prehoda je bistveno, saj cestni promet ostaja daleč najbolj onesnažujoč prevozni sektor.

- (24) Za pravilno delovanje te uredbe so zelo pomembne točne in pravilne informacije o značilnostih trajnostnih letalskih goriv. Da bi spodbudili zaupanje potrošnikov ter zagotovili preglednost in sledljivost, bi morali dobavitelji letalskega goriva biti odgovorni za zagotavljanje pravih informacij o značilnostih dobavljenega trajnostnega letalskega goriva, njegovih značilnostih glede trajnostnosti in izvora surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji trajnostnega letalskega goriva. Navedene informacije bi bilo treba sporočiti v podatkovno zbirko Unije, vzpostavljeno v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001. Dobavitelji letalskega goriva, ki so dokazano zagotovili zavajajoče ali netočne informacije o značilnostih ali izvoru trajnostnega letalskega goriva, ki ga dobavljajo, bi morali biti kaznovani. Države članice bi morale zagotoviti, da dobavitelji letalskega goriva pravočasno vnesejo točne informacije v podatkovno zbirko Unije ter da se zadevne informacije preverijo in revidirajo. Zaradi boja proti morebitnim goljufijam, tudi glede surovin, potrebnih za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv, ki so uvožene iz držav zunaj Unije, bi morale države članice v sodelovanju z ustreznimi organi Unije in v skladu z ustreznimi pravili Unije okrepiti nadzorne mehanizme za pošiljke, tudi revizije na kraju samem. V zvezi s tem bi morala Komisija v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 določiti izvedbena pravila o certificiranju trajnostnosti, da bi dodatno harmonizirala in okrepila pravila o zanesljivosti, preglednosti in neodvisnem revidiranju ter o sodelovanju pristojnih organov držav članic pri revizijskem nadzoru.

- (25) S to uredbo bi si bilo treba prizadevati, da bi operatorji zrakoplovov pod enakimi pogoji konkurirali glede dostopa do trajnostnih letalskih goriv. Da bi se preprečilo izkrivljanje na trgu zračnega prevoza Unije, bi morala vsa letališča Unije prejeti enotne minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv. Čeprav se lahko večje količine trajnostnega letalskega goriva na trgu prosto dobavljajo in uporabljajo, bi morala ta uredba zagotoviti, da so obvezni minimalni deleži trajnostnih letalskih goriv enaki na vseh letališčih Unije. Da bi zagotovili jasnost in pravno varnost ter s tem spodbudili razvoj trga in uvajanje najbolj trajnostnih in inovativnih tehnologij za letalsko gorivo s potencialom rasti za zadovoljitev prihodnjih potreb, bi morala ta uredba določati minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv, vključno s sintetičnimi letalskimi gorivi, ki bi se sčasoma postopoma povečevali. Glede na velik potencial razogljičenja takih letalskih goriv in glede na njihove sedanje ocenjene proizvodne stroške bi bilo treba znotraj minimalnih deležev trajnostnih letalskih goriv določiti minimalne deleže posebej za sintetična letalska goriva. Če so sintetična letalska goriva proizvedena iz obnovljivih virov električne energije in je ogljik zajet neposredno iz zraka, lahko ta goriva dosežejo do 100 % prihrankov emisij v primerjavi s konvencionalnim letalskim gorivom. Imajo tudi pomembne prednosti v primerjavi z drugimi vrstami trajnostnih letalskih goriv v smislu učinkovitosti virov proizvodnega procesa (zlasti za potrebe po vodi). Ocenjuje se, da so proizvodni stroški sintetičnih letalskih goriv danes za tri- do šestkrat višji od tržne cene konvencionalnega letalskega goriva. Zato bi morala ta uredba določati minimalne deleže posebej za to tehnologijo.



- (26) Države članice bi lahko skupaj z izpolnjevanjem teh harmoniziranih zahtev Unije glede dobave trajnostnih letalskih goriv izvajale tudi podporne politike in pobude, katerih namen je povečati raven proizvodnje in uporabe trajnostnih letalskih goriv, vključno s sintetičnimi letalskimi gorivi. Te politike in pobude bi morale biti pregledne, nediskriminatorne, sorazmerne in splošne narave, odprte za vsa podjetja. Ta uredba državam članicam ne bi smela preprečevati izvajanja namenskih ukrepov zunaj njenega področja uporabe, da bi olajšale uporabo trajnostnih letalskih goriv ali razogljčenje sektorja zračnega prevoza.

(27) Brez skupne metodologije, meril in kazalnikov, ki bi bili ustrezno certificirani, se sporočali in spremljali, ni mogoče medsebojno primerjati ravni emisijskih vrednosti letov, ki jih navajajo operatorji zrakoplovov. Potnikom bi bilo treba omogočiti, da zaupajo navedbam operatorjev zrakoplovov glede trajnostnosti letalskih goriv, ki jih ti uporabljajo, in trajnostnosti njihovih letov, da bi lahko ozaveščeno izbirali med različnimi možnostmi letov – tako za neposredne kot tudi posredne lete –, ki jih ponujajo operatorji zrakoplovov. Da pa bi lahko potrošniki sprejemali ozaveščene odločitve, so potrebne bolj gotove, zanesljive, neodvisne in harmonizirane informacije o vplivu letov na okolje. Zato je treba v okviru prostovoljne skupne okoljske oznake (v nadaljnjem besedilu: oznaka) določiti merila in kazalnike, ki bi se uporabljali za navajanje ravni emisijskih vrednosti njihovih letov. Ta merila in kazalnike bi moralo biti mogoče enostavno posodabljeni, da bi sledili tehnološkim spremembam ter mednarodnim in evropskim standardom. Ker so lahko nekateri podatki, ki so potrebni za izračun ravni in kakovosti uporabljenih trajnostnih letalskih goriv, ter druga merila za merjenje trajnostnosti leta poslovno občutljivi, je prav tako potrebno, da neodvisni organ centralizirano zbira poročila operatorjev zrakoplovov, spremlja njihove podatke, certificira njihovo točnost in izda oznako na ustrezni ravni. Glede na dinamično naravo podatkov, ki jih sporočajo operatorji zrakoplovov, bi bilo treba oznako redno nadzirati in potrjevati, na primer ob koncu vsake sezone IATA. Po potrebi bi ti podatki temeljili na ocenah, kot so povprečni koeficient zasedenosti za dani let, progo in sezono. Glede na to, da ima Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) v skladu s to uredbo obveznosti spremljanja in poročanja, je primerno, da bi bila Agencija organ Unije, ki bo pristojen za izvedbo oznake. Zato je primerno določiti pogoje za izdajo oznake za merjenje okoljske učinkovitosti letalstva in od Agencije zahtevati, da jih redno preverja, da se zagotovi skladnost z navedenimi pogoji.

(28) Z uvedbo in povečanjem uporabe trajnostnega letalskega goriva na letališčih Unije bi lahko prakse prevoza presežnega goriva postale še pogostejše zaradi povišanja stroškov letalskega goriva. Prakse prevoza presežnega goriva niso trajnostne in bi se jim bilo treba izogibati, saj ogrožajo prizadevanja Unije za zmanjšanje vpliva prevoza na okolje. Bile bi v nasprotju s cilji razogljičenja v letalstvu, saj bi večja teža zrakoplova povečala porabo goriva in s tem povezane emisije na določenem letu. Prevoz presežnega goriva prav tako ogroža enake konkurenčne pogoje v Uniji med operatorji zrakoplovov ter med letališči. Zato bi morala ta uredba od operatorjev zrakoplovov zahtevati, da natočijo gorivo, preden zapustijo določeno letališče Unije. Količina goriva, napolnjena pred odhodom z določenega letališča Unije, bi morala biti sorazmerna s količino goriva, ki je potrebna za opravljanje letov z odhodom s tega letališča. S to zahtevo bi se za operatorje Unije in tuje operatorje uporabljali enaki pogoji, hkrati pa bi zagotovili tudi visoko raven varstva okolja. Ker Uredba ne opredeljuje največjih deležev trajnostnih letalskih goriv v vseh letalskih gorivih, lahko operatorji zrakoplovov in dobavitelji letalskih goriv sledijo ambicioznejšim okoljskim politikam z večjo uporabo in dobavo trajnostnih letalskih goriv v svoji celotni mreži operacij, pri tem pa se izogibajo prevozu presežnega goriva. Kljub temu bi bilo treba v tej uredbi upoštevati tudi, da se prevoz presežnega goriva včasih izvaja zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012<sup>1</sup> in je v takih primerih upravičen iz varnostnih razlogov.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

To lahko na primer vključuje primere pomanjkanja goriva ali kontaminacije goriva na namembnem letališču, ki so bili potrjeni z obvestilom pilotom (NOTAM). Poleg tega je lahko prevoz presežnega goriva za nekatere operatorje zrakoplovov na nekaterih letališčih posledica posebnih operativnih težav, zaradi katerih med drugim ne morejo odpraviti letal v razumnem času ali se zmanjša zmogljivost letališča v času prometnih konic. Komisija bi morala zato z Agencijo pozorno spremljati, ocenjevati in analizirati prijavljene primere prevoza presežnega goriva in razloge zanje ter po potrebi predložiti zakonodajne predloge za spremembo te uredbe. To ne posega v pristojnost Komisije in organov držav članic, pristojnih za konkurenco, na podlagi členov 101 in 102 PDEU, da preiskujejo in sankcionirajo protikonkurenčno ravnanje akterjev na trgu, da se zaščiti pravilno delovanje trga za trajnostna letalska goriva, zlasti kadar informacije iz podatkovne zbirke Unije in drugi podatki, sporočeni pristojnim organom, razkrivajo protikonkurenčne prakse.

- (29) Vendar bi morala ta uredba določati možnost, da so operatorji zrakoplovov za omejeno obdobje izvzeti iz obveznosti polnjenja z gorivom pred odhodom na določenih progah z odhodi z letališč Unije, če lahko izkažejo resne in ponavljajoče se operativne težave pri polnjenju zrakoplova z gorivom na določenem letališču Unije, zaradi katerih ne morejo odpraviti letal v razumnem času, kar bi lahko vplivalo na povezljivost, zlasti v obrobnih regijah, ali strukturne težave z dobavo goriva, zaradi česar so cene goriva znatno višje od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste goriv na drugih letališčih Unije. Glavni razlog za bistveno višje cene na letališču Unije ne bi smel biti večja uporaba trajnostnih letalskih goriv na tem letališču Unije.
- (30) Dodatna uporaba trajnostnih letalskih goriv, ki imajo običajno nižjo vsebnost aromатов in žvepla, bo prispevala k zmanjšanju podnebnih vplivov, ki niso povezani s CO<sub>2</sub>. Z dodatnim zmanjšanjem vsebnosti aromатов in žvepla v letalskih gorivih bi lahko zmanjšali nastajanje kondenzacijskih sledi in oblakov cirusov, izboljšali kakovost zraka na letališčih in v njihovi okolici ter izboljšali kakovost goriva v korist letalskih prevoznikov, saj bi dosegli večjo energijsko gostoto in nižje stroške vzdrževanja zaradi nižje vsebnosti saj. Poleg tega bi bilo treba upoštevati soodvisnosti med emisijami CO<sub>2</sub> in emisijami, ki niso emisije CO<sub>2</sub>. Vendar je treba pri zmanjševanju vsebnosti aromатов v letalskih gorivih upoštevati mednarodna pravila o varnosti goriv in ohraniti enake konkurenčne pogoje na mednarodni ravni. Dobavitelji letalskega goriva bi morali zato Agenciji in ustreznim pristojnim organom poročati o vsebnosti aromатов, naftalena in žvepla v dobavljenih letalskih gorivih. Dobavitelji letalskega goriva bi se lahko pri sporočanju takih informacij opirali na ustrezne certifikate o kakovosti goriva, proizvedenega zaradi izpolnjevanja zahtev mednarodnih standardov kakovosti goriva, ki jih izdajo proizvajalci goriv in pripravljavci mešanic.

