

Bruxelles, 2. lipnja 2022.  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

Međuinstitucijski predmet:  
2021/0205(COD)

---

---

TRANS 348  
AVIATION 107  
ENV 532  
ENER 244  
IND 211  
COMPET 434  
ECO 49  
RECH 329  
CODEC 830  
CLIMA 255  
RELEX 726  
IA 86

#### ISHOD POSTUPAKA

---

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Delegacije
Br. preth. dok.:	8859/22
Br. dok. Kom.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Predmet:	Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz – „ReFuel Aviation” – opći pristup

---

Za delegacije se u informativne svrhe u Prilogu nalazi tekst na osnovi kojeg je Vijeće za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) na sastanku 2. lipnja 2022. postiglo opći pristup o navedenom prijedlogu.

**UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora<sup>1</sup>,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija<sup>2</sup>,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Posljednjih je desetljeća zračni prijevoz imao ključnu ulogu u gospodarstvu Unije i u svakodnevnom životu njezinih građana kao jedan od najuspješnijih i najdinamičnijih sektora gospodarstva Unije. Snažan je pokretač gospodarskog rasta, otvaranja radnih mjesta, trgovine i turizma te povezanosti i mobilnosti poduzeća i građana, posebno na unutarnjem zrakoplovnom tržištu Unije. Rast usluga zračnog prijevoza znatno je doprinio poboljšanju povezanosti unutar Unije i s trećim zemljama te je snažan čimbenik gospodarstva Unije.

---

<sup>1</sup> SL C , , str. .

<sup>2</sup> SL C , , str. .

- (2) Od 2020. zračni prijevoz jedan je od sektora koji su najteže pogođeni krizom uzrokovanom bolešću COVID-19. S obzirom na to da se nazire mogući kraj pandemije, očekuje se da će se zračni promet u narednim godinama postupno nastaviti i vratiti na razine prije krize. S druge strane, emisije iz tog sektora povećavaju se od 1990. te bi se nakon prevladavanja pandemije trend povećanja emisija mogao vratiti. Stoga je potrebno pripremiti se za budućnost i provesti nužne prilagodbe koje će osigurati dobro funkcioniranje tržišta zračnog prijevoza koje doprinosi postizanju klimatskih ciljeva Unije uz visoku razinu povezanosti, sigurnosti i zaštite.
- (3) Funkcioniranje sektora zračnog prijevoza Unije određeno je njegovom prekograničnom prirodom unutar Unije i njegovom globalnom dimenzijom. Unutarnje zrakoplovno tržište jedan je od najintegriranijih sektora u Uniji, a uređuje se ujednačenim pravilima o pristupu tržištu i operativnim uvjetima. Vanjska politika zračnog prijevoza uređena je pravilima koja je na globalnoj razini utvrdila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) te sveobuhvatnim multilateralnim ili bilateralnim sporazumima između Unije ili njezinih država članica i trećih zemalja.
- (4) Tržište zračnog prijevoza obilježeno je snažnim tržišnim natjecanjem među gospodarskim subjektima iz cijele Unije, za što su neophodni jednaki uvjeti. Stabilnost i prosperitet tržišta zračnog prijevoza i njegovih gospodarskih subjekata ovise o jasnom i usklađenom okviru politike u kojem operatori zrakoplova, zračne luke i drugi sudionici u zrakoplovstvu mogu djelovati na temelju jednakih mogućnosti. U slučaju poremećaja na tržištu postoji opasnost da operatori zrakoplova ili zračne luke dođu u nepovoljan položaj u odnosu na unutarnje ili vanjske konkurente. To može dovesti do smanjenja konkurentnosti industrije zračnog prijevoza i slabije zračne povezanosti građana i poduzeća.

- (5) Posebno je važno na cijelom tržištu zračnog prijevoza Unije osigurati jednake uvjete u pogledu zrakoplovnog goriva, koje čini znatan udio u troškovima operatora zrakoplova, olakšavajući pritom dekarbonizaciju zračnog prijevoza promicanjem održivih zrakoplovnih goriva (SAF-ovi). Promjene cijena goriva mogu utjecati na gospodarske rezultate operatora zrakoplova i narušiti tržišno natjecanje. Razlike u cijenama zrakoplovnog goriva među zračnim lukama Unije ili između zračnih luka u Uniji i onih izvan nje mogu potaknuti operatore zrakoplova da iz gospodarskih razloga prilagode svoje strategije punjenja goriva. Nošenjem viška goriva povećava se potrošnja goriva u zrakoplovu i nastaju nepotrebne emisije stakleničkih plinova. Zbog toga operatori zrakoplova nošenjem viška goriva ugrožavaju trud koji Unija ulaže u zaštitu okoliša. Neki operatori zrakoplova mogu iskoristiti povoljne cijene zrakoplovnog goriva u svojoj domaćoj bazi i tako ostvariti konkurentsku prednost u odnosu na druge zračne prijevoznike koji lete na sličnim rutama. To može narušiti konkurentnost sektora i zračnu povezanost. Ovom Uredbom trebale bi se utvrditi mjere za sprečavanje takvih postupaka kako bi se izbjeglo nepotrebno nanošenje štete okolišu te ponovno uspostavili i očuvali uvjeti za pošteno tržišno natjecanje na tržištu zračnog prijevoza.
- (6) Ključni je cilj zajedničke prometne politike održivi razvoj. To zahtijeva integrirani pristup kako bi se istodobno osigurali djelotvorno funkcioniranje prijevoznih sustava Unije i zaštita okoliša. Održivi razvoj zračnog prijevoza zahtijeva uvođenje mjera za smanjenje emisija ugljika iz zrakoplova koji lete iz zračnih luka Unije. Te mjere trebale bi doprinijeti postizanju klimatskih ciljeva Unije do 2030. i 2050.

- (7) Komunikacijom o Strategiji za održivu i pametnu mobilnost<sup>3</sup>, koju je Komisija donijela u prosincu 2020. utvrđuju se mjere za postizanje zelene i digitalne transformacije prijevoznog sustava EU-a te povećanje otpornosti tog sustava. Dekarbonizacija sektora zračnog prijevoza nužan je i zahtjevan proces, posebno u kratkoročnom razdoblju. Tehnološki napredak koji se ostvaruje u europskim i nacionalnim istraživačkim i inovacijskim programima u području zrakoplovstva doprinio je znatnom smanjenju emisija posljednjih desetljeća. Međutim, globalni rast zračnog prometa bio je brži od smanjenja emisija u tom sektoru. Iako se očekuje da će nove tehnologije u narednim desetljećima doprinijeti smanjenju ovisnosti kraćih letova o energiji iz fosilnih goriva, SAF-ovi su jedino rješenje koje jamči znatnu dekarbonizaciju na svim dometima letova već u kratkom roku. No taj je potencijal trenutačno uglavnom neiskorišten.
- (8) SAF-ovi su tekuća „drop-in” goriva koja su potpuno zamjenjiva konvencionalnim zrakoplovnim gorivom i kompatibilna s postojećim zrakoplovnim motorima. Na globalnoj razini certificirano je nekoliko proizvodnih varijanti SAF-ova za uporabu u civilnom ili vojnom zrakoplovstvu. SAF-ovi su tehnološki spremni već u vrlo kratkom roku da odigraju važnu ulogu u smanjenju emisija iz zračnog prijevoza. Očekuje se da će u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju činiti većinski udio u mješavini zrakoplovnog goriva. Nadalje, uz potporu odgovarajućih međunarodnih standarda za goriva, SAF-ovi bi mogli doprinijeti smanjenju aromatskog sadržaja u konačnom gorivu kojim se koristi operator, što bi dovelo do smanjenja drugih emisija koje ne sadržavaju CO<sub>2</sub>. Očekuje se da će druge mogućnosti za pogon zrakoplova, kao što su električna energija ili tekući vodik, postupno doprinijeti dekarbonizaciji zračnog prijevoza, počevši od kraćih letova.
- (9) Postupnim uvođenjem SAF-ova na tržište zračnog prijevoza povećat će se troškovi goriva zračnih prijevoznika jer je proizvodnja tih goriva trenutačno skuplja od proizvodnje konvencionalnih zrakoplovnih goriva. Očekuje se da će to produbiti postojeće probleme povezane s jednakim uvjetima pristupa zrakoplovnom gorivu na tržištu zračnog prijevoza i dodatno narušiti tržišno natjecanje među operatorima zrakoplova i zračnim lukama. Na temelju ove Uredbe trebalo bi poduzeti mjere kako bi se utvrđivanjem usklađenih zahtjeva u cijeloj Uniji spriječio negativan utjecaj uvođenja SAF-ova na konkurentnost sektora zrakoplovstva.

