



Bryssel den 2 juni 2022
(OR. fr, en)

9805/22

**Interinstitutionellt ärende:
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**

LÄGESRAPPORT

från: Rådets generalsekretariat
till: Delegationerna

Föreg. dok. nr: 8859/22
Komm. dok. nr: 10884/21 REV1 + ADD1-3

Ärende: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart
– "ReFuel Aviation"
- Allmän riktlinje

För delegationerna bifogas för kännedom den text avseende ovannämnda förslag som rådet (transport, telekommunikation och energi) nådde en allmän riktlinje om vid mötet den 2 juni 2022.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Under de senaste årtiondena har luftfarten i unionen spelat en avgörande roll för ekonomin och i människors vardag, som en av de mest produktiva och dynamiska sektorerna i unionens ekonomi. Den har varit en stark drivkraft för ekonomisk tillväxt, sysselsättning, handel och turism samt för konnektivitet och mobilitet för såväl företag som människor, i synnerhet på unionens inre marknad för luftfart. Tillväxten för lufttransporttjänster har i hög grad bidragit till att förbättra förbindelserna inom unionen och med tredjeländer och har varit en betydande drivkraft för unionens ekonomi.

¹ EUT C , , s. .

² EUT C , , s. .

- (2) Under 2020 och framåt har luftfarten varit en av de sektorer som drabbats hårdast av covid-19-krisen. Med tanke på att ett slut på pandemin är i sikte förväntas det att flygtrafiken gradvis återupptas under de kommande åren och kommer tillbaka till de nivåer som rådde före krisen. Samtidigt har utsläppen från sektorn ökat sedan 1990, och trenden med ökande utsläpp riskerar att återupptas i takt med att pandemin övervinns. Därför är det nödvändigt att förbereda sig för framtiden och göra de anpassningar som krävs för att säkerställa en välfungerande luftfartsmarknad som bidrar till att uppnå unionens klimatmål, med täta flygförbindelser samt hög säkerhet och trygghet.
- (3) Hur unionens luftfartssektor fungerar avgörs av dess gränsöverskridande karaktär i hela unionen och av dess globala dimension. Den inre luftfartsmarknaden är en av de mest integrerade sektorerna i unionen och styrs av enhetliga regler om marknadstillträde och driftsvillkor. Den externa luftfartspolitik styrs av regler som fastställts på global nivå av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) samt genom omfattande multilaterala och bilaterala avtal mellan unionen eller dess medlemsstater och tredjeländer.
- (4) Unionens luftfartsmarknad präglas av hård konkurrens mellan olika ekonomiska aktörer, och för dessa är lika villkor absolut nödvändiga. Luftfartsmarknadens och dess ekonomiska aktörers stabilitet och ekonomiska styrka är beroende av en tydlig och harmoniserad policyram där luftfartygsoperatörer, flygplatser och andra luftfartsaktörer kan verka på grundval av lika möjligheter. Om marknaden snedvrids riskerar luftfartygsoperatörer eller flygplatser att missgynnas i förhållande till interna eller externa konkurrenter. Detta kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för luftfartsbranschen och färre flygförbindelser för människor och företag.

- (5) Det är särskilt viktigt att säkerställa lika villkor på hela unionens luftfartsmarknad när det gäller flygbränsle, som står för en betydande andel av luftfartygsoperatörernas kostnader, och samtidigt främja en utfasning av fossila bränslen inom luftfarten genom att främja hållbara flygbränslen. Variationer i bränslepriser kan påverka luftfartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. När flygbränslepriserna skiljer sig åt mellan olika unionsflygplatser eller mellan flygplatser i och utanför unionen kan det leda till att luftfartygsoperatörer anpassar sina tankningsstrategier av ekonomiska skäl. Ekonomitankning ökar luftfartygens bränsleförbrukning och leder till onödiga utsläpp av växthusgaser. Luftfartygsoperatörernas ekonomitankning undergräver därför unionens insatser för miljöskydd. Vissa luftfartygsoperatörer kan använda förmånliga flygbränslepriser på sin hemmabas som en konkurrensfördel gentemot andra flygbolag som trafikerar liknande rutter. Detta kan få negativa effekter för sektorns konkurrenskraft och försämra flygförbindelserna. I denna förordning bör det fastställas åtgärder för att förhindra sådana metoder i syfte att dels undvika onödiga miljöskador, dels återställa och bevara förutsättningarna för rättvis konkurrens på luftfartsmarknaden.
- (6) Ett centralt mål för den gemensamma transportpolitiken är hållbar utveckling. För att detta ska uppnås krävs ett samlat grepp som syftar till att säkerställa både ett välfungerande transportsystem i unionen och skydd av miljön. För en hållbar utveckling av luftfarten krävs det att åtgärder införs för att minska koldioxidutsläppen från luftfartyg som flyger från unionsflygplatser. Sådana åtgärder bör bidra till att unionens klimatmål för 2030 och 2050 uppnås.

- (7) I det meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet³ som antogs av kommissionen i december 2020 fastställs en handlingsplan för EU:s transportsystem i syfte att uppnå en grön och digital omställning och att göra systemet mer motståndskraftigt. Utfasningen av fossila bränslen i luftfartssektorn är en nödvändig och svår process, särskilt på kort sikt. Tekniska framsteg i europeiska och nationella forsknings- och innovationsprogram på luftfartsområdet har bidragit till stora utsläppsminskningar under de senaste årtiondena. Den globala tillväxten i flygtrafiken har dock varit större än sektorns utsläppsminskningar. Samtidigt som ny teknik förväntas bidra till att minska kortdistansflygets beroende av fossil energi under de kommande årtiondena är hållbara flygbränslen den enda lösningen för en betydande minskning av koldioxidutsläppen för alla flygdistanser redan på kort sikt. Denna potential är dock för närvarande till stor del outnyttjad.
- (8) Hållbara flygbränslen är flytande drop-in-bränslen som är helt utbytbara mot konventionella flygbränslen och kan användas i befintliga luftfartyg. Flera produktionskedjor för hållbara flygbränslen har certifierats på global nivå för användning inom civil eller militär luftfart. Hållbara flygbränslen är tekniskt sett redo att spela en viktig roll för att minska utsläppen från luftfarten redan på mycket kort sikt. De förväntas stå för en stor del av flygbränslemixen på medellång och lång sikt. Dessutom skulle hållbara flygbränslen med stöd av lämpliga internationella bränslestandarder kunna bidra till att minska aromathalten i det slutliga bränsle som används av operatörerna och därigenom bidra till att minska andra utsläpp än koldioxid. Andra alternativ för att driva luftfartyg, t.ex. el eller flytande väte, förväntas gradvis bidra till utfasningen av fossila bränslen inom luftfarten, till att börja med för kortdistansflygningar.
- (9) Det gradvisa införandet av hållbara flygbränslen på luftfartsmarknaden kommer att medföra extra bränslekostnader för flygbolagen eftersom dessa bränsletyper för närvarande är dyrare att producera än konventionellt flygbränsle. Detta förväntas förvärra de befintliga problemen beträffande lika villkor på luftfartsmarknaden när det gäller flygbränsle och orsaka ytterligare snedvridningar bland luftfartygsoperatörer och flygplatser. Denna förordning bör föreskriva åtgärder för att förhindra att införandet av hållbara flygbränslen inverkar negativt på luftfartssektorns konkurrenskraft, genom att fastställa harmoniserade krav i hela unionen.