- (31) Konvencionalna letalska goriva prispevajo k podnebnim spremembam, hkrati pa tudi negativno vplivajo na kakovost zraka. Z večjo uporabo trajnostnih letalskih goriv bi lahko pripomogli k izboljšanju kakovosti zraka.
- (32) Pomembno je zagotoviti, da organi za upravljanje letališč Unije, ki jih zajema ta uredba, sprejmejo potrebne ukrepe, da se operatorjem zrakoplovov olajša dostop do letalskih goriv, ki vsebujejo trajnostna letalska goriva, da to ne bi oviralo uporabe trajnostnega letalskega goriva. Po potrebi bi morali pristojni organi države članice, v kateri je letališče Unije, imeti možnost, da od organa za upravljanje letališča Unije zahtevajo, da zagotovi potrebne informacije o skladnosti s to uredbo za nemoteno distribucijo trajnostnih letalskih goriv in oskrbo operatorjev zrakoplovov z njimi. Pristojni organi bi morali imeti vlogo skupne kontaktne točke za organe za upravljanje letališč Unije in operatorje zrakoplovov, kadar je potrebno tehnično pojasnilo glede razpoložljivosti infrastrukture za letalsko gorivo. Ko bodo električni zrakoplovi ali zrakoplovi s pogonom na vodik zreli in komercialno dostopni in ko bo to potrebno, bodo morali organi za upravljanje letališč Unije, dobavitelji letalskega goriva in izvajalci oskrbe z gorivom, ki jih zajema ta uredba, sprejeti vse potrebne ukrepe za sodelovanje in olajšanje dostopa do ustrezne infrastrukture za polnjenje zrakoplovov z vodikom in električno energijo v skladu z ustreznim nacionalnim okvirom politike za infrastrukturo za alternativna goriva.

- (33) Precej letališč Unije se z letalskimi gorivi oskrbuje predvsem prek cevovodov iz rafinerij ali postaj za mešanje trajnostnih letalskih goriv. Zato je nujno, da strani, ki so odgovorne za te cevovode, sodelujejo in sprejmejo vse potrebne ukrepe, da dobaviteljem letalskega goriva omogočijo stalen in neprekinjen dostop do civilne infrastrukture za letalska goriva za oskrbo s konvencionalnimi letalskimi gorivi in letalskimi gorivi, ki vsebujejo deleže trajnostnih letalskih goriv.
- (34) Operatorji zrakoplovov bi morali svojemu pristojnemu organu ali organom in Agenciji letno poročati o svojih nakupih trajnostnega letalskega goriva ter o značilnostih tega goriva. Pri tem bi bilo treba poročati o značilnostih in izvoru surovin, postopku pretvorbe in emisijah v življenjskem ciklu za vsak nakup in vrsto trajnostnih letalskih goriv.
- (35) Od operatorjev zrakoplovov bi bilo treba zahtevati tudi letno poročanje o njihovem dejanskem polnjenju letalskega goriva na posameznem letališču Unije in njihovem izpolnjevanju veljavnih pravil o varnosti goriv, s čimer se dokaže, da ni prišlo do neupravičenega prevoza presežnega goriva. Poročila bi morali preveriti neodvisni preveritelji in jih posredovati pristojnemu organu ali organom in Agenciji za spremljanje in oceno skladnosti. Neodvisni preveritelji bi morali z orodjem, ki ga odobri Komisija, določiti natančnost letne potrebe po letalskem gorivu, o kateri poročajo operatorji zrakoplovov.

- (36) Brez poseganja v podatke, ki jih v skladu z Direktivo (EU) 2018/2001 in Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2022/996<sup>1</sup> evidentirajo dobavitelji letalskega goriva, bi bilo treba od dobaviteljev letalskega goriva zahtevati, da v podatkovni zbirki Unije iz navedene direktive letno poročajo o oskrbi z letalskim gorivom, vključno s trajnostnimi letalskimi gorivi in njihovimi značilnostmi. Pri tem bi bilo treba poročati o značilnostih in izvoru surovin, postopkih pretvorbe in emisijah v življenjskem ciklu za dobavljeno trajnostno letalsko gorivo. Med informacijami o značilnostih trajnostnih letalskih goriv se navedejo vrsta uporabljenih proizvodov in surovin ter druge trajnostne značilnosti, s katerimi se lahko dokaže skladnost trajnostnih letalskih goriv s trajnostnimi merili iz Direktive (EU) 2018/2001.
- (37) Države članice bi morale imenovati pristojni organ ali organe, odgovorne za izvrševanje uporabe te uredbe za operatorje zrakoplovov, organe za upravljanje letališč Unije in dobavitelje letalskega goriva. V tej uredbi bi bilo treba opredeliti pravila glede tega, kateri pristojni organi so pristojni za operatorje zrakoplovov, organe za upravljanje letališč Unije in dobavitelje goriva. Agencija bi morala pristojnim organom poslati zbirne podatke operatorjev zrakoplovov in dobaviteljev letalskih goriv, za katere so ti organi pristojni. Podatki bi morali biti zbrani na takšni ravni, da bi pristojnim organom čim bolj omogočali primerjavo teh zbirnih podatkov z drugimi viri podatkov.

---

<sup>1</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2022/996 z dne 14. junija 2022 o pravilih za preverjanje trajnostnih meril, meril za prihranek emisij toplogrednih plinov in meril za nizko tveganje za posredno spremembo rabe zemljišč (UL L 168, 27.6.2022, str. 1).



- (38) Agencija bi morala vsako leto objaviti tehnično poročilo ter ga poslati Evropskemu parlamentu in Svetu. To je potrebno zato, da bi dobili jasno sliko o izvajanju te uredbe, o nakupih in dobavi trajnostnih letalskih goriv v Uniji in zadevnih tretjih državah, o stanju trga, vključno z informacijami o razvoju cenovne vrzeli med trajnostnimi letalskimi gorivi in fosilnimi gorivi, ter o sestavi letalskega goriva.
- (39) Brez dodatnih postopkov ni mogoče natančno ugotoviti, ali so operatorji zrakoplovov fizično napolnili delež trajnostnih letalskih goriv v svoje rezervoarje na določenih letališčih Unije. Zato bi moralo biti operatorjem zrakoplovov omogočeno, da poročajo o uporabi trajnostnih letalskih goriv na podlagi evidenc o nakupih. Operatorji zrakoplovov bi morali imeti pravico, da od dobavitelja letalskega goriva prejmejo informacije, potrebne za poročanje o nakupu trajnostnega letalskega goriva. Namen uporabe sistema masne bilance iz Direktive (EU) 2018/2001 je zagotoviti sledljivost letalskih goriv, dobavitelji letalskega goriva pa lahko z uporabo takega sistema masne bilance dokažejo skladnost s to uredbo, tudi kadar si tak sistem delita dve ali več držav članic.

- (40) Uvedba obveznosti uporabe trajnostnih letalskih goriv v Uniji bi lahko letalske prevoznike Unije, ki opravljajo direktne lete na dolge razdalje z letališča Unije, postavila v neupravičeno slabši konkurenčni položaj v primerjavi s konkurenti, ki zagotavljajo povezave prek letališkega vozlišča, ki ne spada v področje uporabe te uredbe in na katerem ni primerljive politike glede trajnostnih letalskih goriv. Da bi v Uniji dodatno spodbudili uporabo trajnostnih letalskih goriv, katerih cene se bodo v bližnji prihodnosti glede na napovedi precej razlikovale od cen konvencionalnih letalskih goriv, bi morali operatorji zrakoplovov imeti možnost zahtevati pravice za polnjenje s trajnostnimi letalskimi gorivi v skladu z EU ETS.
- (41) Da bi spodbudili uporabo trajnostnih letalskih goriv, katerih cene se bodo po napovedih precej razlikovale od cen konvencionalnih letalskih goriv, je bistveno, da imajo operatorji zrakoplovov možnost po lastni presoji prijaviti uporabo trajnostnih letalskih goriv v okviru shem za toplogredne pline, kot sta EU ETS ali CORSIA, ne da bi dvakrat uveljavljali zmanjšanje emisij. Operatorji zrakoplovov ne bi smeli uveljavljati ugodnosti za uporabo šarže trajnostnih letalskih goriv v več kot eni shemi za toplogredne pline. Od dobaviteljev letalskega goriva bi bilo treba zahtevati, da operatorjem zrakoplovov brezplačno posredujejo vse informacije, ki so povezane z značilnostmi trajnostnega letalskega goriva, ki se jim proda, in ki so pomembne za operatorja zrakoplova, da poroča v skladu s to uredbo ali shemami za toplogredne pline.

- (42) Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev na notranjem letalskem trgu in zavezanost podnebnim ambicijam Unije bi morala ta uredba uvesti učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni za dobavitelje letalskega goriva in operatorje zrakoplovov v primeru neizpolnjevanja obveznosti. Raven kazni mora biti sorazmerna z okoljsko škodo in škodo, nastalo zaradi poseganja v enake konkurenčne pogoje na notranjem trgu, ki jo povzroči neizpolnjevanje obveznosti. Pri izrekanju glob in drugih kazni bi morali organi upoštevati gibanje cen letalskega goriva in trajnostnega letalskega goriva v letu poročanja ter lahko upoštevajo tudi stopnjo neizpolnjevanja obveznosti, na primer ob ponavljajočih se kršitvah.
- (43) Prehod s fosilnih goriv na trajnostna letalska goriva bo imel pomembno vlogo pri omogočanju razogljičenja. Vendar bi bilo treba glede na sedanjo nerazvitost trga trajnostnih letalskih goriv v Uniji, visoko stopnjo konkurence med operatorji zrakoplovov in precejšnjo razliko v ceni med konvencionalnimi letalskimi gorivi in trajnostnimi letalskimi gorivi ta prehod podpreti s spodbudami, ki odražajo okoljske koristi trajnostnih letalskih goriv in povečujejo njihovo konkurenčnost za operatorje zrakoplovov. Uporaba prihodkov, ustvarjenih z globami, ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov za podporo raziskovalnim in inovacijskim projektom na področju trajnostnih letalskih goriv, proizvodnje trajnostnih letalskih goriv ali mehanizmov, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi, bi prispevala k izpolnitvi tega cilja.

- (44) Globe za dobavitelje letalskih goriv, ki ne dosegajo minimalnih deležev iz te uredbe, bi bilo treba dopolniti z obveznostjo, da dobavitelj v naslednjem poročevalnem obdobju na trg dobavi tolikšno količino trajnostnih letalskih goriv, vključno s sintetičnimi letalskimi gorivi, ki ustrezajo manjkajoči količini do minimalnih deležev iz člena 4 in Priloge I. Kljub temu bi bilo treba zaradi olajšanja prehoda in izpolnitve ciljev dobaviteljem letalskega goriva v prehodnem obdobju med letoma 2030 in 2034, ko ta obveznost začne veljati prvič, omogočiti prožnost pri izpolnjevanju obveznosti v zvezi z dobavo sintetičnih letalskih goriv in s tem povezanimi obveznostmi glede primanjkljaja.