---

<sup>3</sup> Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti (COM/2020/789 final), 9.12.2020.

- (10) Na globalnoj razini SAF-ove regulira ICAO. ICAO prije svega utvrđuje detaljne zahtjeve u pogledu održivosti, sljedivosti i obračunavanja SAF-ova koji se upotrebljavaju na letovima obuhvaćenima Programom za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA). Iako su CORSIA-om predviđeni poticaji, a SAF-ovi se smatraju bitnim temeljem rada na postizanju dugoročnog cilja međunarodnog zrakoplovstva, trenutačno ne postoji obvezni sustav za uporabu SAF-ova na međunarodnim letovima. Sveobuhvatni multilateralni ili bilateralni sporazumi o zračnom prijevozu između EU-a ili njegovih država članica i trećih zemalja obično sadržavaju odredbe o zaštiti okoliša. Međutim, tim odredbama zasad se ugovornim strankama ne nameću obvezujući zahtjevi u pogledu uporabe SAF-ova.
- (11) Na razini EU-a opća pravila o energiji iz obnovljivih izvora za prijevozni sektor utvrđena su u Direktivi (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>4</sup>. U prošlosti se takvi horizontalni međusektorski regulatorni okviri nisu pokazali djelotvornima za upravljanje prelaskom s fosilnih goriva na SAF-ove u zračnom prijevozu. Direktivom (EU) 2018/2001 i direktivom koja joj je prethodila utvrđuju se opći ciljevi za sve vrste prijevoza koje treba opskrbljivati obnovljivim gorivima. Budući da je zrakoplovstvo, u usporedbi s drugim oblicima prijevoza, malo tržište goriva za koje je proizvodnja obnovljivih goriva skuplja, ti regulatorni okviri trebali bi se dopuniti mjerama specifičnima za zrakoplovstvo kako bi se djelotvorno potaknula uporaba SAF-ova. Osim toga, prenošenje Direktive (EU) 2018/2001 u nacionalno zakonodavstvo moglo bi dovesti do velike rascjepkanosti na tržištu zračnog prijevoza, pri čemu bi se u nacionalnim pravilima o SAF-ovima utvrdili vrlo različiti ciljevi. Očekuje se da bi to dodatno produbilo probleme povezane s jednakim uvjetima u zračnom prijevozu.

---

<sup>4</sup> Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

- (12) Stoga treba utvrditi ujednačena pravila za unutarnje zrakoplovno tržište kako bi se dopunila Direktiva (EU) 2018/2001 i ostvarili njezini opći ciljevi ispunjavanjem posebnih potreba i zahtjeva koji proizlaze iz unutarnjeg zrakoplovnog tržišta EU-a. Ovom Uredbom posebno se nastoji izbjeći rascjepkanost zrakoplovnog tržišta te spriječiti moguće narušavanje tržišnog natjecanja među gospodarskim subjektima ili nepoštena praksa izbjegavanja troškova operatora zrakoplova pri punjenju goriva, potičući pritom uporabu SAF-ova. Međutim, ovom se Uredbom ne bi trebale dovoditi u pitanje obveze utvrđene u Direktivi (EU) 2018/2001. Države članice mogu zahtijevati da se za postizanje ciljeva utvrđenih u toj direktivi upotrebljavaju zrakoplovna goriva obuhvaćena ovom Uredbom, podložno uvjetima i unutar ograničenja iz te direktive.
- (13) Cilj ove Uredbe u prvom je redu utvrditi okvir za ponovnu uspostavu i očuvanje jednakih uvjeta uporabe zrakoplovnih goriva na tržištu zračnog prijevoza. Taj bi okvir trebao spriječiti različite zahtjeve u cijeloj Uniji zbog kojih bi se povećala učestalost prakse punjenja goriva koja narušava tržišno natjecanje među operatorima zrakoplova ili stavljanje određenih zračnih luka u nepovoljan konkurentni položaj u odnosu na druge. Kao drugo, nastoje se uvesti čvrsta pravila za zrakoplovno tržište EU-a kako bi se osiguralo postupno povećanje udjela SAF-ova u zračnim lukama Unije bez štetnih učinaka na konkurentnost unutarnjeg zrakoplovnog tržišta EU-a.
- (14) Ključno je utvrditi usklađena pravila na cijelom unutarnjem tržištu EU-a koja se izravno i na ujednačen način primjenjuju na sudionike na zrakoplovnom tržištu s jedne strane i na sudionike na tržištu zrakoplovnih goriva s druge strane. Sveobuhvatni okvir utvrđen Direktivom (EU) 2018/2001 trebalo bi dopuniti aktom koji bi bio *lex specialis* koji se primjenjuje na zračni prijevoz. On bi trebao sadržavati ciljeve za opskrbu SAF-ovima koji se postupno povećavaju. Te ciljeve trebalo bi pažljivo utvrditi uzimajući u obzir ciljeve funkcionalnog tržišta zračnog prijevoza, potrebu za dekarbonizacijom sektora zrakoplovstva i trenutno stanje industrije SAF-ova.

(15) Ova Uredba trebala bi se primjenjivati na zrakoplove u civilnom zrakoplovstvu namijenjene za letove u komercijalnom zračnom prijevozu. Ne bi se trebala primjenjivati na zrakoplove kao što su vojni zrakoplovi i zrakoplovi namijenjeni za humanitarne operacije, repatrijaciju i deportaciju, traganje, spašavanje, pomoć u slučaju katastrofe ili medicinske svrhe ili za carinske, policijske i vatrogasne operacije. Letovi u takvim okolnostima iznimne su prirode i stoga se ne mogu uvijek planirati na isti način kao redovni letovi. Zbog prirode njihovih operacija možda neće uvijek moći ispuniti obveze iz ove Uredbe jer bi to moglo biti nepotrebno opterećenje za njih. Kako bi se osigurali jednaki uvjeti na cijelom jedinstvenom zrakoplovnom tržištu EU-a, ova Uredba trebala bi obuhvatiti najveći mogući udio komercijalnog zračnog prometa iz zračnih luka na području EU-a. Kako bi se pritom očuvala zračna povezanost u korist građana, poduzeća i regija EU-a, važno je izbjeći nametanje nepotrebnog opterećenja za operacije zračnog prijevoza u malim zračnim lukama. Trebalo bi utvrditi prag godišnjeg putničkog i teretnog zračnog prometa koji bi zračne luke morale dosegnuti da bi bile obuhvaćene ovom Uredbom. Međutim, područje primjene Uredbe trebalo bi obuhvatiti najmanje 95 % ukupnog broja odlaznih letova iz zračnih luka Unije. Nadalje, države članice trebale bi moći odlučiti da bi se zračna luka koja se nalazi na njihovu državnom području i koja ne dosegne taj prag trebala smatrati zračnom lukom Unije za potrebe ove Uredbe te bi stoga trebala podlijegati ovoj Uredbi. Iz istih razloga trebalo bi odrediti prag kako bi se izuzeli operatori zrakoplova na koje otpada vrlo mali broj odlaznih letova iz zračnih luka na području EU-a.

- (16) Trebalo bi promicati razvoj i uporabu SAF-ova s velikim potencijalom za održivost, komercijalnu zrelost te inovativnost i rast kako bi se ispunile buduće potrebe. To bi trebalo doprinijeti stvaranju inovativnih i konkurentnih tržišta goriva te osigurati dovoljnu opskrbu SAF-ovima za zrakoplovstvo u kratkoročnom i dugoročnom razdoblju kako bi se lakše ostvarili Unijini ciljevi dekarbonizacije prijevoza i pritom unaprijedio rad Unije na postizanju visoke razine zaštite okoliša. U tu bi svrhu trebala biti prihvatljiva sva biogoriva koja ispunjavaju kriterije održivosti i emisija stakleničkih plinova iz Direktive (EU) 2018/2001 i koja su certificirana u skladu s tom direktivom, osim biogoriva proizvedenih iz „kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje”, obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i zrakoplovnih goriva iz recikliranog ugljika koja su u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija stakleničkih plinova iz te direktive. U tom pogledu, kako bi se osigurala dosljednost s drugim povezanim politikama EU-a, prihvatljivost biogoriva, obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla i goriva iz recikliranog ugljika trebala bi se temeljiti na kriterijima održivosti i pragovima utvrđenima u Direktivi 2018/2001.