³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

- (10) På global nivå regleras hållbara flygbränslen av Icao. Icao fastställer detaljerade krav på hållbarhet, spårbarhet och redovisning avseende hållbara flygbränslen för användning på flygningar som omfattas av systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia). Även om Corsia innehåller incitament och hållbara flygbränslen anses ingå i arbetet med en genomförbar långsiktig målsättning för internationell luftfart, finns det för närvarande inget obligatoriskt system för användning av hållbara flygbränslen för internationella flygningar. Större multilaterala eller bilaterala luftfartsavtal mellan EU eller dess medlemsstater och tredjeländer innehåller i allmänhet bestämmelser om miljöskydd. För närvarande ålägger dock dessa bestämmelser inte avtalsparterna några bindande krav på användning av hållbara flygbränslen.
- (11) På EU-nivå fastställs allmänna regler om förnybar energi för transportsektorn i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001⁴. Hittills har sådana breda sektorsövergripande regelverk inte visat sig vara lämpliga för att genomföra en övergång från fossila bränslen till hållbara flygbränslen inom luftfarten. I direktiv (EU) 2018/2001 och dess föregångare fastställs övergripande mål för alla transportsätt som ska förses med förnybara drivmedel. Eftersom luftfarten utgör en liten bränslemarknad för vilken förnybara bränslen är dyrare att producera än för andra transportsätt bör sådana regelverk kompletteras med luftfartsspecifika åtgärder för att på ett ändamålsenligt sätt främja användningen av hållbara flygbränslen. Nationella införlivanden av direktiv (EU) 2018/2001 riskerar dessutom att skapa en betydande fragmentering av luftfartsmarknaden om nationella regler för hållbara flygbränslen skulle fastställa mycket olika mål. Detta förväntas förvärra problemen med lika villkor inom luftfarten ytterligare.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (12) Därför måste enhetliga regler fastställas för den inre luftfartsmarknaden för att komplettera direktiv (EU) 2018/2001 och uppnå dess övergripande mål genom att ta itu med de särskilda behov och krav som är kopplade till EU:s inre marknad för luftfart. Denna förordning syftar särskilt till att undvika en fragmentering av luftfartsmarknaden och förhindra eventuella snedvridningar av konkurrensen mellan ekonomiska aktörer samt otillbörliga metoder för kostnadsbesparingar i samband med luftfartygsoperatörernas tankning, samtidigt som användning av hållbara flygbränslen främjas. Denna förordning bör dock inte påverka de skyldigheter som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001. Medlemsstaterna kan åberopa användning av flygbränslen som omfattas av denna förordning för att uppnå de syften och mål som fastställs i det direktivet på de villkor och inom de gränser som anges i det direktivet.
- (13) Denna förordning syftar i första hand till att fastställa en ram som återställer och bevarar lika villkor på luftfartsmarknaden när det gäller användningen av flygbränsle. En sådan ram bör förhindra skillnader i krav inom unionen som skulle förvärra läget när det gäller tankningsmetoder som snedvrider konkurrensen mellan luftfartygsoperatörer eller ger vissa flygplatser konkurrensnackdelar jämfört med andra. I andra hand syftar förordningen till att förse EU:s luftfartsmarknad med stabila regler för att säkerställa att gradvis ökande andelar av hållbara flygbränslen kan införas på unionsflygplatser utan negativa effekter på konkurrenskraften på EU:s inre marknad för luftfart.
- (14) Det är viktigt att fastställa harmoniserade regler för EU:s hela inre marknad och att dessa direkt och på ett enhetligt sätt ska tillämpas på aktörerna på luftfartsmarknaden och flygbränslemarknaden. Den övergripande ram som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001 bör kompletteras med en *lex specialis* som är tillämplig på luftfart. Den bör omfatta gradvis höjda mål för försörjningen av hållbara flygbränslen. Sådana mål bör definieras noggrant och med beaktande av målen för en välfungerande luftfartsmarknad, behovet av att fasa ut fossila bränslen i luftfartssektorn och den nuvarande situationen för industrin för hållbara flygbränslen.

(15) Denna förordning bör tillämpas på luftfartyg som används inom civil luftfart och som utför kommersiella flygtransporter. Den bör inte tillämpas på militära luftfartyg och luftfartyg som används för humanitära ändamål, repatriering och deportation, sök- och räddningsinsatser, katastrofhjälp eller medicinska ändamål, eller tull-, polis- och brandbekämpningsinsatser. Flygningar som genomförs under sådana omständigheter är nämligen av undantagskaraktär och kan därför inte alltid planeras på samma sätt som reguljära flygningar. På grund av verksamhetens natur är det inte alltid möjligt för dem att motsvara kraven enligt denna förordning, eftersom dessa kan utgöra en onödig börda. För att skapa lika villkor på EU:s inre marknad för luftfart bör denna förordning omfatta största möjliga andel av den kommersiella flygtrafik som bedrivs från flygplatser belägna på EU:s territorium. För att bevara flygförbindelser till nytta för människor, företag och regioner i EU är det samtidigt viktigt att undvika att lägga onödiga bördor på lufttransporter vid små flygplatser. Ett tröskelvärde för årlig passagerar- och godstrafik bör fastställas, och flygplatser som hamnar under detta skulle inte omfattas av denna förordning. Dock bör förordningens tillämpningsområde omfatta minst 95 % av den totala trafik som avgår från flygplatser i unionen. Medlemsstaterna bör dessutom ha möjlighet att besluta att en flygplats som är belägen på dess territorium och som inte uppnår detta tröskelvärde bör behandlas som en unionsflygplats vid tillämpningen av denna förordning och därför bör omfattas av denna förordning. Av samma skäl bör ett tröskelvärde fastställas för att undanta luftfartygsoperatörer som ansvarar för ett mycket litet antal avgångar från flygplatser belägna på EU:s territorium.