- (45) Bistveno je zagotoviti, da se minimalni deleži trajnostnega letalskega goriva uspešno dobavijo letalskemu trgu brez nezadostne oskrbe. V ta namen bi bilo treba oblikovati in uporabljati mehanizem prilagodljivosti, da se industriji trajnostnih letalskih goriv omogoči zadosten čas desetih let, da razvije ustrezne proizvodne zmogljivosti in zmogljivosti oskrbe, da bi lahko dobavitelji letalskega goriva svoje obveznosti izpolnjevali na stroškovno najučinkovitejši način, ne da bi to zmanjšalo splošne okoljske ambicije iz te uredbe, ter da bi organi za upravljanje letališč Unije, dobavitelji letalskega goriva in operatorji zrakoplovov imeli na voljo dovolj časa za potrebne tehnološke in logistične naložbe. Dobava trajnostnih letalskih goriv bi se morala začeti leta 2025, s prilagodljivostjo, ki je določena v mehanizmu prilagodljivosti. V fazi uporabe mehanizma prilagodljivosti lahko dobavitelji letalskega goriva dobavljajo letalsko gorivo, ki vsebuje večji delež trajnostnega letalskega goriva na nekaterih letališčih, da tako nadomestijo manjši delež trajnostnih letalskih goriv na drugih letališčih ali zmanjšano razpoložljivost konvencionalnega letalskega goriva na drugih letališčih. Podobno se ta uredba nekaj časa ne bi smela spreminjati, da se zagotovita pravna varnost in predvidljivost trga ter spodbudijo dolgotrajne naložbe v proizvodne zmogljivosti za trajnostna letalska goriva.

- (46) Za uspešen prehod na trajnostna letalska goriva sta potrebna celosten pristop in ustrezno okolje, ki omogoča spodbujanje inovacij, tako z javnimi kot zasebnimi naložbami v raziskave in razvoj, ter podporo prerazporejanju, preusposabljanju in izpopolnjevanju delavcev, pa tudi tehnološke in operativne ukrepe ter uvajanje trajnostnih letalskih goriv in brezemisijских tehnologij, vključno s potrebno infrastrukturo za oskrbo z gorivom in polnjenje na letališčih Unije, ob upoštevanju načela „energetska učinkovitost na prvem mestu“. V ta namen bi bilo treba prihodke od glob iz te uredbe dodeliti projektom za trajnostna letalska goriva. Poleg tega bi z vzpostavitvijo evropskega industrijskega zavezništva s prostovoljnim sodelovanjem deležnikov v vrednostni verigi dodatno spodbudili dobavo trajnostnih letalskih goriv in njihovo uporabo v Evropi.
- (47) Raziskave in inovacije imajo pomembno vlogo pri razvoju trajnostnih in sintetičnih letalskih goriv ter krepitvi proizvodnih zmogljivosti. Razvoj in proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv bi bilo treba v prihodnjih letih eksponentno povečati. Zato si je pomembno še naprej prizadevati za to in olajšati naložbe v trajnostna letalska goriva. Naložbe v projekte zmogljivosti za trajnostna letalska goriva so priložnost tako za okolje kot industrijo in imajo učinke prelivanja, s tem ko ustvarjajo delovna mesta in inovacije.

- (48) Da bi povečali okoljsko učinkovitost ukrepov Unije in dobaviteljem letalskega goriva olajšali izpolnjevanje njihovih obveznosti glede dobave trajnostnih letalskih goriv ter da bi lahko operatorji zrakoplovov stroškovno učinkovito uporabljali trajnostna letalska goriva, s čimer bi povečali konkurenčnost sektorja zračnega prevoza Unije, bi morala Komisija po posvetovanju z vsemi ustreznimi deležniki oceniti, ali bi bilo treba sprejeti nadaljnje ukrepe za olajšanje stroškovno učinkovite distribucije in uporabe trajnostnih letalskih goriv na letalskem trgu Unije z ločitvijo nakupa trajnostnih letalskih goriv od njihove fizične dobave in uporabe. To bi bilo med drugim mogoče doseči z oceno izvedljivosti vzpostavitve sistema certifikatov o dobavi in nakupu trajnostnih letalskih goriv, s katerimi se lahko trguje, ki bi vključeval elemente sheme „book and claim“, ob hkratnem zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev in visoke ravni okoljske celovitosti, zagotavljanju skladnosti z drugim pravom Unije, vključno z direktivama 2003/87/ES in 2009/28/ES, ter zmanjšanju tveganja goljufij, nepravilnosti ali dvojnega uveljavljanja. Komisija bi morala v analizi upoštevati vse ustrezne svetovne trende in pobude ter morebitni vpliv takega sistema na delovanje trga, tudi glede možnosti za nestanovitnost trga ter glede razvoja cen ali trgovalnega vedenja udeležencev na trgu.

- (49) Ta uredba bi morala vključevati določbe za redna poročila Evropskemu parlamentu in Svetu o razvoju letalskega trga in trga goriv, o izvajanju te uredbe ter njenem učinku na trg zračnega prevoza Unije, o povezljivosti otokov in oddaljenih ozemelj ter konkurenčnosti letalskih prevoznikov in letaliških vozlišč Unije v primerjavi z njihovimi konkurenti v sosednjih državah, o učinkovitosti ključnih značilnosti te uredbe, kot so minimalni deleži trajnostnega letalskega goriva, višina glob ali napredek politike pri uporabi trajnostnih letalskih goriv na mednarodni ravni. Ti elementi so ključni za zagotovitev jasnega stanja trga trajnostnih letalskih goriv in bi jih bilo treba upoštevati pri razmisleku o reviziji te uredbe. Navedena poročila Komisije bi morala obravnavati tudi medsebojno vplivanje med to uredbo in drugimi ustreznimi zakonodajnimi akti ter opredeliti določbe, ki bi jih bilo mogoče posodobiti in poenostaviti, ter dejavnosti in ukrepe, ki so bili ali bi lahko bili sprejeti za zmanjšanje skupnega stroškovnega pritiska na sektor zračnega prevoza. Komisija bi morala v teh poročilih po potrebi preučiti možnosti za spremembe, vključno z mehanizmi za podporo proizvodnji in uporabi trajnostnih letalskih goriv ter mehanizmi, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi, da bi omejili škodljiv učinek te uredbe na letalsko povezljivost in konkurenco ter ublažili selitev virov CO<sub>2</sub>.



- (50) Zahteva iz te uredbe, da je na vsakem letališču Unije na voljo minimalni delež trajnostnih letalskih goriv, bi lahko operatorje zrakoplovov, ki opravljajo povezovalne lete z odhodi z letališč Unije s končno destinacijo zunaj Unije, spodbudila k tranzitu prek letaliških vozlišč zunaj EU, za katera ta zahteva ne velja, in ne prek vozlišč EU. To bi lahko povzročilo izkrivljanje konkurence na račun letališč Unije in prevoznikov, ki uporabljajo taka letališča, ter tveganje selitve virov CO<sub>2</sub>. Ker ni obvezne sheme za uporabo trajnostnih letalskih goriv za mednarodne lete na ravni ICAO ali v celovitih večstranskih ali dvostranskih sporazumih o zračnem prevozu med Unijo in/ali njenimi državami članicami ter tretjimi državami s podobno ravno ambicij v primerjavi z zahtevami iz te uredbe in cilji Pariškega sporazuma<sup>1</sup>, sprejetega na podlagi Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, ali mehanizmi, razvitimi na mednarodni ravni za preprečevanje tveganja selitve virov CO<sub>2</sub> in izkrivljanja konkurence, bi morala Komisija zlasti razmisliti o razvoju ciljno usmerjenih mehanizmov za preprečevanje teh učinkov.

---

<sup>1</sup> UL L 282, 19.10.2016, str. 4.

- (51) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te uredbe bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila glede izvzetja iz obveznosti polnjenja z gorivom pred odhodom, ki se lahko odobri operatorjem zrakoplovov, in za opredelitev podrobnih določb in tehničnih standardov za delovanje sistema Unije za označevanje. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>.
- (52) Prehod na trajnostna letalska goriva bo imel tudi sekundarni učinek v smislu zmanjšanja odvisnosti od uvoza fosilnih goriv iz tretjih držav, s čimer se bo povečala energetska varnost Unije. To je glede na aktualne mednarodne politične razmere še toliko bolj potrebno.
- (53) Ker cilja te uredbe, in sicer ohranitve enakih konkurenčnih pogojev na trgu zračnega prevoza Unije s hkratnim povečanjem uporabe trajnostnih letalskih goriv, države članice ne morejo zadovoljivo doseči zaradi čezmejne narave letalstva, temveč se zaradi značilnosti trga in učinkov ukrepov lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

*Člen 1*  
*Predmet urejanja*

Ta uredba določa harmonizirana pravila o uporabi in dobavi trajnostnih letalskih goriv.

*Člen 2*  
*Področje uporabe*

1. Ta uredba se uporablja za operatorje zrakoplovov, letališča Unije in njihove zadevne organe za upravljanje letališč Unije ter dobavitelje letalskega goriva.

Brez poseganja v odstavek 3 se ta uredba uporablja samo za lete v komercialnem zračnem prevozu.

2. Država članica lahko po posvetovanju z organom za upravljanje letališča odloči, da se letališče, ki ni zajeto v členu 3, točka 1, in je na njenem ozemlju, za namene te uredbe obravnava kot letališče Unije, pod pogojem, da so ob času odločitve države članice izpolnjene zahteve iz člena 6(1).

Organ za upravljanje letališča, ki ni zajeto v členu 3, točka 1, in je na ozemlju države članice, lahko zahteva, da se to letališče za namene te uredbe obravnava kot letališče Unije, pod pogojem, da v času vložitve zahteve izpolnjuje zahteve iz člena 6(1). Navedeni organ za upravljanje letališča o tej zahtevi uradno obvesti državo članico, katere organ ali organi so odgovorni za letališče na podlagi člena 11(6). Temu uradnemu obvestilu se priloži potrdilo, da letališče izpolnjuje zahteve iz člena 6(1).

Zadevna država članica o odločitvi iz prvega pododstavka tega odstavka uradno obvesti Komisijo in Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) vsaj šest mesecev pred začetkom poročevalnega obdobja, od katerega se navedena odločitev začne uporabljati. Odločitvi države članice se priloži obrazloženo mnenje, iz katerega je razvidno, da temelji na sorazmernih in nediskriminatornih merilih glede na letališča s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi.

3. Oseba, ki opravlja lete v komercialnem zračnem prevozu in ni zajeta v členu 3, točka 3, se lahko odloči, da se za namene te uredbe obravnava kot operator zrakoplova. Oseba, ki opravlja lete, ki niso leti v komercialnem zračnem prevozu v smislu člena 3, točka 4, se lahko odloči, da se za namene te uredbe obravnava kot operator zrakoplova. Oseba, ki jo zajema člen 3, točka 3, se lahko odloči, da ta uredba zajema tudi njene lete v nekomercialnem zračnem prevozu. Vsaka taka oseba o svoji odločitvi uradno obvesti državo članico, katere pristojni organ ali organi so odgovorni za navedenega operatorja zrakoplova v skladu s členom 11(5). Navedena država članica o tej odločitvi vsaj šest mesecev pred začetkom poročevalnega obdobja, od katerega se navedena odločitev začne uporabljati, uradno obvesti Komisijo in Agencijo.
4. Komisija na podlagi informacij, prejetih v skladu z odstavkoma 2 in 3, zagotovi posodobljen in konsolidiran seznam zadevnih letališč Unije in operatorjev zrakoplovov. Navedeni seznam je zlahka dostopen.