Posebno su važni SAF-ovi proizvedeni od sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 jer je riječ o trenutno komercijalno najzrelijoj tehnologiji za dekarbonizaciju zračnog prijevoza već u kratkoročnom razdoblju. Udio obnovljivih izvora goriva proizvedenih zajedničkom obradom trebao bi biti prihvatljiv na temelju definicije SAF-a sve dok se udio iz obnovljivih izvora proizvodi od sirovina navedenih u Direktivi (EU) 2018/2001, osim biogoriva proizvedenih iz „kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 40. te direktive i utvrđena u skladu s metodologijom utvrđenom u Delegiranom aktu [XXX].

Sintetička niskougljična zrakoplovna goriva koja postižu slična velika smanjenja stakleničkih plinova kao i obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla također bi trebala biti obuhvaćena područjem primjene ove Uredbe.

- (16a) S obzirom na to da se upotrebljavaju u kozmetičkim proizvodima i hrani za životinje, biogoriva koja nisu napredna biogoriva kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 34. Direktive (EU) 2018/2001 i koja nisu biogoriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. toj direktivi, a koja svaki dobavljač goriva isporučuje u zračne luke Unije, trebala bi iznositi najviše 3 % u svrhu usklađivanja s minimalnim udjelima SAF-ova koji se isporučuju u svakoj zračnoj luci Unije u skladu s ovom Uredbom.

- (17) Goriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje ne bi trebala biti prihvatljiva zbog razloga povezanih s održivosti. Naime, do neizravne promjene uporabe zemljišta dolazi kad se zbog uzgoja kultura za biogoriva premješta tradicionalna proizvodnja kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje. Takva dodatna potražnja može povećati pritisak na zemljište i dovesti do proširenja poljoprivrednog zemljišta na područja s velikim zalihama ugljika, kao što su šume, močvarna zemljišta i tresetišta, što uzrokuje dodatne emisije stakleničkih plinova i rizik od gubitka bioraznolikosti. Istraživanja su pokazala da razmjera učinka ovisi o raznim čimbenicima, uključujući vrstu sirovine koja se upotrebljava za proizvodnju goriva, razinu dodatne potražnje za sirovinama do koje je došlo zbog uporabe biogoriva te mjeru u kojoj je zemljište s velikim zalihama ugljika zaštićeno u cijelom svijetu. Najveći rizici od neizravne promjene uporabe zemljišta utvrđeni su za biogoriva, odnosno goriva koja su proizvedena od sirovina za koje je primijećeno znatno proširenje proizvodnog područja na zemljište s velikim zalihama ugljika. Stoga ne bi trebalo promicati goriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje. Taj je pristup u skladu s politikom Unije, a posebno s Direktivom (EU) 2018/2001, kojom se ograničava uporaba takvih biogoriva u cestovnom i željezničkom prijevozu i utvrđuje njezina gornja granica s obzirom na njihove manje koristi za okoliš, slabiji potencijal za smanjenje emisija stakleničkih plinova i upitniju održivost. Neizravna promjena uporabe zemljišta može dovesti do emisija stakleničkih plinova koje mogu djelomično ili potpuno poništiti uštedu emisija stakleničkih plinova pojedinih biogoriva te je rizična i za bioraznolikost. Taj rizik posebno je ozbiljan zbog potencijalno velikog proširenja proizvodnje koje je uvjetovano znatnim povećanjem potražnje. Potražnja za biogorivima koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u sektoru zrakoplovstva trenutačno je neznatna jer je više od 99 % trenutačno korištenih zrakoplovnih goriva fosilnog podrijetla. Stoga bi valjalo izbjeći stvaranje potencijalno velike potražnje za biogorivima koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje promicanjem njihove uporabe u ovoj Uredbi. Neprihvatljivost biogoriva koja se temelje na kulturama u skladu s ovom Uredbom smanjuje i rizik od usporavanja dekarbonizacije cestovnog prijevoza, do kojeg bi inače moglo doći zbog prebacivanja biogoriva koja se temelje na kulturama iz cestovnog sektora u sektor zrakoplovstva. Ključno je to prebacivanje svesti na najmanju moguću mjeru jer je cestovni prijevoz i dalje prijevozni sektor koji daleko najviše onečišćuje okoliš.

- (18) [...]
- (19) Ovom Uredbom trebalo bi se osigurati da se operatori zrakoplova mogu natjecati na temelju jednakih mogućnosti pristupa SAF-ovima. Kako bi se izbjegli poremećaji na tržištu usluga zračnog prijevoza, zračne luke Unije obuhvaćene ovom Uredbom trebale bi se opskrbljivati ujednačenim minimalnim udjelima SAF-ova. Kako bi se stvorio jasan i predvidljiv pravni okvir te time potaknuli razvoj tržišta i uporaba najodrživijih i najinovativnijih tehnologija goriva s potencijalom za rast koji će omogućiti ispunjenje budućih potreba, u ovoj Uredbi trebalo bi utvrditi postupno povećanje minimalnih udjela SAF-ova, uključujući sintetička zrakoplovna goriva, s vremenom. Potrebno je utvrditi namjensku podobvezu za sintetička zrakoplovna goriva s obzirom na znatan potencijal tih goriva za dekarbonizaciju i trenutačnu procjenu troškova njihove proizvodnje. Ako se proizvode s pomoću električne energije iz obnovljivih izvora i ugljika uhvaćenog izravno iz zraka, uz sintetička zrakoplovna goriva može se dosegnuti ušteda emisija do 100 % u usporedbi s konvencionalnim zrakoplovnim gorivom. Imaju znatne prednosti i u usporedbi s drugim vrstama SAF-ova u pogledu učinkovitosti resursa proizvodnog procesa (posebno kad je riječ o potrebi za vodom). Međutim, procjenjuje se da su troškovi proizvodnje sintetičkih zrakoplovnih goriva trenutačno tri do šest puta veći od tržišne cijene konvencionalnog zrakoplovnog goriva. Stoga bi se ovom Uredbom trebala utvrditi namjenska podobveza za tu tehnologiju. Opskrbljivači gorivom trebali bi imati mogućnost da dostignu minimalne udjele utvrđene ovom Uredbom upotrebom sintetičkih niskougljičnih zrakoplovnih goriva dobivenih iz niskougljičnog vodika koja postižu slična velika smanjenja emisija stakleničkih plinova kao i obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla.
- (20) Ključno je osigurati da se zrakoplovno tržište može uspješno opskrbiti minimalnim udjelima SAF-ova bez nestašica u opskrbi. U tu svrhu trebalo bi planirati dovoljno vremena kako bi industrija obnovljivih goriva mogla razviti odgovarajuće proizvodne kapacitete. Opskrba SAF-ovima trebala bi postati obvezna 2025. Nadalje, kako bi se osigurala pravna sigurnost i predvidljivost na tržištu te dugoročno potaknula ulaganja u proizvodne kapacitete za SAF-ove, uvjeti ove Uredbe trebali bi dulje vrijeme ostati nepromijenjeni.

(20a) Budući da se Uredbom ne utvrđuju maksimalni udjeli SAF-ova u svim zrakoplovnim gorivima, zračni prijevoznici i opskrbljivači gorivom mogu pokušati ostvariti ambicioznije politike zaštite okoliša uporabom veće količine SAF-ova i opskrbom većom količinom tih goriva u svojoj cjelokupnoj mreži operacija. Stoga bi tržište trebalo i dalje biti u mogućnosti slobodno opskrbljivati i upotrebljavati veće količine SAF-ova od onih potrebnih za primjenu minimalnih udjela utvrđenih u ovoj Uredbi. Nadalje, kako bi se dodatno poboljšala dekarbonizacija zrakoplovnog sektora te s obzirom na znatan potencijal sintetičkih zrakoplovnih goriva za dekarbonizaciju, države članice trebale bi moći tijekom ograničenog razdoblja i do određenih gornjih granica primjenjivati više minimalne udjele takvih goriva od onih utvrđenih u ovoj Uredbi u jednoj ili više zračnih luka Unije koje se nalaze na njihovu državnom području ako je minimalni udio SAF-ova, uključujući sintetička zrakoplovna goriva, utvrđen u ovoj Uredbi dosegnut u prosjeku tijekom prethodnog razdoblja izvješćivanja u zračnim lukama Unije ili u bilo kojem trenutku prije 1. siječnja 2027. Države članice također bi trebale imati mogućnost da ne primjenjuju takve gornje granice u slučaju malih zračnih luka u kojima godišnji putnički promet prema inozemstvu i iz inozemstva iznosi manje od dva milijuna putnika jer takva dodatna mogućnost ne bi negativno utjecala na unutarnje zrakoplovno tržište. Međutim, ako se distribucija sintetičkih zrakoplovnih goriva u svim zračnim lukama Unije ne može osigurati zbog strukturnog nedostatka proizvodnje ili opskrbe takvim gorivima u Uniji, Komisija bi trebala donijeti odluku kojom se od država članica zahtijeva da obustave primjenu takvih viših nacionalnih minimalnih udjela. Odredbama ove Uredbe ne bi trebalo sprečavati države članice da provode namjenske mjere, pored onih utvrđenih u ovoj Uredbi, kojima je cilj olakšati uporabu SAF-ova na domaćim letovima.