- (16) Utveckling och användning av hållbara flygbränslen med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad, innovation och tillväxt för framtida behov bör främjas. Detta bör stödja skapandet av innovativa och konkurrenskraftiga bränslemarknader och säkerställa tillräcklig tillgång på hållbara flygbränslen för luftfarten på kort och lång sikt för att bidra till unionens ambitioner att minska koldioxidutsläppen från transporter, samtidigt som unionens insatser för en hög miljöskyddsnivå stärks. I detta syfte bör alla de biobränslen främjas som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för växthusgasutsläpp enligt direktiv (EU) 2018/2001 och som är certifierade i enlighet med det direktivet, med undantag för biobränslen som producerats från livsmedels- och fodergrödor, förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung samt återvunna kolbaserade flygbränslen som uppfyller det tröskelvärde för minskade växthusgasutsläpp som avses i det direktivet. För att säkerställa överensstämmelse med annan relaterad EU-politik bör möjligheten att främja biobränslen, förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen baseras på de hållbarhetskriterier och de tröskelvärden som fastställs i direktiv 2018/2001.

I synnerhet är hållbara flygbränslen som produceras från råvaror förtecknade i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 viktiga, eftersom de motsvarar den för närvarande kommersiellt mest mogna tekniken för att minska koldioxidutsläppen från luftfarten redan på kort sikt. Den förnybara andelen bränslen som produceras genom sambearbetning bör kunna främjas på grundval av definitionen av hållbara flygbränslen, förutsatt att den förnybara andelen produceras från råvaror förtecknade i direktiv (EU) 2018/2001, med undantag för biobränslen som produceras från livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 40 i det direktivet, och fastställas i enlighet med metoden i delegerad akt [XXX].

Koldioxidsnåla syntetiska bränslen för luftfart som uppnår liknande minskningar av växthusgasutsläppen som förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung bör också omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

- (16a) Med tanke på deras användning för kosmetika och djurfoder bör andra biobränslen än avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 34 i direktiv (EU) 2018/2001 och andra biobränslen än biobränslen som produceras från råvaror förtecknade i del B i bilaga IX till det direktivet som levereras på unionsflygplatser av varje bränsleleverantör stå för högst 3 % för att uppfylla de minimiandelar hållbart flygbränsle som ska levereras på varje unionsflygplats i unionen enligt denna förordning.

(17) Med tanke på hållbarhetsaspekten bör bränslen från foder- och livsmedelsgrödor inte främjas. Indirekt ändring av markanvändning inträffar framför allt när odling av grödor för biobränslen ersätter traditionell produktion av grödor för livsmedels- och foderändamål. En sådan ökad efterfrågan ökar i sin tur trycket på mark och kan leda till att områden med stora kollager, som skogar, våtmarker och torvmark omvandlas till jordbruksmark, vilket leder till ytterligare växthusgasutsläpp och förlust av biologisk mångfald. Forskning har visat att effekternas omfattning beror på en rad olika faktorer, t.ex. vilken typ av råvara som används för bränsleproduktionen, hur mycket efterfrågan på råvaror ökar till följd av användningen av biobränslen och i vilken utsträckning mark med stora kollager skyddas globalt. De största riskerna för indirekt ändring av markanvändning har identifierats för biobränslen som produceras av råvaror för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager konstateras. Bränslen från foder- och livsmedelsgrödor bör därför inte främjas. Detta tillvägagångssätt ligger i linje med unionens politik och i synnerhet med direktiv (EU) 2018/2001 som begränsar och fastställer ett tak för användningen av sådana biodrivmedel inom väg- och järnvägstransporter, med tanke på deras mer begränsade miljöfördelar, lägre potential för minskade växthusgasutsläpp och mer omfattande hållbarhetsproblem. Förutom de växthusgasutsläpp som är kopplade till indirekt ändring av markanvändning – som kan motverka en del av eller hela minskningen av växthusgasutsläppen för enskilda biobränslen – medför indirekt ändring av markanvändningen också risker för den biologiska mångfalden. Denna risk är särskilt allvarlig i samband med en potentiellt stor produktionsökning till följd av en betydande ökning av efterfrågan. Luftfartssektorns efterfrågan på biobränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor är för närvarande obetydlig, eftersom mer än 99 % av det flygbränsle som används är fossilt. Det är därför lämpligt att undvika att skapa en potentiellt stor efterfrågan på biobränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor genom att främja deras användning enligt denna förordning. Det faktum att grödobaserade biobränslen inte främjas enligt denna förordning minimerar också risken för att utfasningen av fossila bränslen för vägtransporter saktas ned, vilket annars skulle kunna bli resultatet av en omdirigering av grödobaserade biodrivmedel från vägtransporter till luftfartssektorn. Det är viktigt att minimera sådan omdirigering eftersom vägtransporter fortfarande är den överlägset mest förorenande transportsektorn.