*Člen 3*  
*Opredelitev pojmov*

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „letališče Unije“ pomeni letališče, kakor je opredeljeno v členu 2, točka 1, Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, na katerem potniški promet presega 800 000 potnikov ali na katerem tovorni promet presega 100 000 ton v predhodnem poročevalnem obdobju in ki se ne nahaja v najbolj oddaljeni regiji, kot je navedeno v členu 349 PDEU;
- (2) „organ za upravljanje letališča Unije“ v zvezi z letališčem Unije pomeni upravni organ letališča, kakor je opredeljen v členu 2, točka 2, Direktive 2009/12/ES, ali, če zadevna država članica upravljanje centraliziranih infrastruktur za sisteme za distribucijo goriva dodeli drugemu organu na podlagi člena 8(1) Direktive Sveta 96/67/ES<sup>2</sup>, ta drugi organ;
- (3) „operator zrakoplova“ pomeni osebo, ki je v predhodnem poročevalnem obdobju opravila najmanj 500 letov v komercialnem potniškem zračnem prevozu ali 52 letov v komercialnem tovornem zračnem prevozu z odhodom z letališč Unije ali, kadar te osebe ni mogoče opredeliti, lastnika zrakoplova;

---

<sup>1</sup> Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

<sup>2</sup> Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

- (4) „let v komercialnem zračnem prevozu“ pomeni let, namenjen prevozu potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem, vključno z letom poslovnega letalstva, ki se opravi v komercialne namene;
- (5) „proga“ pomeni pot, opravljeno na letu, ob upoštevanju kraja odhoda in namembnega kraja tega leta;
- (6) „letalsko gorivo“ pomeni nadomestno gorivo, proizvedeno za neposredno uporabo v zrakoplovih;
- (7) „trajnostna letalska goriva“ pomeni letalska goriva, ki so:
- (a) sintetična letalska goriva;
  - (b) letalska biogoriva ali
  - (c) reciklirana ogljična letalska goriva;
- (8) „letalska biogoriva“ pomeni letalska goriva, ki so:
- (a) „napredna pogonska biogoriva“, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 34, Direktive (EU) 2018/2001;
  - (b) „pogonska biogoriva“, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 33, Direktive (EU) 2018/2001, proizvedena iz surovin s seznama v delu B Priloge IX k navedeni direktivi, ali

- (c) „pogonska biogoriva“, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 33, Direktive (EU) 2018/2001, razen biogoriv, proizvedenih iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo v smislu člena 2, drugi odstavek, točka 40, navedene direktive, ter ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila za prihranek emisij v življenjskem ciklu iz člena 29 navedene direktive in so certificirana v skladu s členom 30 navedene direktive;
- (9) „reciklirana ogljična letalska goriva“ pomeni letalska goriva, ki so reciklirana ogljična goriva, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 35, Direktive (EU) 2018/2001, ki so skladna s pragom za prihranek emisij v življenjskem ciklu iz člena 29a(2) navedene direktive in so certificirana v skladu s členom 30 navedene direktive;
- (10) „šarža“ pomeni količino trajnostnih letalskih goriv, ki jih je mogoče identificirati s številko in jim je mogoče slediti;
- (11) „emisije v življenjskem ciklu“ pomeni emisije ekvivalenta ogljikovega dioksida iz trajnostnih letalskih goriv, ki upoštevajo emisije ekvivalenta ogljikovega dioksida iz proizvodnje, prevoza in distribucije energije ter njene rabe na krovu, tudi med zgorevanjem, izračunane v skladu z metodologijami, sprejetimi na podlagi člena 28(5) ali člena 31(5) Direktive (EU) 2018/2001, ali na podlagi ustreznega prava Unije;
- (12) „sintetična letalska goriva“ pomeni letalska goriva, ki so goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, kakor so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001, ki so skladna s pragom za prihranek emisij v življenjskem ciklu iz člena 29a(1) navedene direktive in so certificirana v skladu s členom 30 navedene direktive;



- (13) „sintetična nizkoogljična letalska goriva“ pomeni letalska goriva nebiološkega izvora, katerih energijska vsebnost izhaja iz nefosilnega nizkoogljičnega vodika ter ki izpolnjujejo 70-odstotni prag za prihranek emisij v življenjskem ciklu ob upoštevanju metodologij za ocenjevanje takih prihrankov emisij v življenjskem ciklu na podlagi ustreznega prava Unije;
- (14) „konvencionalna letalska goriva“ pomeni letalska goriva, proizvedena iz fosilnih neobnovljivih virov ogljikovodikovih goriv;
- (15) „nizkoogljični vodik za letalstvo“ pomeni vodik za uporabo v zrakoplovih, katerega energijska vsebnost izhaja iz nefosilnih neobnovljivih virov ter ki izpolnjuje 70-odstotni prag za prihranek emisij v življenjskem ciklu ob upoštevanju metodologij za ocenjevanje takih prihrankov emisij v življenjskem ciklu na podlagi ustreznega prava Unije;
- (16) „obnovljivi vodik za letalstvo“ pomeni vodik za uporabo v zrakoplovih, ki se obravnava kot gorivo iz obnovljivih virov nebiološkega izvora v smislu člena 2, drugi odstavek, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001 ter izpolnjuje prag za prihranek emisij v življenjskem ciklu iz člena 29a(1) navedene direktive in je certificiran v skladu s členom 30 navedene direktive;
- (17) „vodik za letalstvo“ pomeni obnovljivi vodik za letalstvo ali nizkoogljični vodik za letalstvo;
- (18) „nizkoogljična letalska goriva“ pomeni sintetična nizkoogljična letalska goriva ali nizkoogljični vodik za letalstvo;

- (19) „dobavitelj letalskega goriva“ pomeni dobavitelja goriva, kakor je opredeljen v členu 2, drugi odstavek, točka 38, Direktive (EU) 2018/2001, ki letalsko gorivo ali vodik za letalstvo dobavlja na letališču Unije;
- (20) „izvajalec oskrbe z gorivom“ pomeni izvajalca storitev zemeljske oskrbe, ki organizira in izvaja dejavnosti polnjenja in praznjenja rezervoarja z gorivom, vključno s skladiščenjem goriva ter nadzorom kakovosti in količine dobavljenega goriva, za operatorje zrakoplovov na letališčih Unije, kakor je navedeno v Prilogi k Direktivi 96/67/ES;
- (21) „glavni kraj poslovanja“ pomeni glavni ali statutarni sedež dobavitelja letalskega goriva v državi članici, v kateri poteka glavni finančni in operativni nadzor dobavitelja letalskega goriva;
- (22) „leto poročanja“ pomeni enoletno obdobje, v katerem je treba poročila iz členov 8 in 10 predložiti med 1. januarjem in 31. decembrom;
- (23) „poročevalno obdobje“ pomeni obdobje med 1. januarjem in 31. decembrom leta pred letom poročanja;
- (24) „letna potreba po letalskem gorivu“ pomeni količino letalskega goriva, opredeljenega kot gorivo za potovanje in gorivo za vožnjo po tleh v Prilogi IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012<sup>1</sup>, ki je potrebna za opravljanje vseh letov, zajetih s to uredbo, ki jih izvaja operator zrakoplova in odhajajo z določenega letališča Unije, v poročevalnem obdobju;

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

- (25) „letna nenatočena količina“ pomeni razliko med letno potrebo po letalskem gorivu in dejanskim gorivom, ki ga operator zrakoplova natoči pred leti, zajetimi s to uredbo, z odhodom z določenega letališča Unije v poročevalnem obdobju;
- (26) „skupna letna nenatočena količina“ pomeni vsoto letnih nenatočenih količin operatorja zrakoplova na vseh letališčih Unije v poročevalnem obdobju;
- (27) „shema za toplogredne pline“ pomeni shemo, ki operatorjem zrakoplovov podeljuje ugodnosti za uporabo trajnostnih letalskih goriv.

#### *Člen 4*

##### *Deleži trajnostnih letalskih goriv, ki so na voljo na letališčih Unije*

1. V skladu s členom 15 dobavitelji letalskega goriva zagotovijo, da vse letalsko gorivo, ki je na voljo operatorjem zrakoplovov na vsakem letališču Unije, vsebuje minimalne deleže trajnostnega letalskega goriva, vključno z minimalnimi deleži sintetičnega letalskega goriva v skladu z vrednostmi in datumi uporabe iz Priloge I. Brez poseganja v te minimalne deleže dobavitelji letalskega goriva tudi zagotovijo, da vse letalsko gorivo, ki je na voljo operatorjem zrakoplovov na vsakem letališču Unije v obdobjih od 1. januarja 2030 do 31. decembra 2031 in od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2034, vsebuje vsaj povprečne deleže sintetičnih letalskih goriv v skladu z vrednostmi iz Priloge I.

Prav tako se šteje, da je ta obveznost izpolnjena, če so minimalni deleži iz prvega pododstavka doseženi z uporabo:

- (a) obnovljivega vodika za letalstvo;
- (b) nizkoogljičnih letalskih goriv.

2. Za namene izračuna minimalnih deležev v Prilogi I, kadar je vodik za letalstvo na voljo operatorjem zrakoplovov na letališču Unije:

- (a) so vrednosti v zvezi z energijsko vsebnostjo vseh zadevnih goriv tiste iz člena 27(2), točki (f) in (g), Direktive (EU) 2018/2001 in Priloge III k navedeni direktivi ali ustreznih mednarodnih letalskih standardov v zvezi z gorivi, ki niso vključena v navedeno prilogo, ter
- (b) se energijska vsebnost dobavljenega vodika za letalstvo upošteva tako v števcu kot imenovalcu.

3. Kadar dobavitelj letalskega goriva uporabi možnost iz drugega pododstavka odstavka 1 ali kadar operator zrakoplova natoči goriva iz navedenega pododstavka, se sklicevanja na trajnostna letalska goriva v členu 3, točke 10, 11 in 27, členih 8, 9 in 10, členu 12(6) in (7), členu 13(1), točke (a), (b) in (g), členu 14, členu 15(1) in Prilogi II razumejo, kot da se nanašajo tudi na nizkoogljična letalska goriva in obnovljivi vodik za letalstvo.

4. Za vsako poročevalno obdobje letalska biogoriva, razen naprednih pogonskih biogoriv, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 34, Direktive (EU) 2018/2001, in biogoriv, proizvedenih iz surovin s seznama v delu B Priloge IX k navedeni direktivi, ki jih na letališčih Unije dobavlja vsak dobavitelj letalskega goriva, predstavljajo največ 3 % dobavljenih letalskih goriv za namene skladnosti z minimalnimi deleži iz odstavka 1 tega člena in Priloge I k tej uredbi.
  
5. Trajnostna letalska goriva, proizvedena iz naslednjih surovin, se izključijo iz izračuna minimalnih deležev trajnostnih letalskih goriv iz Priloge I k tej uredbi: „poljščine, ki se uporabljajo za živila in krmo“, kot so opredeljene v členu 2, drugi odstavek, točka 40, Direktive (EU) 2018/2001, vmesni posevki, destilat maščobnih kislin palmovega olja, materiali iz palme in soje ter milnica (soap-stock) in njeni derivati.  
  
Vendar se ta izključitev ne uporablja za nobeno surovino, ki je vključena v Prilogo IX k Direktivi (EU) 2018/2001, pod pogoji iz navedene priloge.
  
6. Dobavitelji letalskega goriva lahko izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 1 tega člena dokažejo z uporabo sistema masne bilance iz člena 30 Direktive (EU) 2018/2001.

7. Brez poseganja v uporabo člena 12(4) in (5), kadar dobavitelj letalskega goriva ne dobavi minimalnih deležev, določenih v Prilogi I za dano poročevalno obdobje, ta primanjkljaj v naslednjem poročevalnem obdobju vsaj nadoknadi. V izjemnih primerih, kadar dobavitelj letalskega goriva ne dobavi povprečnih deležev sintetičnega letalskega goriva v obdobju od 1. januarja 2030 do 31. decembra 2031, ta primanjkljaj vsaj nadoknadi pred koncem obdobja od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2034, in kadar dobavitelj letalskega goriva ne dobavi povprečnih deležev sintetičnega letalskega goriva v obdobju od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2034, ta primanjkljaj vsaj nadoknadi v naslednjem poročevalnem obdobju.