- (21) Uvođenje i povećanje uporabe SAF-ova u zračnim lukama Unije mogli bi dovesti do učestalijeg nošenja viška goriva zbog većih troškova zrakoplovnog goriva. Praksa nošenja viška goriva neodrživa je i trebala bi se izbjegavati jer ugrožava trud koji Unija ulaže u smanjenje utjecaja prijevoza na okoliš. Ona se protivi ciljevima dekarbonizacije zrakoplovstva jer se povećanjem težine zrakoplova povećavaju potrošnja goriva i povezane emisije na određenom letu. Praksa nošenja viška goriva ugrožava i jednake uvjete u Uniji među operatorima zrakoplova i zračnim lukama. Ovom Uredbom stoga bi se od operatora zrakoplova trebalo zahtijevati da napune spremnik prije odlaska iz određene zračne luke Unije. Količina goriva koje je napunjeno prije odlaska iz određene zračne luke Unije trebala bi biti razmjerna količini goriva potrebnoj za odlazne letove iz te zračne luke, ne dovodeći u pitanje rezervu goriva koju treba napuniti kako bi se postigla usklađenost s primjenjivim pravilima o sigurnosti goriva, kao što je posebice Uredba Komisije (EU) br. 965/2012<sup>5</sup>. Tim zahtjevom osigurava se da se jednaki uvjeti za operacije u Uniji jednako primjenjuju na operatore iz Unije i strane operatore i pritom se jamči visoka razina zaštite okoliša.
- (21a) Međutim, ovom bi Uredbom trebalo predvidjeti mogućnost da se operatori zrakoplova tijekom ograničenog razdoblja izuzmu od obveze punjenja goriva prije polaska na određenim rutama kraćima od 1200 kilometara s polazištem iz zračnih luka Unije u slučaju da ti operatori mogu dokazati ozbiljne i opetovane operativne poteškoće u punjenju zrakoplova gorivom u određenoj zračnoj luci Unije koje ih sprečavaju da u razumnom roku obavljaju letove prihvat i otpreme, što bi osobito moglo utjecati na povezanost perifernih regija, ili strukturne poteškoće u opskrbi gorivom, koje dovode do znatno viših cijena goriva u usporedbi s cijenama koje se u drugim zračnim lukama Unije u prosjeku primjenjuju na slične vrste goriva. Znatno više cijene u dotičnoj zračnoj luci ne bi trebale prvenstveno biti posljedica veće uporabe SAF-ova u toj zračnoj luci.

---

<sup>5</sup> Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

- (22) Upravljačko tijelo zračne luke Unije obuhvaćeno ovom Uredbom trebalo bi poduzeti potrebne mjere za olakšavanje pristupa SAF-ovima kako to ne bi ometalo uporabu takvog goriva. Ako je potrebno, nadležna tijela države članice u kojoj se nalazi zračna luka trebala bi moći zahtijevati od upravljačkog tijela zračne luke Unije da operatorima zrakoplova dostavi informacije o neometanoj distribuciji i punjenju SAF-ovima. Nadležna tijela trebala bi imati ulogu zajedničkog centra kojem se zračne luke Unije i zračni prijevoznici mogu obratiti ako im je potrebno tehničko pojašnjenje dostupnosti infrastrukture za gorivo.
- (23) Operatori zrakoplova trebali bi biti obvezni podnositi nadležnim tijelima i Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa (u daljnjem tekstu: „Agencija”) godišnja izvješća o svojoj kupnji SAF-ova, kao i o svojstvima tog goriva. Pritom bi trebali dostaviti informacije o svojstvima kupljenih SAF-ova, kao što su priroda i podrijetlo sirovina, tijekom pretvorbe i emisije tijekom životnog ciklusa.
- (24) Operatori zrakoplova trebali bi biti obvezni jednom godišnje izvješćivati i o stvarnoj količini napunjenog zrakoplovnog goriva u svakoj zračnoj luci Unije kako bi dokazali da nisu nosili višak goriva. Izvješća bi trebali verificirati neovisni verifikatori te bi ih trebalo poslati nadležnim tijelima i Agenciji radi praćenja i procjene usklađenosti. Neovisni verifikatori trebali bi utvrditi točnost potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva koju su operatori prijavili s pomoću alata koji je odobrila Komisija.
- (25) Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom trebali bi biti obvezni jednom godišnje u bazi podataka Unije iz članka 28. Direktive (EU) 2018/2001 izvješćivati o svojoj opskrbi zrakoplovnim gorivom, uključujući SAF-ove.
- (25a) Države članice trebale bi imenovati nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za to da operatori zrakoplova, zračne luke Unije i opskrbljivači gorivom provedu ovu Uredbu. Ovom bi se Uredbom trebala utvrditi pravila za dodjelu odgovornosti za operatore zrakoplova, zračne luke Unije i dobavljače goriva nadležnim tijelima. Agencija bi trebala nadležnim tijelima dostavljati i agregirane podatke operatora zrakoplova i opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za koje su ta tijela nadležna. U mjeri u kojoj je to moguće, razina agregiranja trebala bi nadležnim tijelima omogućiti usporedbu s drugim izvorima podataka.

- (25b) Agencija bi svake godine trebala sastaviti tehničko izvješće i proslijediti ga Vijeću i Europskom parlamentu. To je posebno važno kako bi se dobila jasna slika o razini usklađenosti s Uredbom, uporabi SAF-ova u Uniji i trećim zemljama, stanju tržišta, uključujući informacije o razvoju razlike u cijenama SAF-ova i fosilnih goriva te sastava zrakoplovnih goriva.
- (26) Bez dodatnih postupaka nije moguće točno utvrditi jesu li operatori zrakoplova doista fizički punili svoje spremnike udjelima SAF-ova u određenoj zračnoj luci Unije. Stoga bi operatorima zrakoplova trebalo dopustiti da izvješćuju o svojoj uporabi SAF-ova na temelju evidencije o kupnji. Operatori zrakoplova trebali bi imati pravo na informacije od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom potrebne za izvješćivanje o kupnji SAF-ova. Opskrbljivači gorivom mogu dokazati usklađenost s ovom Uredbom s pomoću sustava masene bilance iz članka 30. Direktive (EU) 2018/2001.
- (27) Ključno je da se operatori zrakoplova mogu po vlastitom nahođenju pozivati na uporabu SAF-ova u okviru sustava za stakleničke plinove kao što su sustav EU-a za trgovanje emisijama ili CORSIA. Međutim, ova Uredba ne bi trebala omogućiti dvostruko računanje smanjenja emisija. Operatori zrakoplova trebali bi samo jednom moći zatražiti naknadu za uporabu iste serije SAF-ova. Opskrbljivači gorivom trebali bi biti obvezni operatorima zrakoplova besplatno dati bilo kakve informacije o svojstvima SAF-ova koje prodaju tom operatoru zrakoplova koje su relevantne za izvješćivanje operatora zrakoplova u skladu s ovom Uredbom ili u okviru sustava za stakleničke plinove.
- (28) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti na unutarnjem zrakoplovnom tržištu i poštovanje klimatskih ciljeva Unije, ovom Uredbom trebalo bi uvesti djelotvorne, proporcionalne i odvraćajuće sankcije za opskrbljivače zrakoplovnim gorivom i operatore zrakoplova u slučaju neusklađenosti. Težina sankcija mora biti razmjerna šteti koja je zbog neusklađenosti nanesena okolišu i jednakim uvjetima na unutarnjem tržištu. Pri izricanju novčanih kazni nadležna tijela trebala bi uzeti u obzir kretanje cijena zrakoplovnog goriva i SAF-ova u godini izvješćivanja.