- (18) [...]
- (19) Denna förordning bör syfta till att säkerställa att luftfartygsoperatörer kan konkurrera på lika villkor när det gäller tillgången till hållbara flygbränslen. För att undvika snedvridningar på marknaden för luftfartstjänster bör unionsflygplatser som omfattas av denna förordning förses med enhetliga minimiandelar hållbara flygbränslen. För att skapa en tydlig och förutsägbar rättslig ram och därigenom uppmuntra marknadsutveckling och spridning av de mest hållbara och innovativa bränslateknikerna med tillväxtpotential för att tillgodose framtida behov, bör denna förordning fastställa över tiden gradvis ökande minimiandelar hållbara flygbränslen, inbegripet syntetiska flygbränslen. Med tanke på den betydande potentialen för minskade koldioxidutsläpp från syntetiska flygbränslen och deras nuvarande uppskattade produktionskostnader är det nödvändigt att fastställa ett särskilt krav för sådana bränslen. När syntetiska flygbränslen produceras från förnybar el och koldioxid som infångas direkt från luften kan utsläppsminskningarna bli hela 100 % jämfört med konventionella flygbränslen. De har också stora fördelar jämfört med andra typer av hållbara flygbränslen i fråga om resurseffektivitet (särskilt vattenförbrukning) i produktionsprocessen. Produktionskostnaderna för syntetiska flygbränslen uppskattas dock för närvarande vara 3–6 gånger högre än marknadspriset på konventionellt flygbränsle. Ett särskilt krav för denna teknik bör därför fastställas i denna förordning. Bränsleleverantörer bör ha möjlighet att uppnå de minimiandelar som fastställs i denna förordning genom att använda koldioxidsnåla syntetiska bränslen för luftfart som härrör från koldioxidsnål vätgas och som uppnår liknande minskningar av växthusgasutsläppen som förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.
- (20) Det är viktigt att säkerställa att minimiandelarna hållbara flygbränslen kan levereras till luftfartsmarknaden utan störningar. Därför bör tillräckligt med ledtid avsättas för att industrin för förnybara bränslen ska kunna utveckla sin produktionskapacitet i enlighet med detta. Tillhandahållandet av hållbara flygbränslen bör bli obligatoriskt från och med 2025. På samma sätt bör villkoren i denna förordning vara stabila över en lång tidsperiod för att skapa rättslig säkerhet och förutsägbarhet på marknaden och varaktigt driva på investeringarna i produktionskapacitet för hållbart flygbränsle.

(20a) Eftersom förordningen inte fastställer en maximal andel hållbara flygbränslen i alla flygbränslen får flygbolag och bränsleleverantörer driva en mer ambitiös miljöpolicy med större användning och leveranser av hållbara flygbränslen i sina övergripande flyglinjenät. Marknadsaktörerna bör därför ha möjlighet att leverera och använda större mängder hållbart flygbränsle än de som krävs för tillämpningen av de minimiandelar som fastställs i denna förordning. För att ytterligare öka utfasningen av fossila bränslen i luftfartssektorn och med tanke på den betydande potentialen för minskade koldioxidutsläpp från syntetiska flygbränslen bör medlemsstaterna dessutom under en begränsad tidsperiod och upp till vissa specifika övre gränsvärden ha möjlighet att tillämpa högre minimiandelar av sådana bränslen, såsom dem som fastställs i denna förordning, på en eller flera unionsflygplatser som är belägna på deras territorium, när den minimiandel hållbara flygbränslen, inbegripet syntetiska flygbränslen, som fastställs i denna förordning under den föregående rapporteringsperioden eller när som helst före den 1 januari 2027 uppnåtts i genomsnitt på alla unionsflygplatser. Medlemsstaterna bör också ha möjlighet att inte tillämpa sådana övre gränsvärden för små flygplatser, där den årliga icke-inhemska passagerartrafiken understiger 2 miljoner passagerare, eftersom ett sådant ytterligare alternativ inte skulle inverka negativt på den inre luftfartsmarknaden. Om distributionen av syntetiska flygbränslen på alla unionsflygplatser inte kan säkerställas på grund av en strukturell brist på produktion eller leveranser av sådana bränslen i unionen, bör kommissionen anta ett beslut med en begäran om att medlemsstaten tillfälligt ska avbryta tillämpningen av sådana högre nationella minimiandelar. Bestämmelserna i denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att genomföra andra särskilda åtgärder än de som fastställs i denna förordning i syfte att underlätta användningen av hållbara flygbränslen på inrikesflygningar.

- (21) I och med införandet och den ökade användningen av hållbara flygbränslen vid unionsflygplatser kan en praxis som ekonomitankning förvärras till följd av höjda flygbränslekostnader. Ekonomitankning är inte hållbar och bör undvikas eftersom den undergräver unionens insatser för att minska transporterens miljöpåverkan. Ekonomitankning strider också mot målen om minskade koldioxidutsläpp från luftfarten eftersom ökad vikt för ett luftfartyg ökar bränsleförbrukningen och därmed sammanhängande utsläpp för en viss flygning. Ekonomitankning äventyrar också de lika villkoren i unionen för luftfartygsoperatörer och även mellan flygplatser. Denna förordning bör därför ålägga luftfartygsoperatörer att tanka före avgång från en viss unionsflygplats. Den mängd bränsle som tankas före avgångar från en viss unionsflygplats bör motsvara den mängd bränsle som krävs för att genomföra de flygningar som avgår från den flygplatsen, utan att det påverkar den bränslereserv som ska tankas i syfte att följa de tillämpliga reglerna om bränslesäkerhet, framför allt kommissionens förordning (EU) nr 965/2012⁵. Kravet säkerställer att likvärdiga villkor för verksamhet i unionen gäller på samma sätt för EU-aktörer och utländska aktörer, samtidigt som en hög miljöskyddsnivå säkerställs.
- (21a) Denna förordning bör dock göra det möjligt att under en begränsad tidsperiod undanta luftfartygsoperatörer från skyldigheten att tanka före avgång på vissa rutter som är kortare än 1200 kilometer och som avgår från unionsflygplatser, om dessa operatörer kan påvisa allvarliga och återkommande operativa svårigheter med tankning av luftfartyg på en viss unionsflygplats som hindrar dem från att utföra turnaroundflygningar inom rimlig tid, som kan inverka på konnektiviteten i särskilt randområden, eller strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som leder till bränslepriser som är betydligt högre än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av bränslen på andra unionsflygplatser. De betydligt högre priserna på den aktuella flygplatsen bör inte i första hand vara en följd av den ökade användningen av hållbara flygbränslen på den flygplatsen.