#### *Člen 5*

##### *Obveznost polnjenja goriva za operatorje zrakoplovov*

1. Letna količina letalskega goriva, ki jo določen operator zrakoplova natoči na določenem letališču Unije, znaša najmanj 90 % letne potrebe po letalskem gorivu.

2. Operator zrakoplova ima možnost, da ne dosega praga iz odstavka 1 tega člena, kadar je to potrebno zaradi skladnosti z veljavnimi pravili o varnosti goriva. V takih primerih zadevni operator zrakoplova pristojnemu organu ali organom iz člena 11(6) in Agenciji ustrezno utemelji, zakaj ne dosega praga, vključno z navedbo prizadetih prog. Navedene informacije se vključijo v poročilo iz člena 8. Povezane količine goriva se sporočijo ločeno v skladu s členom 8.
3. V izjemnih primerih lahko operator zrakoplova, kadar je to ustrezno utemeljeno, od pristojnega organa ali organov iz člena 11(6) zahteva začasno izvzetje iz obveznosti iz odstavka 1 tega člena za lete na določeni obstoječi ali novi progi, krajši od 850 kilometrov oziroma 1 200 kilometrov za proge, ki povezujejo letališča na otokih brez železniških ali cestnih povezav, z odhodom z letališča Unije. Navedena razdalja se izračuna po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na zemlji.

Taka zahteva se vloži vsaj tri mesece pred predvidenim datumom začetka uporabe izvzetja, priloži pa se ji podrobna in ustrezna utemeljitev. Taka izjema bi morala biti omejena na naslednje primere:

- (a) resne in ponavljajoče se operative težave pri polnjenju zrakoplovov z gorivom na določenem letališču Unije, zaradi katerih operatorji zrakoplovov teh ne morejo odpraviti v razumnem času, ali

(b) strukturne težave pri dobavi letalskega goriva, ki izhajajo iz geografskih značilnosti določenega letališča Unije, zaradi česar so cene letalskih goriv znatno višje od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste letalskih goriv na drugih letališčih Unije, zlasti zaradi posebnih omejitev pri prevozu goriva ali omejene razpoložljivosti goriv na zadevnem letališču Unije, in zaradi česar je zadevni operator zrakoplova v precej slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s tržnimi pogoji na drugih letališčih Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi.

4. Pristojni organ ali organi ocenijo to zahtevo. Glede na predloženo utemeljitev lahko zahtevajo dodatne informacije.
5. Pristojni organ ali organi sprejmejo odločitev o tej zahtevi brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje en mesec pred datumom začetka uporabe predvidenega izvzetja. Kadar pristojni organ ali organi na podlagi odstavka 4 zahtevajo dodatne informacije, se rok, v katerem morajo pristojni organ ali organi sprejeti odločitev, začasno prekine, dokler operator zrakoplova ne zagotovi popolnih informacij.

Odobreno izvzetje ima omejeno obdobje veljavnosti, ki ni daljše od enega leta, nato pa se na zahtevo operatorja zrakoplova ponovno pregleda.



6. Pristojni organ ali organi sprejmejo odločitev o sprejetju ali zavrnitvi vsake prve zahteve za izvzetje, predložene na podlagi odstavka 3. Če se taka odločitev ne sprejme v roku iz odstavka 5, se to ne šteje za odločitev o odobritvi zahtevanega izvzetja. Če se odločitev v zvezi z zahtevo za podaljšanje obstoječega izvzetja ne sprejme – pod pogojem, da je taka zahteva podprta s podrobno in ustrezno utemeljitvijo – najpozneje en mesec pred datumom predvidenega podaljšanja, se šteje, da gre za odločitev o odobritvi nadaljnje uporabe zahtevanega izvzetja.
7. Operator zrakoplova ima pravico do pritožbe zoper odločitev pristojnega organa ali organov, ki zavrnejo zahtevo za izvzetje.
8. Pristojni organ ali organi o seznamu odobrenih in zavrnjenih izvzetij uradno obvestijo Komisijo ter pri tem navedejo utemeljitev svoje odločitve in oceno, na kateri temelji. Komisija objavi seznam odobrenih izvzetij in ga vsaj enkrat letno posodobi.

9. Komisija lahko na podlagi pisne pritožbe, ki jo predloži država članica, operator zrakoplova, organ za upravljanje zadevnega letališča Unije ali dobavitelj letalskega goriva, ali na lastno pobudo in potem ko oceni predloženo utemeljitev izvzetja, odobrenega v skladu z odstavkom 5 tega člena, glede na merila iz odstavka 3 tega člena, sprejme izvedbene akte, s katerimi od pristojnega organa ali organov zahteva, da sprejmejo odločitev o razveljavitvi navedenega izvzetja od začetka naslednjega obdobja voznega reda letov v smislu člena 2, točka (d), Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93<sup>1</sup>. Če se navedeno obdobje voznega reda letov začne manj kot dva meseca po objavi odločitve, odločitev o razveljavitvi izvzetja začne veljati od začetka naslednjega obdobja voznega reda letov. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 16(2).
10. Da bi Komisija lahko sprejela izvedbene akte iz odstavka 9, lahko od držav članic in operatorjev zrakoplovov zahteva vse potrebne informacije. Države članice in operatorji zrakoplovov take informacije zagotovijo brez nepotrebnega odlašanja. Države članice operatorjem zrakoplovov olajšajo zagotavljanje informacij.
11. Komisija do 1. septembra 2024 sprejme smernice o uporabi izvzetij iz tega člena. Take smernice vključujejo elemente, ki jih mora zagotoviti operator zrakoplova za utemeljitev navedenih izvzetij.

---

<sup>1</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

## Člen 6

### *Obveznosti organa za upravljanje letališča Unije za olajšanje dostopa do trajnostnih letalskih goriv*

1. Organi za upravljanje letališč Unije sprejmejo vse ukrepe, potrebne za olajšanje dostopa operatorjev zrakoplovov do letalskih goriv, ki vsebujejo minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv v skladu s to uredbo.
2. Kadar operatorji zrakoplovov pristojnemu organu ali organom poročajo o težavah pri dostopu do letalskih goriv, ki vsebujejo minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv v skladu s to uredbo, na določenem letališču Unije, pristojni organ ali organi od organa za upravljanje letališča Unije zahtevajo, da zagotovi informacije, potrebne za dokazovanje skladnosti z odstavkom 1. Zadevni organ za upravljanje letališča Unije pristojnemu organu brez nepotrebnega odlašanja posreduje informacije.
3. Pristojni organ ali organi ocenijo vse informacije, prejete v skladu z odstavkom 2. Kadar pristojni organ ali organi ugotovijo, da organ za upravljanje letališča Unije izpolnjuje svoje obveznosti iz odstavka 1, o tem obvestijo Komisijo in Agencijo. V primeru neskladnosti pristojni organ ali organi od organa za upravljanje letališča Unije zahtevajo, da brez nepotrebnega odlašanja, v vsakem primeru pa najpozneje tri leta po zahtevi pristojnega organa na podlagi odstavka 2, opredeli in sprejme potrebne ukrepe za obravnavo nezadostnega dostopa operatorjev zrakoplovov do letalskih goriv, ki vsebujejo minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv.

4. Za namene odstavkov 2 in 3, kadar je to ustrezno, dobavitelji letalskega goriva, izvajalci oskrbe z gorivom, operatorji zrakoplovov in vse druge strani, ki jih sporočene težave zadevajo, na zahtevo in brez nepotrebnega odlašanja organu za upravljanje letališča Unije zagotovijo vse potrebne informacije ter z njim sodelujejo pri opredeljevanju in sprejemanju potrebnih ukrepov za odpravo sporočenih težav.
5. Pristojni organ ali organi Agenciji brez nepotrebnega odlašanja posredujejo vse ustrezne informacije iz odstavkov 2 in 3 tega člena, da bi lahko pripravila tehnično poročilo iz člena 13.

### *Člen 7*

#### *Spodbujanje dobave vodika in električne energije na letališčih Unije*

1. Organi za upravljanje letališč Unije, dobavitelji letalskega goriva in izvajalci oskrbe z gorivom po potrebi sodelujejo s svojo državo članico pri pripravi nacionalnih okvirov politike za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva na letališčih, ki spadajo na področje uporabe Uredbe (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in razveljavitvi Direktive 2014/94/EU (UL L 234, 22.9.2023, str. 1).

2. Organi za upravljanje letališč Unije, dobavitelji letalskega goriva in izvajalci oskrbe z gorivom po potrebi v skladu z nacionalnimi okviri politike iz odstavka 1, kadar so taki okviri sprejeti, sodelujejo in si prizadevajo za lažji dostop operatorjev zrakoplovov do vodika ali električne energije, ki se uporabljata predvsem za pogon zrakoplova, ter za zagotavljanje infrastrukture in storitev, potrebnih za dobavo, skladiščenje in polnjenje takega vodika ali električne energije, z namenom oskrbe ali polnjenja zrakoplovov z gorivom v skladu z nacionalnimi okviri politike za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, kadar je to ustrezno.
3. Organi za upravljanje letališč Unije do 31. marca 2025 in nato vsaki dve leti pristojnim organom in Agenciji poročajo o napredku pri obstoječih projektih za svoja letališča Unije, s katerimi se izvaja katera koli od pobud iz odstavka 2. To poročilo vključuje informacije, ki so javno dostopne ali se lahko objavijo, po potrebi vključno s projekcijami količin in vrste proizvedenega vodika in električne energije ter dobave operatorjem zrakoplovov na letališču Unije, pa tudi načrte za vzpostavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter storitev, kadar so taki načrti sprejeti.

## Člen 8

### *Obveznosti poročanja za operatorje zrakoplovov*

1. Operatorji zrakoplovov do 31. marca vsakega leta poročanja in prvič leta 2025 pristojnim organom in Agenciji sporočijo naslednje podatke o določenem poročevalnem obdobju:
  - (a) skupno količino natočenega letalskega goriva na vsakem posameznem letališču Unije, izraženo v tonah;
  - (b) letno potrebo po letalskem gorivu na posamezno letališče Unije, izraženo v tonah;
  - (c) letno nenatočeno količino na posamezno letališče Unije, ki se sporoči kot 0 (nič), če je letna nenatočena količina negativna ali če je manjša od ali enaka 10 % letne potrebe po letalskem gorivu;
  - (d) letno natočeno količino na posamezno letališče Unije zaradi skladnosti z veljavnimi pravili o varnosti goriva v skladu s členom 5(2), izraženo v tonah;
  - (e) skupno količino trajnostnega letalskega goriva, kupljenega od dobaviteljev letalskega goriva, za opravljanje letov, zajetih s to uredbo, z odhodom z letališč Unije, izraženo v tonah;

- (f) za vsak nakup trajnostnega letalskega goriva ime dobavitelja letalskega goriva, kupljeno količino, izraženo v tonah, postopek pretvorbe, značilnosti in izvor surovin, ki se uporabljajo za proizvodnjo, ter emisije trajnostnega letalskega goriva v življenjskem ciklu, v primeru nakupa, ki vključuje različne vrste trajnostnega letalskega goriva z različnimi značilnostmi, pa zadevne informacije za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva;
- (g) skupno število opravljenih letov, zajetih s to uredbo, z odhodom z letališč Unije, izraženo v številu letov in ur letenja.

2. Poročilo se predstavi v skladu s predlogami iz Priloge II.
3. Poročilo preveri neodvisni preveritelj v skladu z zahtevami iz členov 14 in 15 Direktive 2003/87/ES ter izvedbenih aktov, sprejetih na tej podlagi.