- (28b) Prijelaz s fosilnih goriva na SAF-ove imat će važnu ulogu u olakšavanju dekarbonizacije. Međutim, s obzirom na trenutni nedostatak tržišta SAF-ova u EU-u, visoku razinu tržišnog natjecanja među operatorima zrakoplova i znatnu razliku u cijeni fosilnog kerozina i SAF-ova, tu bi tranziciju trebalo poduprijeti poticajima koji odražavaju koristi SAF-ova za okoliš i čine ih konkurentnijima za operatore zrakoplova. Tom cilju doprinijelo bi se uporabom prihoda ostvarenih od novčanih kazni ili ekvivalenta tih prihoda u financijskoj vrijednosti za potporu istraživačkim i inovacijskim projektima u području SAF-ova, proizvodnje SAF-ova ili mehanizama kojima se omogućuje smanjenje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva.
- (29) Sankcije za opskrbljivače koji ne ispune ciljeve utvrđene ovom Uredbom trebalo bi dopuniti obvezom opskrbe tržišta u narednoj godini količinom koja je nedostajala do ispunjenja kvote.
- (29a) Trebalo bi odrediti prijelazno razdoblje od deset godina u svrhu usklađivanja sa zahtjevima u pogledu minimalnog udjela SAF-ova utvrđenim u ovoj Uredbi kako bi se opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom, zračnim lukama Unije i operatorima zrakoplova dalo dovoljno vremena za nužna tehnološka i logistička ulaganja. U tom razdoblju zrakoplovno gorivo s većim udjelima SAF-a u određenim zračnim lukama može se iskoristiti kako bi se nadoknadili manji udjeli SAF-ova ili manja dostupnost konvencionalnog zrakoplovnog goriva u drugim zračnim lukama.
- (30) Ova bi Uredba trebala sadržavati odredbe za periodična izvješća Europskom parlamentu i Vijeću o razvoju zrakoplovnog tržišta i tržišta goriva i učinku ove Uredbe na unutarnje zrakoplovno tržište Unije, na povezanost otoka i udaljenih područja te na konkurentnost europskih zračnih prijevoznika i čvorišnih zračnih luka u odnosu na njihove konkurente u susjednim zemljama, djelotvornosti ključnih značajki Uredbe kao što su minimalni udjeli SAF-ova, razina novčanih kazni ili razvoj politika o uvođenju SAF-ova na međunarodnoj razini. Takvi elementi ključni su za dobivanje jasnog uvida u stanje tržišta SAF-ova i trebali bi se uzeti u obzir pri razmatranju revizije Uredbe.

Komisija bi u tim izvješćima trebala razmotriti mogućnosti za izmjene, prema potrebi, uključujući mehanizme za potporu proizvodnji i uporabi SAF-ova, kao i mehanizme kojima se omogućuje smanjenje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva kako bi se ograničili negativni učinci ove Uredbe na zračnu povezanost i tržišno natjecanje te ublažilo istjecanje ugljika.

Zahtjevom da se osigura dostupnost minimalnog udjela SAF-ova u svakoj zračnoj luci Unije, koji je utvrđen u ovoj Uredbi, moglo bi se potaknuti operatore zrakoplova koji upravljaju povezanim letovima s polazištem iz zračnih luka Unije i konačnim odredištem izvan Unije na tranzit preko zračnih luka izvan EU-a koje ne podliježu tom zahtjevu, a ne preko čvorišta u EU-u. To bi moglo dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja na štetu zračnih luka Unije i operatora koji se koriste takvim zračnim lukama te do rizika od istjecanja ugljika. U nedostatku obveznog sustava uporabe SAF-ova za međunarodne letove na razini ICAO-a ili u sveobuhvatnim multilateralnim ili bilateralnim sporazumima o zračnom prometu između EU-a i/ili njegovih država članica i trećih zemalja sa sličnom razinom ambicije u usporedbi sa zahtjevima navedenima u ovoj Uredbi i ciljevima Pariškog sporazuma ili mehanizmima za sprečavanje rizika od istjecanja ugljika i narušavanja tržišnog natjecanja razvijenima na međunarodnoj razini, Komisija bi posebno trebala razmotriti razvoj ciljanih mehanizama za sprečavanje tih učinaka.

(31) [...].

(31a) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu članka 4. stavka 3. i članka 5. stavka 2., Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu primjene viših minimalnih udjela sintetičkog zrakoplovnog goriva u državama članicama i u pogledu izuzeća od obveze punjenja goriva prije polaska koja se mogu odobriti operatorima zrakoplova.

(32) Budući da cilj ove Uredbe, odnosno održavanje jednakih uvjeta na tržištu zračnog prijevoza Unije uz povećanje uporabe SAF-ova, zbog prekogranične prirode zrakoplovstva ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog značajki tržišta i učinaka djelovanja on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

### *Članak 1.*

#### **Predmet**

Ovom Uredbom utvrđuju se usklađena pravila o uporabi održivih zrakoplovnih goriva i opskrbi tim gorivima.

### *Članak 2.*

#### **Područje primjene**

Ova Uredba primjenjuje se na operatore zrakoplova, zračne luke Unije i opskrbljivače zrakoplovnim gorivom.

Država članica prema potrebi može odlučiti da se zračna luka koja se nalazi na njezinu državnom području smatra zračnom lukom Unije za potrebe ove Uredbe. Dotična država članica o svojoj odluci obavješćuje Komisiju i Agenciju Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) godinu dana prije početka primjene te odluke. Komisija objavljuje informacije u *Službenom listu Europske unije* te osigurava ažurirani i konsolidirani popis dotičnih zračnih luka koji je lako dostupan.

### Članak 3.

#### Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- „zračna luka Unije” znači zračna luka kako je definirana u članku 2. stavku 1. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>6</sup>, u kojoj je putnički promet bio veći od 1 milijuna putnika ili u kojoj je teretni promet bio veći od 100 000 tona u razdoblju izvješćivanja i koja se ne nalazi u nekoj od najudaljenijih regija kako su navedene u članku 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije;
- „upravljačko tijelo zračne luke” znači subjekt iz članka 3. Direktive 96/67/EZ<sup>7</sup> ili, ako je dotična država članica upravljanje centraliziranim infrastrukturama za sustave za distribuciju goriva zadržala za drugo tijelo u skladu s člankom 8. Direktive 96/67/EZ, znači to drugo tijelo;
- „operator zrakoplova” znači osoba koja je u razdoblju izvješćivanja obavila najmanje 500 letova u komercijalnom zračnom prijevozu iz zračnih luka Unije ili, ako se ta osoba ne može odrediti, vlasnik zrakoplova;
- „let u komercijalnom zračnom prijevozu” znači let obavljen u svrhu prijevoza putnika, tereta ili pošte za naknadu ili najamninu ili let u poslovnom zrakoplovstvu;
- „zrakoplovno gorivo” znači gorivo proizvedeno za izravnu uporabu u zrakoplovu;

---

<sup>6</sup> Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka.

<sup>7</sup> Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.).

- „održiva zrakoplovna goriva” („SAF-ovi”) znači „drop-in” zrakoplovna goriva koja su ili:
  - (a) biogoriva koja ispunjavaju kriterije održivosti i uštede emisija stakleničkih plinova utvrđene u članku 29. Direktive (EU) 2018/2001 i certificirana su u skladu s člankom 30. te direktive, uz iznimku biogoriva proizvedenih iz „kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 40. te direktive, (b) sintetička zrakoplovna goriva ili (c) zrakoplovna goriva iz recikliranog ugljika definirana u članku 2. drugom stavku točki 35. Direktive (EU) 2018/2001 koja su u skladu s minimalnom graničnom vrijednosti za uštede emisija stakleničkih plinova iz članka 25. stavka 2. drugog podstavka te direktive;
- „serija” znači količina SAF-ova koja se može identificirati brojem i pratiti;
- „emisije tijekom životnog ciklusa” znači emisije ekvivalenta ugljikova dioksida iz SAF-ova u kojima se uzimaju u obzir emisije ekvivalenta ugljikova dioksida iz proizvodnje, prijevoza, distribucije i uporabe energije u zrakoplovu, među ostalim i za vrijeme izgaranja, i koje se izračunavaju u skladu s člankom 31. Direktive (EU) 2018/2001;
- „sintetička zrakoplovna goriva” znači „drop-in” zrakoplovna goriva koja su obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla, kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 36. Direktive (EU) 2018/2001, i koja su u skladu s minimalnom graničnom vrijednosti za uštede emisija stakleničkih plinova iz članka 25. stavka 2. prvog podstavka te direktive;
- „sintetička niskougljična goriva za zrakoplovstvo” znači sintetička „drop-in” zrakoplovna goriva dobivena iz niskougljičnog vodika, čije uštede emisija stakleničkih plinova u tijekom životnog ciklusa zbog njihove upotrebe iznose najmanje 70 %;
- „konvencionalna zrakoplovna goriva” znači goriva proizvedena iz neobnovljivih fosilnih izvora ugljikovodičnih goriva koja se upotrebljavaju u zrakoplovstvu;
- „opskrbljivač zrakoplovnim gorivom” znači opskrbljivač gorivom kako je definiran u članku 2. drugom stavku točki 38. Direktive (EU) 2018/2001 koji opskrbljuje zrakoplove zrakoplovnim gorivom u zračnoj luci Unije;
- „godina izvješćivanja” znači razdoblje od godinu dana koje počinje 1. siječnja, a završava 31. prosinca, i u kojem se podnose izvješća iz članaka 7. i 9.;

- „razdoblje izvješćivanja” znači razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca u godini koja prethodi godini izvješćivanja;
- „potrebna godišnja količina zrakoplovnog goriva” znači količina zrakoplovnog goriva, koje se u Prilogu IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012<sup>8</sup> naziva „gorivom za putovanje” i „gorivom za taksiranje”, potrebna za sve letove u komercijalnom zračnom prijevozu iz određene zračne luke Unije koje operator zrakoplova obavlja u razdoblju izvješćivanja;
- „godišnja količina nenapunjenog goriva” znači razlika između potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva i stvarne količine goriva koju je operator zrakoplova napunio prije letova iz određene zračne luke Unije u razdoblju izvješćivanja;
- „ukupna godišnja količina nenapunjenog goriva” znači zbroj godišnjih količina goriva koje operator zrakoplova nije napunio u svim zračnim lukama Unije u razdoblju izvješćivanja;
- „sustav za stakleničke plinove” znači sustav koji omogućuje operatorima zrakoplova da dobiju naknadu za uporabu SAF-ova.