⁵ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

- (22) Ledningsenheten för en flygplats som omfattas av denna förordning bör vidta nödvändiga åtgärder för att underlätta tillgången till hållbart flygbränsle så att den inte utgör ett hinder för användningen av sådant bränsle. Vid behov bör de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där flygplatsen är belägen kunna kräva att ledningsenheten för en unionsflygplats tillhandahåller information om smidig distribution av och tankning med hållbara flygbränslen för luftfartygsoperatörer. De behöriga myndigheternas roll bör göra det möjligt för ledningsenheten för unionsflygplatser och flygbolag att ha en gemensam kontaktpunkt om det krävs tekniska förtydliganden om tillgången till bränsleinfrastruktur.
- (23) Luftfartygsoperatörer bör vara skyldiga att årligen rapportera till de behöriga myndigheterna och till Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) om sina inköp av hållbart flygbränsle och om bränslets egenskaper. Uppgifter bör lämnas om egenskaperna hos de hållbara flygbränslen som köps in, som t.ex. råvarans typ och ursprung, omvandlingskedja och utsläpp under hela livscyklen.
- (24) Luftfartygsoperatörer bör också vara skyldiga att årligen rapportera om sin faktiska tankning av flygbränsle per unionsflygplats för att bevisa att ingen ekonomitankning har gjorts. Rapporterna bör verifieras av oberoende kontrollörer och överlämnas till de behöriga myndigheterna och till byrån för övervakning och bedömning av efterlevnad. Oberoende kontrollörer bör fastställa noggrannheten hos det årliga flygbränslebehov som operatörerna rapporterar med hjälp av ett verktyg som godkänts av kommissionen.
- (25) Flygbränsleleverantörer bör vara skyldiga att årligen rapportera i den unionsdatabas som avses i artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001 om sina leveranser av flygbränsle, inbegripet hållbara flygbränslen.
- (25a) Medlemsstaterna bör utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för att säkerställa att luftfartygsoperatörer, unionsflygplatser och bränsleleverantörer tillämpar denna förordning. Denna förordning bör fastställa regler för vilka behöriga myndigheter som ska tilldelas vilka luftfartygsoperatörer, unionsflygplatser och bränsleleverantörer. Byrån bör till de behöriga myndigheterna översända aggregerade uppgifter för de luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer för vilka dessa myndigheter är behöriga. Aggregeringsnivån bör i möjligaste mån göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att jämföra med andra uppgiftskällor.

- (25b) Byrån bör årligen utarbeta en teknisk rapport och översända den till rådet och Europaparlamentet. Detta är framför allt viktigt för att få en tydlig bild av graden av efterlevnad av förordningen, användningen av hållbara flygbränslen i unionen och tredjeländerna och marknadssituationen, inklusive information om utvecklingen av prisskillnaden mellan hållbara flygbränslen och fossila bränslen och flygbränslets sammansättning.
- (26) Det krävs ytterligare förfaranden för att med säkerhet fastställa om luftfartygsoperatörer faktiskt fysiskt har tankat andelar hållbara flygbränslen i sina tankar vid en specifik unionsflygplats. Luftfartygsoperatörer bör därför tillåtas att rapportera sin användning av hållbara flygbränslen på grundval av inköpsregister. Luftfartygsoperatörer bör ha rätt att från flygbränsleleverantören få den information som krävs för att rapportera inköp av hållbart flygbränsle. Bränsleleverantörer får visa att de följer denna förordning med hjälp av det massbalanssystem som avses i artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.
- (27) Det är viktigt att luftfartygsoperatörer kan tillgodogöra sig användning av hållbara flygbränslen inom ramen för växthusgassystem som t.ex. EU:s utsläppshandelssystem eller Corsia, efter eget gottfinnande. Det är dock viktigt att denna förordning inte leder till dubbelräkning av utsläppsminskningar. Luftfartygsoperatörer bör endast ha rätt att tillgodogöra sig förmåner för användning av ett och samma parti hållbara flygbränslen en gång. Bränsleleverantörer bör åläggas att kostnadsfritt förse en luftfartygsoperatör med all slags information om egenskaperna hos det hållbara flygbränsle som säljs till den luftfartygsoperatören och som är relevant för luftfartygsoperatörens rapportering enligt denna förordning eller något växthusgassystem.
- (28) För att säkerställa lika villkor på den inre luftfartsmarknaden och överensstämmelse med unionens klimatambitioner bör det genom denna förordning införas ändamålsenliga, proportionella och avskräckande sanktioner för flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer vid bristande efterlevnad. Sanktionernas omfattning måste stå i proportion till den miljöskada och de negativa effekter på de lika villkoren på den inre marknaden som orsakas av den bristande efterlevnaden. När myndigheterna tillämpar sanktionsavgifter bör de ta hänsyn till utvecklingen av priset på flygbränsle och hållbart flygbränsle under rapporteringsåret.

- (28b) Övergången från fossila bränslen till hållbara flygbränslen kommer att spela en viktig roll för att underlätta utfasningen av fossila bränslen. Med tanke på den nuvarande avsaknaden av en EU-marknad för hållbara flygbränslen, den höga graden av konkurrens mellan luftfartygsoperatörer och den stora prisskillnaden mellan fossilt fotogen och hållbara flygbränslen bör denna övergång stödjas genom incitament som återspeglar de miljömässiga fördelarna med hållbara flygbränslen och gör dem mer konkurrenskraftiga för luftfartygsoperatörerna. Användning av intäkterna från sanktionsavgifterna, eller motsvarigheten i ekonomiskt värde till dessa intäkter, för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen skulle bidra till det målet.
- (29) Sanktionerna för leverantörer som inte uppfyller de mål som fastställs i denna förordning bör kompletteras med en skyldighet att kompensera marknaden för den icke-uppfylla kvoten under påföljande år.
- (29a) En övergångsperiod på tio år bör fastställas för uppfyllandet av de krav på minimiandelar hållbara flygbränslen som fastställs i denna förordning för att ge flygbränsleleverantörer, unionsflygplatser och luftfartygsoperatörer rimlig tid att göra de nödvändiga tekniska och logistiska investeringarna. Under denna fas får flygbränslen som på vissa flygplatser innehåller högre andelar hållbart flygbränsle användas för att kompensera för lägre andelar hållbara flygbränslen eller för minskad tillgång till konventionellt flygbränsle på andra flygplatser.
- (30) Denna förordning bör innehålla bestämmelser om regelbundna rapporter till Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av flyg- och bränslemarknaderna och om den inverkan som denna förordning har på unionens inre marknad för luftfart, på förbindelserna med öar och avlägsna områden, på europeiska lufttrafikföretags och navflygplatsers konkurrenskraft gentemot konkurrenter i grannländerna, om ändamålsenligheten hos de viktigaste inslagen i förordningen som t.ex. minimiandelarna hållbara flygbränslen, nivån på sanktionsavgifter och policyutvecklingen när det gäller användning av hållbara flygbränslen internationellt. Sådana faktorer är avgörande för att ge en tydlig bild av marknaden för hållbara flygbränslen, och de bör beaktas när man överväger en översyn av förordningen.

I de rapporterna bör kommissionen, när så är lämpligt, överväga alternativ för ändringar inbegripet mekanismer till stöd för produktion och användning av hållbara flygbränslen samt mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen för att begränsa de negativa effekterna av denna förordning på flygförbindelserna och konkurrensen och för att minska koldioxidläckaget.