## Člen 9

### *Izjava operatorja zrakoplova o uporabi trajnostnih letalskih goriv*

1. Operatorji zrakoplovov ne uveljavljajo ugodnosti za uporabo iste šarže trajnostnih letalskih goriv v več kot eni shemi za toplogredne pline. Emisijski faktor za uporabo trajnostnih letalskih goriv v okviru sistema EU za trgovanje z emisijami (EU ETS) je določen v Prilogi IV k Direktivi 2003/87/ES ali izvedbenih aktih, sprejetih v skladu s členom 14 navedene direktive. Za dodeljevanje pravic v okviru EU ETS se uporablja Direktiva 2003/87/ES. Za dodeljevanje pravic, rezerviranih za polnjenje trajnostnega letalskega goriva v okviru EU ETS, se uporablja člen 3c(6) Direktive 2003/87/ES.

Operatorji zrakoplovov skupaj s poročilom iz člena 8 Agenciji posredujejo:

- (a) izjavo o shemah za toplogredne pline, v katerih sodelujejo in v katerih imajo možnost poročati o uporabi trajnostnih letalskih goriv;
- (b) izjavo, da niso poročali o istih šaržah trajnostnih letalskih goriv v več kot eni shemi za toplogredne pline, ter
- (c) informacije o sodelovanju v shemah finančne podpore na ravni Unije ter nacionalnih ali regionalnih shemah finančne podpore, ki operatorjem zrakoplovov omogočajo, da prejmejo nadomestilo za stroške kupljenih trajnostnih letalskih goriv, in informacije o tem, ali je bila za isto šaržo trajnostnih letalskih goriv prejeta podpora v okviru več kot ene sheme finančne podpore.



2. Za poročanje o uporabi trajnostnih letalskih goriv v skladu z določbami člena 8 te uredbe ali v okviru sheme za toplogredne pline dobavitelji letalskega goriva operatorjem zrakoplovov čim prej, najpozneje pa do 14. februarja vsakega leta poročanja brezplačno posredujejo relevantne točne informacije v zvezi s poročevalnim obdobjem.
3. Operator zrakoplova lahko od dobavitelja letalskega goriva zahteva, da mu predloži informacije iz odstavka 2 za druge obveznosti poročanja, vključno s tistimi, ki izhajajo iz nacionalne zakonodaje. Dobavitelj letalskega goriva te informacije zagotovi brezplačno. Kadar zahteva zadeva informacije v zvezi z obdobjem, ki se je v času zahteve že izteklo, dobavitelj letalskega goriva te informacije zagotovi v 90 dneh od datuma navedene zahteve. Kadar zahteva zadeva informacije v zvezi s poročevalnim obdobjem, ki se ob vložitvi zahteve še ni izteklo, si operator zrakoplova prizadeva predložiti zahtevo vsaj 45 dni pred koncem navedenega obdobja. Dobavitelj letalskega goriva te informacije zagotovi v 45 dneh po koncu navedenega obdobja.

## Člen 10

### *Obveznosti poročanja za dobavitelje letalskega goriva*

Najpozneje do 14. februarja vsakega leta poročanja in prvič leta 2025 dobavitelji letalskega goriva v podatkovno zbirko Unije iz člena 31a Direktive (EU) 2018/2001 posredujejo naslednje informacije v zvezi s poročevalnim obdobjem:

- (a) količino letalskega goriva, dobavljenega na vsakem letališču Unije, izraženo v tonah;
- (b) količino trajnostnega letalskega goriva, dobavljenega na vsakem letališču Unije in za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva, kot je podrobno opisano v točki (c), izraženo v tonah;
- (c) postopek pretvorbe, značilnosti in izvor surovin, uporabljenih za proizvodnjo, in emisije v življenjskem ciklu za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva, dobavljenega na letališčih Unije;
- (d) vsebnost aromатов in naftalenov v volumskem odstotku ter vsebnost žvepla v masnem deležu v dobavljenem letalskem gorivu na posamezno šaržo, na posamezno letališče Unije in na ravni Unije, z navedbo skupnega volumna in mase vsake šarže ter preskusne metode, uporabljene za merjenje vsebnosti vsake snovi na ravni šarže;
- (e) energijsko vsebnost letalskega goriva in trajnostnih letalskih goriv, dobavljenih na vsakem letališču Unije, za vsako vrsto goriva.

Države članice na nacionalni ravni vzpostavijo potreben pravni in upravni okvir, s katerim zagotovijo, da so informacije, ki jih dobavitelji letalskega goriva vnesejo v navedeno podatkovno zbirko Unije, točne ter so bile preverjene in revidirane na podlagi člena 31a Direktive (EU) 2018/2001.

Agencija in pristojni organi imajo dostop do navedene podatkovne zbirke Unije. Agencija uporablja informacije iz navedene podatkovne zbirke Unije, potem ko se informacije preverijo na ravni držav članic na podlagi člena 31a Direktive (EU) 2018/2001.

### *Člen 11*

#### *Pristojni organ*

1. Države članice imenujejo pristojni organ ali organe, pristojne za izvrševanje uporabe te uredbe in nalaganje glob operatorjem zrakoplovov, organom za upravljanje letališč Unije in dobaviteljem letalskega goriva. Države članice Komisijo in Agencijo obvestijo o identiteti pristojnega organa ali organov, ki so jih imenovali.
2. Države članice zagotovijo, da njihovi pristojni organi svoje naloge nadzora in izvrševanja izvajajo nepristransko, pregledno in neodvisno od operatorjev zrakoplovov, dobaviteljev letalskega goriva in organov za upravljanje letališč Unije. Države članice zagotovijo tudi, da imajo njihovi pristojni organi potrebna sredstva in zmogljivosti za učinkovito in pravočasno izvajanje nalog, ki so jim dodeljene na podlagi te uredbe.

3. Komisija, Agencija in pristojni organi držav članic sodelujejo in si izmenjujejo vse ustrezne informacije, da zagotovijo učinkovito izvajanje in skladnost s to uredbo.
4. Agencija posreduje pristojnim organom zbirne podatke operatorjev zrakoplovov, letališč Unije in njihovih zadevnih organov za upravljanje ter dobaviteljev letalskega goriva, za katere so ti organi pristojni na podlagi odstavkov 5, 6 in 7.
5. Odgovorna država članica, katere pristojni organ ali organi, imenovani v skladu z odstavkom 1 tega člena, so odgovorni za določenega operatorja zrakoplova, se določi na podlagi Uredbe Komisije (ES) št. 748/2009<sup>1</sup>. Za operatorje zrakoplovov, ki v navedeni uredbi niso dodeljeni posamezni državi članici, se odgovorna država članica določi na podlagi pravil iz člena 18a Direktive 2003/87/ES. Komisija lahko državam članicam pomaga v procesu pripisovanja. V tem okviru lahko Komisija zaprosi Eurocontrol za pomoč in v ta namen z njim sklene ustrezen sporazum.
6. Odgovorna država članica, katere pristojni organ ali organi, imenovani v skladu z odstavkom 1, so odgovorni za določen organ za upravljanje letališča Unije, se določi na podlagi zadevne krajevne pristojnosti letališča Unije.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (ES) št. 748/2009 z dne 5. avgusta 2009 o seznamu operaterjev zrakoplovov, ki so 1. januarja 2006 ali pozneje izvajali letalsko dejavnost s seznama v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES, z navedbo države članice upravljalke za vsakega operaterja zrakoplova (UL L 219, 22.8.2009, str. 1).

7. Odgovorna država članica, katere pristojni organ ali organi, imenovani v skladu z odstavkom 1, so odgovorni za določenega dobavitelja letalskega goriva, je država članica, v kateri ima zadevni dobavitelj letalskega goriva glavni kraj poslovanja.
8. Za dobavitelje letalskega goriva, ki nimajo glavnega kraja poslovanja v državi članici, je odgovorna država članica tista, v kateri je dobavitelj letalskega goriva v letu 2023 ali prvem letu dobavljanja letalskega goriva na trgu Unije, kar je pozneje, dobavil največ letalskega goriva.

Tak dobavitelj letalskega goriva lahko svojemu pristojnemu organu predloži obrazloženo zahtevo, v kateri zahteva prerazporeditev drugi državi članici, če je v dveh letih pred zahtevo v tej državi članici dobavil največji delež svojega letalskega goriva. Odločitev o prerazporeditvi se sprejme v šestih mesecih po zahtevi dobavitelja letalskega goriva, z njo se morajo strinjati pristojni organi države članice prerazporeditve ter se brez nepotrebnega odlašanja posreduje Agenciji in Komisiji. Uporablja se od začetka poročevalnega obdobja po datumu sprejetja te odločitve.

*Člen 12*  
*Izvrševanje*

1. Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Te kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne, zlasti glede na naravo, trajanje, ponavljanje in resnost kršitve. Države članice o teh pravilih in ukrepih uradno obvestijo Komisijo do 31. decembra 2024 in jo brez odlašanja uradno obvestijo o vsakršni naknadni spremembi, ki nanje vpliva.
2. Države članice zagotovijo, da se lahko vsak operator zrakoplova, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 5, kaznuje z globo. Ta globa je sorazmerna in odvračilna ter znaša vsaj dvakratnik zmnožka letne povprečne cene letalskega goriva na tono in skupne letne nenatočene količine. Operator zrakoplova je lahko oproščen globe, če lahko dokaže, da ni izpolnil obveznosti iz člena 5 zaradi izjemnih in nepredvidljivih okoliščin, na katere ni mogel vplivati in katerih posledicam se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.
3. Države članice zagotovijo, da se lahko vsak organ za upravljanje letališča Unije, ki ne sprejme potrebnih ukrepov za obravnavo nezadostnega dostopa operatorjev zrakoplovov do letalskih goriv, ki vsebujejo minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv na podlagi člena 6(3), kaznuje z globo.

4. Države članice zagotovijo, da se lahko vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 4 v zvezi z minimalnimi deleži trajnostnega letalskega goriva, kaznuje z globo. Ta globa je sorazmerna in odvračilna ter znaša vsaj dvakratnik zmnožka razlike med povprečno letno ceno konvencionalnega letalskega goriva in trajnostnega letalskega goriva na tono ter količine letalskih goriv, ki ne izpolnjujejo minimalnih deležev iz člena 4 in Priloge I.
  
5. Države članice zagotovijo, da se lahko vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 4 v zvezi z minimalnimi deleži sintetičnega letalskega goriva oziroma, za obdobje od 1. januarja 2030 do 31. decembra 2034, povprečnimi deleži sintetičnega letalskega goriva, kaznuje z globo. Ta globa je sorazmerna in odvračilna ter znaša vsaj dvakratnik zmnožka razlike med povprečno letno ceno sintetičnega letalskega goriva in konvencionalnega letalskega goriva na tono ter količine letalskega goriva, ki ne izpolnjuje minimalnih deležev iz člena 4 in Priloge I. Pri določanju globe, ki se nanaša na povprečne deleže sintetičnega letalskega goriva, države članice upoštevajo vse globe v zvezi z minimalnimi deleži sintetičnega letalskega goriva, za katere je dobavitelj letalskega goriva že odgovoren v zvezi z zadevnim obdobjem iz tega odstavka, da bi se izognili dvojnemu kaznovanju.

6. Države članice zagotovijo, da se vsakemu dobavitelju letalskega goriva, za katerega je dokazano, da je predložil zavajajoče ali netočne informacije o značilnostih ali izvoru trajnostnih letalskih goriv, predložene na podlagi člena 9(2) in člena 10, naloži globa. Ta globa je sorazmerna in odvračilna ter znaša vsaj dvakratnik zmnožka razlike med povprečno letno ceno konvencionalnega letalskega goriva in trajnostnega letalskega goriva na tono ter količine letalskih goriv, o katerih so bile predložene zavajajoče ali netočne informacije.
7. Pristojni organ ali organi v odločbi o naložitvi glob iz odstavkov 2, 4, 5 in 6 tega člena pojasnijo metodologijo, ki se uporablja za določanje cene letalskega goriva, trajnostnega letalskega goriva in sintetičnega letalskega goriva na trgu Unije za letalsko gorivo. Ta metodologija temelji na preverljivih in objektivnih merilih, vključno z zadnjim tehničnim poročilom, ki je na voljo, iz člena 13.