#### *Članak 4.*

### **Udio SAF-ova dostupnih u zračnim lukama Unije**

**1.** Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom osiguravaju da sve zrakoplovno gorivo dostupno operatorima zrakoplova u svim zračnim lukama Unije sadržava minimalni udio SAF-ova, uključujući minimalni udio sintetičkog zrakoplovnog goriva, u skladu s vrijednostima i datumima početka primjene utvrđenima u Prilogu I.

Smatra se da je ta obveza ispunjena ako se udjeli navedeni u prvom podstavku dosegnu upotrebom sintetičkih niskougličinih goriva za zrakoplovstvo.

---

<sup>8</sup> Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

2. Za svako razdoblje izvješćivanja, biogoriva koja nisu napredna biogoriva kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 34. Direktive (EU) 2018/2001 i koja nisu biogoriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. toj direktivi, a koja svaki dobavljač goriva isporučuje u zračne luke Unije, iznose najviše 3 % u svrhu usklađivanja s minimalnim udjelima iz stavka 1. i Priloga I.

3. Ako iz tehničkog izvješća iz članka 12. proizlazi da je minimalni udio SAF-ova, uključujući sintetička zrakoplovna goriva, iz Priloga I. u prosjeku dosegnut tijekom prethodnog razdoblja izvješćivanja u zračnim lukama Unije ili u bilo kojem trenutku prije 1. siječnja 2027., država članica za potrebe stavka 1. može primijeniti veći minimalni udio sintetičkog zrakoplovnog goriva od onog navedenog u Prilogu I. u jednoj ili više zračnih luka Unije koje se nalaze na njezinu državnom području za sljedeća razdoblja izvješćivanja i do 31. prosinca 2034. Dotična država članica obavješćuje druge države članice i Komisiju o donesenoj mjeri. Komisija tu obavijest objavljuje u *Službenom listu Europske unije*.

Ako se, nakon što dotična država članica donese mjeru u skladu s prvim podstavkom ovog stavka, minimalni udio SAF-ova, uključujući sintetička zrakoplovna goriva, iz Priloga I. u prosjeku ne može dosegnuti tijekom dva uzastopna razdoblja izvješćivanja u svim zračnim lukama Unije zbog strukturnog nedostatka proizvodnje takvih goriva u Uniji ili opskrbe njima, Komisija u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13.a stavka 2. donosi odluku kojom od države članice zahtijeva suspenziju primjene te mjere.

4. Viši minimalni udio koji dotična država članica primjenjuje u skladu sa stavkom 3. prvim podstavkom ne premašuje 1 % za razdoblje do 31. prosinca 2029. i ne premašuje minimalni udio naveden za sintetička zrakoplovna goriva u Prilogu I. koji iznosi više od 3 % za razdoblje od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2034. Te se gornje granice ne primjenjuju u zračnim lukama Unije u kojima godišnji putnički promet prema inozemstvu i iz inozemstva iznosi manje od dva milijuna putnika.

5. Opskrbljivači gorivom mogu dokazati usklađenost s obvezom iz stavka 1. i sa svim mjerama koje države članice donesu u skladu sa stavkom 3. prvim podstavkom primjenom sustava masene bilance iz članka 30. Direktive (EU) 2018/2001.

Ne dovodeći u pitanje primjenu članka 11. stavaka 3. i 4., ako opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ne opskrbi zrakoplove minimalnim udjelima utvrđenima u Prilogu I. za određeno razdoblje izvješćivanja, mora barem nadoknaditi tu neisporučenu količinu u narednom razdoblju izvješćivanja.

## *Članak 5.*

### **Obveza operatora zrakoplova u pogledu punjenja gorivom**

1. Godišnja količina zrakoplovnog goriva koju u određenoj zračnoj luci Unije puni određeni operator zrakoplova iznosi najmanje 90 % potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva, ne dovodeći u pitanje količinu goriva koju treba napuniti radi poštovanja primjenjivih pravila o sigurnosti goriva.

2. Operator zrakoplova može zatražiti od nadležnog tijela iz članka 10. stavka 4. da se letovi iz zračne luke Unije na određenoj postojećoj ili novoj ruti kraćoj od 1200 kilometara izuzmu od obveze utvrđene u stavku 1. ovog članka. Ta udaljenost mjeri se metodom za određivanje rute s pomoću ortodrome.

Takav se zahtjev podnosi najmanje tri mjeseca prije datuma primjene predviđenog izuzeća. U tom će se zahtjevu nalaziti primjereno obrazloženje temeljeno na ozbiljnim i opetovanim operativnim poteškoćama pri punjenju zrakoplova gorivom u određenoj zračnoj luci Unije koje ih sprečavaju da u razumnom roku obavljaju prihvat i otpremu ili strukturnih poteškoća u opskrbi gorivom koje proizlaze iz geografskih svojstava određene zračne luke Unije, koje dovode do znatno viših cijena goriva u usporedbi s cijenama koje se u drugim zračnim lukama Unije u prosjeku primjenjuju na slične vrste goriva, pogotovo zbog posebnih ograničenja u pogledu prijevoza goriva ili ograničene dostupnosti goriva u toj zračnoj luci.

Nadležno tijelo ocjenjuje taj zahtjev i, s obzirom na dano obrazloženje, može zatražiti dodatne informacije.

Nadležno tijelo donosi odluku o tom zahtjevu najkasnije mjesec dana prije datuma primjene predviđenog izuzeća. Odobreno izuzeće ima ograničeno razdoblje valjanosti, koje nije dulje od jedne godine, nakon čega se preispituje na zahtjev operatora zrakoplova.

Nedonošenje odluke u skladu s četvrtim podstavkom ovog stavka u roku utvrđenom u tom stavku smatra se prešutnom odlukom o odobrenju primjene zatraženog izuzeća za razdoblje od jedne godine, nakon čega se ono preispituje na zahtjev operatora zrakoplova.

Nadležno tijelo objavljuje popis izuzeća odobrenih Komisiji koja ga objavljuje u *Službenom listu Europske unije*, te ažurira taj popis najmanje jednom godišnje.

Slijedom pisane pritužbe koju podnese država članica operator zrakoplova, upravljačko tijelo dotične zračne luke Unije, opskrbljivač gorivom ili Komisija na vlastitu inicijativu može, nakon procjene obrazloženja izuzeća odobrenog s obzirom na kriterije navedene u drugom podstavku ovog stavka, provedbenim aktom donesenim u skladu s člankom 13.a stavkom 2. zatražiti od nadležnog tijela da donese odluku o stavljanju izvan snage tog izuzeća od početka sljedećeg planskog razdoblja u smislu članka 2. točke (d) Uredbe (EEZ) br. 95/93. Ako to plansko razdoblje počinje manje od dva mjeseca nakon objave provedbenog akta, odluka o stavljanju izvan snage izuzeća počinje se primjenjivati od početka sljedećeg planskog razdoblja.

#### *Članak 6.*

#### **Obveze zračnih luka Unije da olakšaju pristup SAF-ovima**

Upravljačko tijelo zračnih luka Unije poduzima potrebne mjere kako bi operatorima zrakoplova olakšalo pristup zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju udjele SAF-ova u skladu s ovom Uredbom.