Det krav som fastställs i denna förordning om att säkerställa att en minimiandel hållbara flygbränslen görs tillgänglig på varje unionsflygplats kan ge luftfartygsoperatörer som utför anslutningsflyg som avgår från unionsflygplatser med slutdestination utanför unionen incitament till transit via navflygplatser utanför EU som inte omfattas av det kravet snarare än via navflygplatser i EU. Detta kan leda till snedvridning av konkurrensen till förfång för unionens flygplatser och för operatörer som använder sådana flygplatser och till en risk för koldioxidläckage. I avsaknad av ett obligatoriskt system för användning av hållbara flygbränslen för internationella flygningar på Icao-nivå eller i större multilaterala eller bilaterala luftfartsavtal mellan EU och/eller dess medlemsstater och tredjeländer med en liknande ambitionsnivå jämfört med de krav som fastställs i denna förordning och målen i Parisavtalet eller i avsaknad av mekanismer på internationell nivå för att förebygga risken för koldioxidläckage och snedvridning av konkurrensen, bör kommissionen särskilt överväga att utveckla riktade mekanismer som syftar till att förhindra dessa effekter.

(31) [...].

(31a) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 4.3 och 5.2 bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på medlemsstaternas tillämpning av högre minimiandelar syntetiska flygbränslen och de undantag från skyldigheten att tanka före avgång som kan beviljas luftfartygsoperatörer.

(32) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att upprätthålla lika villkor på unionens luftfartsmarknad och samtidigt öka användningen av hållbara flygbränslen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, på grund av luftfartens gränsöverskridande karaktär, utan snarare, på grund av marknadens egenskaper och åtgärdens verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

I denna förordning fastställs harmoniserade regler för användning och leverans av hållbara flygbränslen.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på luftfartygsoperatörer, unionsflygplatser och flygbränsleleverantörer.

En medlemsstat får, när så är lämpligt, besluta att en flygplats som är belägen på dess territorium ska behandlas som en unionsflygplats vid tillämpningen av denna förordning. Den berörda medlemsstaten ska meddela sitt beslut till kommissionen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) ett år innan beslutet blir tillämpligt. Kommissionen ska offentliggöra informationen i *Europeiska unionens officiella tidning* och tillhandahålla en uppdaterad och konsoliderad förteckning över de berörda flygplatserna, som ska vara lättillgänglig.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- *unionsflygplats*: en flygplats enligt definitionen i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG⁶, där passagerartrafiken under rapporteringsperioden översteg 1 miljon passagerare eller godstrafiken översteg 100 000 ton, och som inte är belägen i ett av de yttersta randområdena enligt förteckningen i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- *Flygplatsens ledningsenhet*: den enhet som avses i artikel 3 i direktiv 96/67/EG⁷ eller, om den berörda medlemsstaten har reserverat administrationen av centraliserade infrastrukturer när det gäller bränsledistribution för en annan enhet i enlighet med artikel 8 i direktiv 96/67/EG, den andra enheten.
- *luftfartygsoperatör*: en person som under rapporteringsperioden utfört minst 500 kommersiella flygtransporter som avgått från unionsflygplatser eller, om denna person inte kan identifieras, luftfartygets ägare.
- *kommersiell flygtransport*: en flygning som utförs för att transportera passagerare, gods eller post mot ersättning eller hyra, eller affärsflyg.
- *flygbränsle*: bränsle som framställs för direkt användning av luftfartyg.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

⁷ Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

- *hållbara flygbränslen*: drop-in-flygbränslen som antingen är a) bibränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade växthusgasutsläpp i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001 och som är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet, med undantag för bibränslen som produceras från livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 40 i det direktivet, b) syntetiska flygbränslen, eller c) återvunna kolbaserade flygbränslen enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 35 i direktiv (EU) 2018/2001, vilka uppfyller det tröskelvärde för minskade växthusgasutsläpp som avses i artikel 25.2 andra stycket i det direktivet.
- *parti*: en viss mängd hållbara flygbränslen som kan identifieras med ett nummer och spåras.
- *livscykelutsläpp*: utsläpp av koldioxidekvivalenter från hållbara flygbränslen som tar hänsyn till utsläpp av koldioxidekvivalenter från energiproduktion, transport, distribution och användning ombord, inbegripet under förbränning, beräknat i enlighet med artikel 31 i direktiv (EU) 2018/2001.
- *syntetiska flygbränslen*: drop-in-flygbränslen som är förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 36 i direktiv (EU) 2018/2001, vilka uppfyller det tröskelvärde för minskade växthusgasutsläpp som avses i artikel 25.2 första stycket i det direktivet.
- *koldioxidsnåla syntetiska bränslen för luftfart*: drop-in-flygbränslen som härrör från koldioxidsnål vätgas för vilka minskningen av livscykelutsläppen av växthusgaser genom användningen av dessa bränslen uppgår till minst 70 %
- *konventionella flygbränslen*: bränslen som produceras från fossila, icke-förnybara källor för kolvätebränslen och som används inom luftfarten.
- *flygbränsleleverantör*: en bränsleleverantör enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 38 i direktiv (EU) 2018/2001 som levererar flygbränsle på en unionsflygplats.
- *rapporteringsår*: en period på ett år under vilken de rapporter som avses i artiklarna 7 och 9 ska lämnas in från och med den 1 januari till och med den 31 december.

- *rapporteringsperiod*: perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december det år som föregår rapporteringsåret.
- *årligt flygbränslebehov*: den mängd flygbränsle som i bilaga IV till kommissionens förordning 965/2012⁸ kallas ”bränsle till destinationen” och ”taxningsbränsle” och som krävs för att utföra alla kommersiella flygtransporter som utförs av en luftfartygsoperatör och som avgår från en viss unionsflygplats under en rapporteringsperiod.
- *årlig otankad mängd*: skillnaden mellan det årliga flygbränslebehovet och den faktiska bränslemängd som en luftfartygsoperatör tankar före flygningar som avgår från en viss unionsflygplats under en rapporteringsperiod.
- *total årlig otankad mängd*: summan av en luftfartygsoperatörs årliga otankade mängder vid alla unionsflygplatser under en rapporteringsperiod.
- *växthusgassystem*: ett system som ger förmåner till luftfartygsoperatörer för användning av hållbara flygbränslen.