8. Države članice zagotovijo, da vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ima primanjkljaj obveznosti iz člena 4 v zvezi z minimalnimi deleži trajnostnih letalskih goriv ali sintetičnih letalskih goriv v določenem poročevalnem obdobju, oskrbuje trg v naslednjem poročevalnem obdobju s količino tega goriva, ki je enaka zadevnemu primanjkljaju, poleg njegove obveznosti za poročevalno obdobje.

Z odstopanjem od prvega pododstavka se za sintetična letalska goriva v obdobjih od 1. januarja 2030 do 31. decembra 2031 in od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2034 uporabljajo naslednja pravila:

- (a) vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ima primanjkljaj obveznosti iz člena 4 v zvezi s povprečnimi deleži sintetičnih letalskih goriv v obdobju od 1. januarja 2030 do 31. decembra 2031, poleg obveznosti za navedeno obdobje trg pred koncem obdobja od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2034 oskrbuje s količino sintetičnega letalskega goriva, ki je enaka zadevnemu primanjkljaju, ter
- (b) vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ima primanjkljaj obveznosti iz člena 4 v zvezi s povprečnimi deleži sintetičnih letalskih goriv v obdobju od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2034, poleg obveznosti za poročevalno obdobje trg v naslednjem poročevalnem obdobju oskrbuje s količino sintetičnega letalskega goriva, ki je enaka zadevnemu primanjkljaju.

Izpolnjevanje obveznosti iz prvega in drugega pododstavka tega odstavka dobavitelja letalskega goriva ne razbremeni obveznosti plačila glob iz odstavkov 4 in 5.

9. Države članice imajo na nacionalni ravni potreben pravni in upravni okvir za zagotavljanje izpolnjevanja obveznosti in pobiranja glob.
10. Države članice si prizadevajo zagotoviti, da se prihodki, ustvarjeni z globami, ali enakovredna finančna vrednost teh prihodkov uporabijo za podporo raziskovalnim in inovacijskim projektom na področju trajnostnih letalskih goriv in proizvodnje trajnostnih letalskih goriv ali mehanizmom, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi.

Kadar se taki prihodki dodelijo v splošni proračun države članice, se šteje, da je država članica izpolnila zahteve iz prvega pododstavka, če izvaja politike finančne podpore za raziskovalne in inovacijske projekte na področju trajnostnih letalskih goriv, proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv ali politike, ki podpirajo mehanizme, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi, katerih vrednost je enaka ali višja od prihodkov, ustvarjenih z globami.

Države članice do 25. septembra 2026 in nato vsakih pet let objavijo poročilo o uporabi skupnih prihodkov, ustvarjenih z globami, in informacije o ravni odhodkov, dodeljenih raziskovalnim in inovacijskim projektom na področju trajnostnih letalskih goriv in proizvodnje trajnostnih letalskih goriv ali politikah, ki podpirajo mehanizme, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi.

### *Člen 13*

#### *Zbiranje in objava podatkov*

1. Agencija vsako leto objavi tehnično poročilo na podlagi poročil iz členov 7, 8 in 10 ter ga posreduje Evropskemu parlamentu in Svetu. To poročilo vsebuje vsaj naslednje informacije:
  - (a) skupno količino trajnostnega letalskega goriva, ki so jo na ravni Unije operatorji zrakoplovov kupili za uporabo pri letih, zajetih s to uredbo, z odhodom z letališča Unije, in po posameznih letališčih Unije;
  - (b) skupno količino trajnostnega letalskega goriva in sintetičnih letalskih goriv, ki se dobavljajo na ravni Unije, po posameznih državah članicah in po posameznih letališčih Unije. Poročilo vključuje količino in vrsto surovin, uporabljenih na ravni Unije, po posameznih državah članicah in letališčih Unije, ter analizo zmožnosti dobaviteljev letalskega goriva, da upoštevajo minimalne deleže, opredeljene v Prilogi I;

- (c) kolikor je to mogoče, količino trajnostnih letalskih goriv, dobavljenih v tretjih državah, s katerimi so Unija ali Unija in njene države članice sklenile sporazum, ki ureja zagotavljanje storitev zračnega prevoza, in v drugih tretjih državah, kjer so take informacije javno dostopne;
- (d) stanje na trgu, vključno z informacijami o cenah, in trende v proizvodnji in uporabi trajnostnih letalskih goriv v Uniji in po posameznih državah članicah ter, če je to mogoče, v tretjih državah, s katerimi so Unija ali Unija in njene države članice sklenile sporazum, ki ureja zagotavljanje storitev zračnega prevoza, in v drugih tretjih državah, vključno z informacijami o razvoju cenovnega razkoraka med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi;
- (e) stanje skladnosti organa za upravljanje letališča Unije po posameznih letališčih v zvezi z obveznostmi iz člena 6;
- (f) stanje skladnosti posameznega operatorja zrakoplova in dobavitelja letalskega goriva, ki ima v skladu s to uredbo obveznost v poročevalnem obdobju;
- (g) izvor in značilnosti vseh trajnostnih letalskih goriv ter trajnostne značilnosti vodika za letalstvo, ki so jih operatorji zrakoplovov kupili za uporabo na letih, zajetih s to uredbo, z odhodom z letališč Unije;

- (h) povprečno skupno vsebnost aromатов in naftalena v volumskem odstotku ter vsebnost žvepla v masnem deležu v dobavljenem letalskem gorivu po posameznih letališčih Unije in na ravni Unije;
  - (i) stanje napredka pri projektih na letališčih Unije, ki izvajajo pobude iz člena 7(3).
2. Agencija se lahko pri pripravi tega poročila posvetuje s strokovnjaki držav članic.

#### *Člen 14*

##### *Shema okoljskega označevanja*

1. Vzpostavi se prostovoljna shema okoljskega označevanja, ki omogoča merjenje okoljske učinkovitosti letov.
2. Oznake, izdane v skladu s tem členom, se uporabljajo za operatorje zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, za lete, zajete s to uredbo, z odhodom z letališč Unije. Kadar operator zrakoplova zahteva izdajo oznake v skladu s tem členom, zahteva tako oznako za vse svoje lete, zajete s to uredbo, z odhodom z letališč Unije.

Operatorji zrakoplovov lahko zahtevajo izdajo oznak v skladu s tem členom tudi za svoje lete, zajete s to uredbo, s prihodom na letališča Unije. Kadar operator zrakoplova zahteva izdajo oznake v skladu s tem pododstavkom, zahteva tako oznako za vse svoje lete, ki prihajajo na letališča Unije.

3. Oznake, izdane v skladu s tem členom, potrjujejo raven okoljske učinkovitosti leta na podlagi informacij iz drugega pododstavka tega odstavka. Raven okoljske učinkovitosti leta se določi na podlagi povprečne okoljske učinkovitosti letov, ki jih zadevni letalski prevoznik opravi na določeni progi za predhodno ustrezno obdobje voznega reda letov v smislu člena 2, točka (d), Uredbe (EGS) št. 95/93.

Oznake, izdane v skladu s tem členom, vsebujejo naslednje informacije:

- (a) pričakovani ogljični odtis na potnika, izražen v merskih enotah, kot so kilogrami CO<sub>2</sub> na potnika, za obdobje veljavnosti oznake;
- (b) pričakovana učinkovitost glede CO<sub>2</sub> na kilometer, izražena v merskih enotah, kot so grammi CO<sub>2</sub> na potnika na kilometer, za obdobje veljavnosti oznake.

4. Pričakovani ogljični odtis na potnika in pričakovano učinkovitost glede CO<sub>2</sub> na kilometer leta določi Agencija na podlagi standardizirane in znanstveno utemeljene metodologije ter informacij, ki jih zagotovijo operatorji zrakoplovov v zvezi z vsemi ali nekaterimi od naslednjih dejavnikov:
  - (a) vrste zrakoplovov, povprečno število potnikov in količine tovora, ki se po potrebi dopolnijo z ocenami navedenih dejavnikov, kot so povprečni koeficienti zasedenosti za določeno progo za določeno časovno obdobje, ter
  - (b) učinkovitost goriva, uporabljenega na letih, ki jih opravi operator zrakoplova, na podlagi porabe goriva in z uporabo metrik, kot so skupna količina natočenih trajnostnih letalskih goriv, odstotek v skupni porabi goriva, kakovost in izvor, sestava in emisije v življenjskem ciklu zaradi uporabe goriva, izračunane za let.
5. Oznake, izdane na podlagi tega člena, veljajo za omejeno obdobje, ki ni daljše od enega leta, kot je določeno v izvedbenih aktih iz odstavka 11, točka (c). Obdobje veljavnosti oznake operator zrakoplova jasno prikaže skupaj z oznako.
6. Agencija na zahtevo operatorja zrakoplova izda oznake za vsak let ali niz letov, ki se opravljajo pod enakimi pogoji, na podlagi informacij iz odstavka 3 ter standardizirane in znanstveno utemeljene metodologije in dejavnikov iz odstavka 4.

Agencija lahko od operatorja zrakoplova zahteva, da predloži potrebne dodatne informacije za izdajo oznake.

Kadar operator zrakoplova ne predloži vseh informacij, ki jih Agencija potrebuje za izdajo zahtevane oznake, Agencija zahtevo zavrne.

Operator zrakoplova lahko vloži pritožbo zoper odločitve Agencije, sprejete na podlagi tega odstavka in odstavka 7 tega člena. Taka pritožba se vloži pri odboru za pritožbe iz člena 105 Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup> v desetih dneh od uradnega obvestila o odločitvi. Uporabljajo se člena 106 in 107, člen 108(2) in (3) ter člani 111, 112, 113 in 114 Uredbe (EU) 2018/1139. Vsaka odločitev, ki jo Agencija sprejme na podlagi tega odstavka, se sprejme brez nepotrebnega odlašanja.

7. Agencija redno preverja, ali so se dejavniki, na podlagi katerih je bila izdana oznaka za posamezen let ali niz letov, opravljenih pod enakimi pogoji, spremenili. Če Agencija ugotovi, da oznaka ni več ustrezna, obstoječo oznako prekliče ali izda novo oznako, pred tem pa operatorju omogoči, da izrazi svoje mnenje. Agencija o svoji odločitvi obvesti operatorja zrakoplova.

Operator zrakoplova brez odlašanja ustrezno prilagodi prikaz oznake.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).



8. Operatorji zrakoplovov, ki jim je bila izdana oznaka v skladu z odstavkom 6, prikažejo oznako, ki vsebuje informacije iz odstavka 3, drugi pododstavek. Oznaka je lahko dostopna in razumljiva. Prikazana je na način, ki strankam omogoča enostavno primerjavo okoljske učinkovitosti letov, ki jih opravljajo različni operatorji zrakoplovov, ki letijo na isti progi. Kadar operator zrakoplova prikaže oznako na prodajnem mestu ali pri kakršnem koli drugem stiku s strankami, to stori za vse lete, ki spadajo na področje uporabe te uredbe.
9. Za financiranje stroškov storitve, ki jo zagotavlja Agencija, se za izdajo oznake na zahtevo operatorja zrakoplova plača pristojbina. Prihodki, ustvarjeni s takimi pristojbinami, pomenijo druge prihodke v smislu člena 120(1) Uredbe (EU) 2018/1139 in se obravnavajo kot namenski prejemki, ki jih Agencija dodeli za kritje navedenih stroškov. Uporablja se člen 126(2) in (3) Uredbe (EU) 2018/1139. Znesek pristojbine se določi v skladu s členom 126(4) Uredbe (EU) 2018/1139.
10. Agencija v okviru svojih nalog na področju varstva okolja iz člena 87(2) Uredbe (EU) 2018/1139 prispeva k ozaveščanju o obstoju sheme označevanja, vzpostavljene s tem členom.