Ako operatori zrakoplova nadležnom tijelu države članice u kojoj se nalazi zračna luka prijave poteškoće u pristupu zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju SAF-ove u određenoj zračnoj luci Unije, nadležno tijelo od upravljačkog tijela te zračne luke Unije zahtijeva da dostavi informacije potrebne za dokazivanje usklađenosti s prvim stavkom. Upravljačko tijelo zračne luke Unije dostavlja informacije bez nepotrebne odgode. Nadležno tijelo prosljeđuje te informacije Agenciji u svrhu izrade tehničkog izvješća iz članka 12.

Upravljačko tijelo zračnih luka Unije na zahtjev nadležnog tijela poduzima potrebne mjere kako bi se utvrdile i uklonile poteškoće u pristupu operatora zrakoplova zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju udjele SAF-ova u skladu s ovom Uredbom.

#### *Članak 7.*

### **Obveze operatora zrakoplova u pogledu izvješćivanja**

Do 31. ožujka svake godine izvješćivanja operatori zrakoplova nadležnim tijelima i Agenciji dostavljaju sljedeće informacije u odnosu na određeno razdoblje izvješćivanja:

- (a) ukupnu količinu zrakoplovnog goriva napunjenu u svakoj zračnoj luci Unije, izraženu u tonama;
- (b) potrebnu godišnju količinu zrakoplovnog goriva za svaku zračnu luku Unije, izraženu u tonama;
- (c) godišnju količinu nenapunjenog goriva za svaku zračnu luku Unije. Ako je godišnja količina nenapunjenog goriva negativna ili manja od 10 % potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva, godišnja količina nenapunjenog goriva prijavljuje se kao 0;
- (d) ukupnu količinu SAF-ova kupljenu od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za letove u komercijalnom zračnom prijevozu iz zračnih luka Unije, izraženu u tonama;
- (e) za svaku kupnju SAF-ova ime opskrbljivača zrakoplovnim gorivom, količinu kupljenog goriva izraženu u tonama, tehnologiju pretvorbe, svojstva i podrijetlo sirovina upotrijebljenih za proizvodnju te emisije tijekom životnog ciklusa SAF-ova. Ako jedna kupnja obuhvaća SAF-ove s različitim svojstvima, u izvješću se navode te informacije za svaku vrstu SAF-a.

Izvješće se podnosi u skladu s predloškom iz Priloga II.

Izvješće provjerava neovisni verifikator u skladu sa zahtjevima utvrđenima u člancima 14. i 15. Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>9</sup> i u provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive.

#### *Članak 8.*

#### **Pozivanje operatora zrakoplova na uporabu SAF-ova**

Operatori zrakoplova ne smiju zatražiti naknadu za uporabu iste serije SAF-ova u okviru više od jednog sustava za stakleničke plinove. Uz izvješće iz članka 7. operatori zrakoplova dostavljaju Agenciji:

- (a) izjavu o sustavima za stakleničke plinove u kojima sudjeluju i u okviru kojih se može prijaviti uporaba SAF-ova;
- (b) izjavu da nisu prijavili iste serije SAF-ova u okviru više od jednog sustava.

Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom besplatno pružaju relevantne informacije operatorima zrakoplova u svrhu izvješćivanja o uporabi SAF-ova u skladu s odredbama članka 7. ove Uredbe ili u okviru sustava za stakleničke plinove.

---

<sup>9</sup> Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

## *Članak 9.*

### **Obveze opskrbljivača gorivom u pogledu izvješćivanja**

Do 31. ožujka svake godine izvješćivanja opskrbljivači zrakoplovnim gorivom u bazu podataka Unije iz članka 28. Direktive (EU) 2018/2001 dostavljaju sljedeće informacije koje se odnose na razdoblje izvješćivanja:

- (a) količinu zrakoplovnog goriva isporučenu u svaku zračnu luku Unije;
- (b) količinu SAF-ova isporučenu u svaku zračnu luku Unije, uključujući količinu svake vrste SAF-ova kako je objašnjeno u točki (c);
- (c) tehnologiju pretvorbe, prirodu i podrijetlo sirovina upotrijebljenih za proizvodnju i emisije tijekom životnog ciklusa svake vrste SAF-ova koji se isporučuju u zračnim lukama Unije.
- (d) prosječnu godišnju koncentraciju ukupnih aromatskih ugljikovodika, naftalena i sumpora u zrakoplovnom gorivu koje se isporučuje u svakoj zračnoj luci Unije.

Agencija i nadležna tijela imaju pristup bazi podataka Unije. Agencija upotrebljava informacije koje se ondje nalaze nakon što se te informacije provjere na razini države članice u skladu s člankom 28. Direktive (EU) 2018/2001.

## *Članak 10.*

### **Nadležno tijelo**

1. Države članice imenuju nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za provedbu ove Uredbe i za izricanje novčanih kazni operatorima zrakoplova, zračnim lukama Unije i opskrbljivačima gorivom. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.
2. Agencija nadležnim tijelima dostavlja zbirne podatke operatora zrakoplova i opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za koje su ta tijela nadležna u skladu sa stavcima 3., 4. i 5.

3. Država članica čija su nadležna tijela iz stavka 1. ovog članka odgovorna za određenog operatora zrakoplova određuje se u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 748/2009<sup>10</sup>.
4. Država članica čija su nadležna tijela iz stavka 1. ovog članka odgovorna za određenu zračnu luku Unije određuje se na temelju odgovarajuće teritorijalne nadležnosti.
5. Država članica čija su nadležna tijela iz stavka 1. ovog članka odgovorna za određenog opskrbljivača zrakoplovnim gorivom jest država članica u kojoj opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ima registrirano mjesto poslovanja.

Za opskrbljivače zrakoplovnim gorivom koji nemaju registrirano mjesto poslovanja u državi članici dotična je država članica ona u kojoj je opskrbljivač zrakoplovnim gorivom isporučio najviše zrakoplovnog goriva u 2023. ili u prvoj godini u kojoj je započeo opskrbu zrakoplovnim gorivom na tržištu EU-a, ovisno o tome što nastupi kasnije. Takav opskrbljivač zrakoplovnim gorivom može svojem nadležnom tijelu podnijeti obrazloženi zahtjev da ga se preraspodijeli drugoj državi članici ako je tijekom dvije godine prije podnošenja zahtjeva isporučio većinu svojeg zrakoplovnog goriva u toj državi članici. Odluka o preraspodjeli donosi se u roku od devet mjeseci od podnošenja zahtjeva, podliježe suglasnosti nadležnih tijela države članice preraspodjele i Komisije te stupa na snagu na početku razdoblja izvješćivanja nakon datuma te odluke.

---

<sup>10</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 748/2009 od 5. kolovoza 2009. o popisu operatora zrakoplova koji su obavljali zrakoplovnu aktivnost iz Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ (SL L 219, 22.8.2009., str. 1.).

## *Članak 11.*

### **Provedba**

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja odredaba donesenih na temelju ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće. Države članice obavješćuju Komisiju o tim odredbama najkasnije do 31. prosinca 2023. i bez odgode je izvješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.
2. Države članice osiguravaju da svi operatori zrakoplova koji ne ispune obveze utvrđene u članku 5. podliježu novčanoj kazni. Ta kazna mora biti barem dvostruko veća od umnoška prosječne godišnje cijene zrakoplovnog goriva po toni i ukupne godišnje količine nenapunjenog goriva.
3. Države članice osiguravaju da svi opskrbljivači zrakoplovnim gorivom koji ne ispune obveze u pogledu minimalnog udjela SAF-ova utvrđene u članku 4. podliježu novčanoj kazni. Ta novčana kazna mora biti barem dvostruko veća od umnoška razlike između prosječne godišnje cijene konvencionalnog zrakoplovnog goriva i SAF-ova po toni i količine zrakoplovnog goriva koja nije u skladu s minimalnim udjelom iz članka 4. i Priloga I.
4. Države članice osiguravaju da svi opskrbljivači zrakoplovnim gorivom koji ne ispune obveze u pogledu minimalnog udjela sintetičkih zrakoplovnih goriva utvrđene u članku 4. podliježu novčanoj kazni. Ta novčana kazna mora biti barem dvostruko veća od umnoška razlike između prosječne godišnje cijene sintetičkog i konvencionalnog zrakoplovnog goriva po toni i količine zrakoplovnog goriva koja nije u skladu s minimalnim udjelom iz članka 4. i Priloga I.
5. U odluci o izricanju novčanih kazni iz stavaka 3. i 4. nadležno tijelo objašnjava metodologiju koju je primijenilo za određivanje cijene zrakoplovnog goriva, SAF-ova i sintetičkog zrakoplovnog goriva na tržištu Unije na temelju provjerljivih i objektivnih kriterija, među ostalim najnovijeg dostupnog tehničkog izvješća iz članka 12.