Artikel 4

Andel hållbart flygbränsle som finns tillgänglig vid unionsflygplatser

1. Flygbränsleleverantörer ska säkerställa att allt flygbränsle som tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid varje unionsflygplats innehåller en minimiandel hållbart flygbränsle, inklusive en minimiandel syntetiskt flygbränsle i enlighet med de värden och tillämpningsdatum som anges i bilaga I.

Denna skyldighet ska anses vara uppfylld om de andelar som nämns i första stycket uppnås med hjälp av koldioxidsnåla syntetiska bränslen för luftfart.

⁸ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

2. För varje rapporteringsperiod ska andra biobränslen än avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2 andra stycket punkt 34 i direktiv (EU) 2018/2001 och andra biobränslen än biobränslen som produceras från råvaror förtecknade i del B i bilaga IX till det direktivet som levereras på unionsflygplatser av varje bränsleleverantör stå för högst 3 % för att de minimiandelar som avses i punkt 1 och bilaga I ska vara uppfyllda.

3. Om det framgår av den tekniska rapport som avses i artikel 12 att minimiandelen hållbart flygbränsle, inbegripet syntetiskt flygbränsle, enligt bilaga I under den föregående rapporteringsperioden uppnått i genomsnitt på alla unionens flygplatser, eller när som helst före den 1 januari 2027, får en medlemsstat, vid tillämpning av punkt 1, tillämpa en högre minimiandel syntetiskt flygbränsle än den som anges i bilaga I på en eller flera unionsflygplatser på dess territorium, under de påföljande rapporteringsperioderna fram till och med den 31 december 2034. Den berörda medlemsstaten ska underrätta övriga medlemsstater och kommissionen om den antagna åtgärden. Kommissionen ska offentliggöra denna underrättelse i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Om den minimiandel hållbart flygbränsle, inbegripet syntetiskt flygbränsle, som anges i bilaga I, efter det att den berörda medlemsstaten antagit en åtgärd enligt första stycket i denna punkt, inte kan uppnås under två på varandra följande rapporteringsperioder i genomsnitt för alla unionsflygplatser på grund av en strukturell brist på produktion eller leveranser av sådana bränslen i unionen, ska kommissionen i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13a.2 anta ett beslut med en begäran om att medlemsstaten tillfälligt ska avbryta tillämpningen av den åtgärden.

4. Den högre minimiandel som tillämpas av den berörda medlemsstaten i enlighet med punkt 3 första stycket får inte överstiga 1 % för perioden till och med den 31 december 2029 och får inte överstiga den minimiandel som fastställs för syntetiska flygbränslen i bilaga I med mer än 3 % för perioden från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034. Dessa övre gränsvärden ska inte tillämpas på unionsflygplatser där den årliga icke-inhemska passagerartrafiken understiger 2 miljoner passagerare.

5. Bränsleleverantörer får visa att de fullgör skyldigheten enligt punkt 1 och varje åtgärd som antagits av medlemsstaterna i enlighet med punkt 3 första stycket genom att använda det massbalanssystem som avses i artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 11.3 och 11.4 ska en flygbränsleleverantör som underlåter att tillhandahålla de minimiandelar som anges i bilaga I för en viss rapporteringsperiod åtminstone kompensera för detta underskott under nästa rapporteringsperiod.

Artikel 5

Tankningskrav för luftfartygsoperatörer

1. Den årliga mängd flygbränsle som tankas av en viss luftfartygsoperatör på en viss unionsflygplats ska vara minst 90 % av det årliga flygbränslebehovet, utan att det påverkar den mängd bränsle som ska tankas i syfte att följa de tillämpliga reglerna om bränslesäkerhet.
2. En luftfartygsoperatör får av den behöriga myndighet som avses i artikel 10.4 begära att flygningar på en viss befintlig eller ny rutt som är kortare än 1200 kilometer och som avgår från en unionsflygplats undantas från den skyldighet som fastställs i punkt 1 i den här artikeln. Detta avstånd ska mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).

En sådan begäran ska göras minst tre månader före den dag då det planerade undantaget börjar tillämpas. Begäran ska innehålla en adekvat motivering med hänvisning till allvarliga och återkommande operativa svårigheter med tankning av luftfartyg på en viss unionsflygplats som hindrar luftfartygsoperatören från att utföra turnaroundflygningar inom rimlig tid eller till strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som beror på en viss unionsflygplats geografiska särdrag, och som leder till bränslepriser som är betydligt högre än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av bränslen på andra unionsflygplatser, särskilt på grund av särskilda bränsletransportbegränsningar eller begränsad tillgång till bränsle på den flygplatsen.

Den behöriga myndigheten ska ta ställning till begäran och får, mot bakgrund av den motivering som lämnats, begära kompletterande information.

Den behöriga myndigheten ska fatta beslut om begäran senast en månad före den dag då det planerade undantaget ska börja tillämpas. Det beviljade undantaget ska ha en begränsad giltighetstid på högst ett år, varefter det ska ses över på begäran av luftfartygsoperatören.

Underlåtenhet att anta ett beslut enligt fjärde stycket i denna punkt inom den där angivna tidsfristen ska betraktas som ett underförstått beslut om tillstånd att tillämpa det begärda undantaget under en period av ett år, varefter det ska ses över på begäran av luftfartygsoperatören.

Den behöriga myndigheten ska anmäla förteckningen över beviljade undantag till kommissionen, som ska offentliggöra förteckningen i *Europeiska unionens officiella tidning* och uppdatera den minst en gång om året.

Efter ett skriftligt klagomål från en medlemsstat, en luftfartygsoperatör, den berörda unionsflygplatsens ledningsenhet, en bränsleleverantör eller på eget initiativ får kommissionen, efter att ha tagit ställning till motiveringen för det undantag som beviljats mot bakgrund av de kriterier som anges i andra stycket i denna punkt, genom en genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 13a.2, begära att den behöriga myndigheten antar ett beslut om upphävande av det undantaget från och med början av den påföljande tidtabellsperioden i den mening som avses i artikel 2 d i förordning (EEG) nr 95/93. Om denna tidtabellsperiod börjar mindre än två månader efter offentliggörandet av genomförandeakten ska beslutet om upphävande av undantaget börja tillämpas från och med början på den därpå följande tidtabellsperioden.

Artikel 6

Skyldighet för unionsflygplatser att underlätta tillgång till hållbara flygbränslen

Unionsflygplatsernas ledningsenheter ska vidta nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller andelar av hållbara flygbränslen i enlighet med denna förordning.