11. Za zagotovitev enotnega izvajanja in skladnosti s pravili iz tega člena Komisija do 1. januarja 2025 sprejme izvedbene akte, s katerimi določi podrobne določbe o:
- (a) standardizirani in znanstveno utemeljeni metodologiji iz odstavka 4 na podlagi najboljših razpoložljivih znanstvenih podatkov, zlasti podatkov, ki jih zagotovi Agencija, vključno z metodologijo za uporabo ocen iz odstavka 4, točka (a);
  - (b) postopku, po katerem morajo operatorji zrakoplovov Agenciji zagotoviti ustrezne informacije za izdajo oznake, in postopku, po katerem Agencija izda navedeno oznako, vključno z rokom, v katerem mora Agencija sprejeti odločitev na podlagi odstavka 6;
  - (c) trajanju veljavnosti oznak, izdanih v skladu s tem členom, ki ni daljše od enega leta;
  - (d) pogojih, pod katerimi mora Agencija opraviti preverjanje iz odstavka 7;
  - (e) postopku iz odstavka 7, po katerem lahko Agencija prekliče obstoječe oznake ali izda novo oznako;

- (f) predlogah za prikaz oznak, izdanih na podlagi tega člena;
- (g) zagotavljanju enostavnega dostopa do vseh izdanih oznak v strojno berljivi obliki;
- (h) možnosti in pogojih, pod katerimi lahko operatorji zrakoplovov brez uporabe oznake iz tega člena prikažejo morebitne informacije o okoljski učinkovitosti, podobne tistim iz odstavka 3, za lete z odhodom z letališč Unije.

Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 16(3).

12. Komisija do 1. julija 2027 opredeli in oceni razvoj delovanja sheme označevanja, vzpostavljene s tem členom, ter morebitne izboljšave ali dodatne ukrepe v zvezi s tako shemo, zlasti z namenom vzpostavitve obvezne sheme okoljskega označevanja, ki bi zajemala vse vidike okoljske učinkovitosti letov ali niza letov in različne ukrepe za razogljičenje, ki jih sprejmejo operatorji zrakoplovov, ob doslednem spoštovanju prava Unije. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo z glavnimi ugotovitvami ocene, izvedene na podlagi tega odstavka. Po potrebi lahko navedenemu poročilu priloži zakonodajni predlog.

## Člen 15

### *Mehanizmi prilagodljivosti*

1. Z odstopanjem od člena 4(1) lahko dobavitelj letalskega goriva od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2034 za vsako poročevalno obdobje dobavi minimalne deleže trajnostnega letalskega goriva, opredeljenega v Prilogi I, kot tehtano povprečje celotnega letalskega goriva, ki ga je dobavil na vseh letališčih Unije za to poročevalno obdobje.
2. Komisija do 1. julija 2024 opredeli in oceni razvoj na področju proizvodnje in dobave trajnostnih letalskih goriv na trgu Unije za letalsko gorivo ter oceni morebitne izboljšave ali dodatne ukrepe v zvezi z obstoječim mehanizmom prilagodljivosti trajnostnih letalskih goriv iz odstavka 1, kot je vzpostavitev ali priznanje sistema trgovanja s trajnostnimi letalskimi gorivi, da se omogoči oskrba z gorivom v Uniji brez fizične povezave z mestom dobave, da bi se v obdobju prilagodljivosti dodatno olajšali dobava in uporaba trajnostnih letalskih goriv za letalstvo.

Tak možen sistem, ki vključuje elemente sheme „book and claim“, bi lahko operatorjem zrakoplovov ali dobaviteljem goriva ali obojim omogočil nakup trajnostnih letalskih goriv na podlagi pogodbenih dogovorov z dobavitelji letalskega goriva in prijavo uporabe trajnostnih letalskih goriv na letališčih Unije.

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo, v katerem navede glavne ugotovitve ocene, izvedene na podlagi tega odstavka, in mu po potrebi priloži zakonodajni predlog.

## *Člen 16*

### *Postopek v odboru*

1. Komisiji pomaga Odbor ReFuelEU za letalstvo (v nadaljnjem besedilu: Odbor). Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.
3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

## *Člen 17*

### *Poročila in pregled*

1. Komisija do 1. januarja 2027 in nato vsaka štiri leta Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o uporabi te uredbe.

2. Poročilo vsebuje podrobno oceno v zvezi z razvojem trga letalskih goriv in njegovim vplivom na delovanje notranjega letalskega trga Unije, vključno z vplivom na konkurenčnost in povezljivost, zlasti za otoke in oddaljena ozemlja, ter na stroškovno učinkovitost zmanjšanja emisij v življenjskem ciklu. V poročilu se oceni tudi potreba po naložbah, zaposlovanju in usposabljanju ter raziskavah in inovacijah na področju trajnostnih letalskih goriv. Poleg tega so v poročilu navedene informacije o tehnološkem napredku na področju raziskav in inovacij v letalskem sektorju, ki so relevantne za trajnostna letalska goriva, tudi v zvezi z zmanjšanjem emisij, ki niso emisije CO<sub>2</sub>, ali tehnologijami za neposredni zajem iz zraka.
  
3. V poročilu se oceni morebitna potreba po reviziji področja uporabe te uredbe, opredelitve trajnostnih letalskih goriv, upravičenih goriv in minimalnih deležev iz člena 4 in Priloge I ter višine glob. V poročilu se oceni morebitna razširitev področja uporabe te uredbe z vključitvijo drugih virov energije in drugih vrst sintetičnih goriv, opredeljenih v Direktivi (EU) 2018/2001, ob ustreznem upoštevanju načela tehnološke nevtralnosti. V poročilu se ocenijo tudi pobude, izboljšave in dodatni ukrepi za nadaljnje olajšanje in spodbujanje večje dobave in uporabe nenadomestnih letalskih goriv ter povezane storitve, infrastruktura in tehnologije skladne s ciljem razogljičenja zračnega prevoza ob hkratnem ohranjanju enakih konkurenčnih pogojev.

4. V poročilu se preuči morebitna vključitev mehanizmov za podporo proizvodnji in polnjenju trajnostnih letalskih goriv, vključno z zbiranjem in uporabo sredstev, ter za omejitve negativnih učinkov te uredbe na povezljivost in konkurenčnost. V poročilu se preuči, ali bi morali taki mehanizmi vključevati finančne in druge mehanizme za premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi.
5. V poročilu se oceni učinek izvzetij, odobrenih na podlagi člena 5, na delovanje notranjega letalskega trga.

Poročilo v največji možni meri vključuje informacije o razvoju politike v zadevnih tretjih državah, tudi v okviru njihovih večstranskih in dvostranskih sporazumov z Unijo ali z Unijo in njenimi državami članicami, ter o razvoju morebitnega okvira politike za dobavo in polnjenje trajnostnih letalskih goriv na ravni ICAO.

V poročilu se oceni konkurenčnost letalskih prevoznikov in letaliških vozlišč Unije v primerjavi z njihovimi konkurenti v zadevnih tretjih državah ter morebitno preusmerjanje, zlasti s preusmeritvijo prometa na letališka vozlišča v tretjih državah, kar bi povzročilo selitev virov CO<sub>2</sub>. Če na mednarodni ravni ne bo podobno ambiciozne obvezne sheme za uporabo trajnostnih letalskih goriv za mednarodne lete, kot so zahteve iz te uredbe, ali mehanizmov, razvitih na mednarodni ravni, ki bi omogočili izogibanje tveganju selitve virov CO<sub>2</sub> in izkrivljanju konkurence v mednarodnem letalstvu, Komisija do 31. decembra 2026, kadar je to ustrezno, zlasti razmisli o mehanizmih, ciljno usmerjenih v preprečevanje navedenih učinkov, po potrebi tudi z razširitvijo mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah, vzpostavljenega z Uredbo (EU) 2023/956 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>1</sup>, na mednarodno letalstvo, ter o drugih vrstah ukrepov ob upoštevanju dejstva, da je končni namembni kraj leta zunaj ozemlja Unije.

6. Poročilo vsebuje podrobne informacije o izvrševanju te uredbe. V poročilu se lahko preuči, ali bi bilo treba to uredbo spremeniti, in, kadar je to ustrezno, o katerih spremembah bi bilo treba razmisliti, v skladu z morebitnim okvirom politike o uporabi trajnostnih letalskih goriv na ravni ICAO.

Komisija v okviru prvega poročila ali pred tem v samostojnem poročilu, predloženem Evropskemu parlamentu in Svetu, oceni možne ukrepe za optimizacijo vsebnosti goriva v letalskih gorivih.

---

<sup>1</sup> Uredba (EU) 2023/956 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o vzpostavitvi mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah (UL L 130, 16.5.2023, str. 52).



7. Komisija se pri pripravi tega poročila vsaj šest mesecev pred njegovim sprejetjem posvetuje z državami članicami.

### *Člen 18*

#### *Začetek veljavnosti*

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2024.

Členi 4, 5, 6, 8 in 10 se uporabljajo od 1. januarja 2025.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu,

*Za Evropski parlament*  
*predsednica*

*Za Svet*  
*predsednik/predsednica*

## **PRILOGA I**

### Deleži trajnostnih letalskih goriv iz člena 4

- (a) Od 1. januarja 2025 vsako leto minimalni delež 2 % trajnostnih letalskih goriv.
- (b) Od 1. januarja 2030 vsako leto minimalni delež 6 % trajnostnih letalskih goriv, od tega:
  - (i) za obdobje od 1. januarja 2030 do 31. decembra 2031 povprečni delež 1,2 % sintetičnih letalskih goriv v tem obdobju, od tega vsako leto najmanj 0,7 % sintetičnih letalskih goriv;
  - (ii) za obdobje od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2034 povprečni delež 2,0 % sintetičnih letalskih goriv v tem obdobju, od tega vsako leto minimalni delež 1,2 % od 1. januarja 2032 do 31. decembra 2033 in minimalni delež 2,0 % sintetičnih letalskih goriv od 1. januarja 2034 do 31. decembra 2034.
- (c) Od 1. januarja 2035 vsako leto minimalni delež 20 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 5 % sintetičnih letalskih goriv.
- (d) Od 1. januarja 2040 vsako leto minimalni delež 34 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 10 % sintetičnih letalskih goriv.

- (e) Od 1. januarja 2045 vsako leto minimalni delež 42 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 15 % sintetičnih letalskih goriv.
  - (f) Od 1. januarja 2050 vsako leto minimalni delež 70 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 35 % sintetičnih letalskih goriv.
-

## PRILOGA II

### Predloga za poročanje operatorjev zrakoplovov

#### Predloga za poročanje operatorjev zrakoplovov o polnjenju letalskih goriv

Letališče Unije	Koda ICAO letališča Unije	Letna potreba po letalskem gorivu (v tonah)	Dejansko natočeno letalsko gorivo (v tonah)	Letna nenatočena količina (v tonah)	Skupna letna nenatočena količina (v tonah)	Letna natočena količina v skladu s pravili o varnosti goriva (v tonah)

#### Predloga za poročanje operatorjev zrakoplovov o nakupih trajnostnih letalskih goriv

Skupno število opravljenih letov	Skupno število ur letenja	Dobavitelj goriva	Kupljena količina (v tonah)	Postopek pretvorbe	Značilnosti	Izvor surovin	Emisije v življenjskem ciklu