6. Države članice osiguravaju da svi opskrbljivači zrakoplovnim gorivom koji za određeno razdoblje izvješćivanja ne ispune obvezu opskrbe minimalnim udjelom SAF-ova ili sintetičkih goriva utvrđenu u članku 4. u narednom razdoblju izvješćivanja, uz to što će ispuniti obvezu za razdoblje izvješćivanja, nadoknade na tržištu i tu neisporučenu količinu. Ispunjavanje te obveze ne oslobađa opskrbljivača gorivom od obveze plaćanja novčanih kazni utvrđenih u stavicima 3. i 4. ovog članka.
7. Države članice uspostavljaju potreban pravni i administrativni okvir na nacionalnoj razini kako bi osigurale ispunjenje obveza i naplatu novčanih kazni.
8. Države članice trebale bi osigurati da se prihodi ostvareni od novčanih kazni ili ekvivalent tih prihoda u financijskoj vrijednosti upotrebljavaju za potporu istraživačkim i inovacijskim projektima u području SAF-ova, proizvodnje SAF-ova ili mehanizama kojima se omogućuje premošćivanje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva.

## *Članak 12.*

### **Prikupljanje i objava podataka**

Agencija svake godine objavljuje tehničko izvješće na temelju godišnjih izvješća iz članka 7. i 9. te ga prosljeđuje Vijeću i Europskom parlamentu. To izvješće sadržava barem sljedeće informacije:

- (a) ukupnu količinu SAF-ova koju su kupili operatori zrakoplova na razini Unije, količinu za uporabu na letovima u komercijalnom zračnom prijevozu iz zračne luke Unije i količinu za svaku zračnu luku Unije;
- (b) ukupnu količinu SAF-ova i sintetičkog zrakoplovnog goriva isporučenog na razini Unije i za svaku zračnu luku Unije te analizu kapaciteta opskrbljivača u svakoj državi članici da ostvare planirani tijekom uključivanja;

- (ba) količinu SAF-ova isporučenog u trećim zemljama s kojima su Unija ili Unija i njezine države članice sklopile sporazum o uslugama u zračnom prometu te, u mjeri u kojoj je to moguće, u ostalim trećim zemljama;
- (c) stanje na tržištu, uključujući informacije o cijenama i kretanja u proizvodnji i uporabi SAF-ova u Uniji i trećim zemljama s kojima su Unija ili Unija i njezine države članice sklopile sporazum o uslugama u zračnom prometu te, u mjeri u kojoj je to moguće, u ostalim trećim zemljama. Stanje na tržištu uključuje informacije o razvoju razlike u cijenama između SAF-ova i fosilnih goriva.
- (d) status usklađenosti zračnih luka u pogledu obveza utvrđenih u članku 6.;
- (e) status usklađenosti svih operatora zrakoplova i opskrbljivača zrakoplovnim gorivom koji podliježu obvezi u skladu s ovom Uredbom u razdoblju izvješćivanja;
- (f) podrijetlo i svojstva svih SAF-ova koje su operatori zrakoplova kupili za uporabu na letovima iz zračnih luka Unije;
- (g) prosječnu godišnju koncentraciju ukupnih aromatskih ugljikovodika, naftalena i sumpora u ukupnoj količini zrakoplovnog goriva koje se isporučuje na razini Unije i u svakoj zračnoj luci Unije.

Agencija se pri sastavljanju tog izvješća savjetuje s Odborom iz članka 13.a stavka 1.

### *Članak 13.*

#### **Prijelazno razdoblje**

Odstupajući od članka 4. stavka 1., od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2034. opskrbljivači zrakoplovnim gorivom za svako razdoblje izvješćivanja mogu isporučiti minimalni udio SAF-ova utvrđen u Prilogu I. kao ponderirani prosjek ukupne količine zrakoplovnog goriva isporučene u zračne luke Unije za to razdoblje izvješćivanja.

### *Članak 13.a*

#### Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za inicijativu „RefuelEU Aviation”, dalje u tekstu „Odbor”. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

### *Članak 14.*

#### **Izvješća i preispitivanje**

Do 1. siječnja 2027. i svakih pet godina nakon toga službe Komisije Europskom parlamentu i Vijeću podnose izvješće o razvoju tržišta zrakoplovnih goriva i njegovu utjecaju na unutarnje zrakoplovno tržište Unije, među ostalim i o mogućem proširenju područja primjene ove Uredbe na druge izvore energije i druge vrste sintetičkih goriva utvrđene Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora, posebno na električnu energiju i vodik, te o mogućoj reviziji minimalnih udjela iz članka 4. i Priloga I. i iznosu novčanih kazni. U izvješću se uzima u obzir razvoj politika u drugim zemljama, među ostalim u kontekstu multilateralnih i bilateralnih sporazuma s Unijom, i uključuje detaljnu procjenu učinka ove Uredbe na povezanost otoka i udaljenih područja, konkurentnost europskih zračnih prijevoznika i čvorišnih zračnih luka u odnosu na njihove konkurente u susjednim zemljama, istjecanje ugljika i, ako su dostupne, informacije o razvoju mogućeg okvira politike za prihvaćanje SAF-ova na razini ICAO-a. U izvješću se opisuje i tehnološki napredak u području istraživanja i inovacija u zrakoplovnoj industriji koji je relevantan za SAF-ove, među ostalim u pogledu smanjenja emisija koje ne sadržavaju CO<sub>2</sub>.

U izvješću se mogu razmotriti potreba za izmjenom ove Uredbe i, prema potrebi, mogućnosti izmjene u skladu s potencijalnim okvirom politike o uporabi SAF-ova na razini ICAO-a.

Među tim opcijama službe Komisije razmatraju uključivanje mehanizama za potporu proizvodnji i uporabi SAF-ova, uključujući prikupljanje i upotrebu sredstava, i drugih mehanizama kojima se omogućuje smanjenje razlika u cijenama između SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva. Takvim mehanizmima trebalo bi nastojati ograničiti negativne učinke ove Uredbe na zračnu povezanost, izbjeci preusmjerenje prometa prema čvorišnim zračnim lukama u trećim zemljama i ublažiti istjecanje ugljika.

U nedostatku obveznog sustava upotrebe SAF-ova na međunarodnoj razini za međunarodne letove sa sličnom razinom ambicioznosti u usporedbi sa zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi ili mehanizama razvijenih na međunarodnoj razini kojima se omogućuje uklanjanje rizika od istjecanja ugljika i narušavanja tržišnog natjecanja u međunarodnom zrakoplovstvu do 31. prosinca 2026., Komisija posebno razmatra ciljane mehanizme za sprečavanje tih učinaka, uključujući, prema potrebi, proširenje Uredbe (EU) ...<sup>11</sup> na međunarodno zrakoplovstvo, kao i druge vrste mjera kojima se uzima u obzir konačno odredište izvan područja Unije.

Komisija se pri sastavljanju tog izvješća savjetuje s Odborom iz članka 13.a stavka 1. najmanje šest mjeseci prije njegova donošenja.

---

<sup>11</sup> UREDBA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA [...] o uspostavi mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama

*Članak 15.*

**Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2023.

Međutim, članci 4. i 5. primjenjuju se od 1. siječnja 2025., a članci 7. i 9. od 1. travnja 2024. za razdoblje izvješćivanja za 2023.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament*  
*Predsjednik/Predsjednica*

*Za Vijeće*  
*Predsjednik/Predsjednica*

### **Prilog I. (udjeli u količini)**

- (a) Od 1. siječnja 2025. minimalni udio SAF-ova od 2 %.
- (b) Od 1. siječnja 2030. minimalni udio SAF-ova od 6 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 0,7 %.
- (c) Od 1. siječnja 2035. minimalni udio SAF-ova od 20 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 5 %.
- (d) Od 1. siječnja 2040. minimalni udio SAF-ova od 32 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 8 %.
- (e) Od 1. siječnja 2045. minimalni udio SAF-ova od 38 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 11 %.
- (f) Od 1. siječnja 2050. minimalni udio SAF-ova od 63 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 28 %.

### **Prilog II. Predložak za izvješća operatora zrakoplova**

Zračna luka Unije	Kôd ICAO-a zračne luke Unije	Potrebna godišnja količina zrakoplovnog goriva (u tonama)	Stvarna količina napunjenog zrakoplovnog goriva (u tonama)	Godišnja količina nenapunjeno g goriva (u tonama)	Ukupna godišnja količina nenapunjeno g goriva (u tonama)

### **Predložak za operatore zrakoplova koji izvješćuju o kupnji SAF-ova**

Opskrbljivač gorivom	Kupljena količina (u tonama)	Tehnologija pretvorbe	Svojstva	Podrijetlo sirovine	Emisije tijekom životnog ciklusa