Om luftfartygsoperatörer till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där flygplatsen är belägen rapporterar svårigheter med att vid en viss unionsflygplats få tillgång till flygbränslen som innehåller hållbara flygbränslen ska den behöriga myndigheten begära att ledningsenheten för den unionsflygplatsen tillhandahåller de uppgifter som krävs för att bevisa överensstämmelse med första stycket. Unionsflygplatsens ledningsenhet ska tillhandahålla uppgifterna utan onödigt dröjsmål. Den behöriga myndigheten ska översända denna information till byrån i syfte att upprätta den tekniska rapport som avses i artikel 12.

På begäran av den behöriga myndigheten ska unionsflygplatsernas ledningsenheter vidta nödvändiga åtgärder för att identifiera och åtgärda bristen på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer till flygbränslen som innehåller andelar av hållbara flygbränslen i enlighet med denna förordning.

Artikel 7

Rapporteringskyldigheter för luftfartygsoperatörer

Luftfartygsoperatörer ska senast den 31 mars varje rapporteringsår rapportera följande uppgifter avseende en viss rapporteringsperiod till de behöriga myndigheterna och byrån:

- a) Den totala mängd flygbränsle som tankats vid varje unionsflygplats, uttryckt i ton.
- b) Det årliga flygbränslebehovet per unionsflygplats, uttryckt i ton.
- c) Den årliga otankade mängden, per unionsflygplats. Om den årliga otankade mängden är negativ eller om den är mindre än 10 % av det årliga flygbränslebehovet ska den årliga otankade mängden rapporteras som 0.
- d) Den totala mängden hållbart flygbränsle som de köper in från flygbränsleleverantörer i syfte att bedriva kommersiella flygtransporter som avgår från unionsflygplatser, uttryckt i ton.
- e) För varje inköp av hållbart flygbränsle: namnet på flygbränsleleverantören, den inköpta mängden uttryckt i ton, omvandlingsmetoden, egenskaperna hos och ursprunget för den råvara som används för produktionen samt livscykelutsläppen för det hållbara flygbränslet. Om ett inköp omfattar hållbara flygbränslen med olika egenskaper ska rapporten ange denna information för varje typ av hållbart flygbränsle.

Den rapport som lämnas in ska överensstämma med mallen i bilaga II.

Rapporten ska verifieras av en oberoende kontrollör i enlighet med kraven i artiklarna 14 och 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG⁹ och de genomförandeakter som antagits på grundval av detta.

Artikel 8

Luftfartygsoperatörer som tillgodogör sig användning av hållbara flygbränslen

Luftfartygsoperatörer får inte tillgodogöra sig förmåner för användning av ett och samma parti hållbara flygbränslen inom ramen för mer än ett växthusgassystem. Luftfartygsoperatörer ska, tillsammans med den rapport som avses i artikel 7, förse byrån med

- a) en redogörelse för vilka växthusgassystem de deltar i och i vilka användningen av hållbara flygbränslen kan rapporteras,
- b) en förklaring om att de inte har rapporterat ett och samma parti hållbara flygbränslen inom mer än ett system.

För rapportering av användningen av hållbara flygbränslen enligt artikel 7 i denna förordning eller inom ramen för ett växthusgassystem ska flygbränsleleverantörer kostnadsfritt förse luftfartygsoperatörer med relevant information.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

Artikel 9

Rapporteringskyldighet för bränsleleverantörer

Flygbränsleleverantörer ska senast den 31 mars varje rapporteringsår rapportera följande uppgifter för rapporteringsperioden i den unionsdatabas som avses i artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001:

- a) Volymen flygbränsle som levererats på varje unionsflygplats.
- b) Volymen hållbart flygbränsle som levererats på varje unionsflygplats och för varje typ av hållbart flygbränsle, enligt beskrivningen i led c.
- c) Omvandlingsmetoden, egenskaperna hos och ursprunget för den råvara som används för produktionen samt livscykelutsläppen för varje typ av hållbart flygbränsle som levereras på unionsflygplatser.
- d) Den årliga genomsnittliga koncentrationen av samlade aromatiska kolväten, naftalener och svavel i flygbränsle som levereras på varje unionsflygplats.

Byrån och de behöriga myndigheterna ska ha tillgång till unionsdatabasen. Byrån ska använda uppgifterna i denna så snart de har kontrollerats på medlemsstatsnivå i enlighet med artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001.

Artikel 10

Behörig myndighet

1. Medlemsstaterna ska utse den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för genomförandet av denna förordning och för att utfärda sanktionsavgifter för luftfartygsoperatörer, unionsflygplatser och bränsleleverantörer. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.
2. Byrån ska till de behöriga myndigheterna översända aggregerade uppgifter för de luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer för vilka myndigheterna är behöriga enligt punkterna 3, 4 och 5.

3. Den medlemsstat vars behöriga myndighet(er), som avses i punkt 1 i denna artikel, är ansvarig(a) för en viss luftfartygsoperatör ska fastställas i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2009¹⁰.
4. Den medlemsstat vars behöriga myndighet(er), som avses i punkt 1 i denna artikel, är ansvarig(a) för en viss unionsflygplats ska fastställas på grundval av myndigheternas respektive territoriella behörighet.
5. Den medlemsstat vars behöriga myndighet(er), som avses i punkt 1 i denna artikel, är ansvarig(a) för en viss flygbränsleleverantör ska vara den medlemsstat där flygbränsleleverantören har sitt stadgeenliga säte.

För flygbränsleleverantörer som inte har ett stadgeenligt säte i en medlemsstat ska den berörda medlemsstaten vara den där flygbränsleleverantören levererade mest flygbränsle under 2023 eller under det år då flygbränsleleverantören för första gången tillhandahöll flygbränsle på EU-marknaden, om detta infallit senare. En sådan flygbränsleleverantör som under de två år som föregår begäran har levererat merparten av sitt flygbränsle till en annan medlemsstat får lämna in en motiverad begäran till sin behöriga myndighet om ändrad tilldelning till den sistnämnda medlemsstaten. Beslutet om ändrad tilldelning ska fattas inom nio månader efter begäran, ska godkännas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat till vilken den ändrade tilldelningen sker och av kommissionen och ska träda i kraft i början av den rapporteringsperiod som följer på dagen efter det beslutet.

¹⁰ Kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 av den 5 augusti 2009 om en förteckning över luftfartygsoperatörer som har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I i direktiv 2003/87/EG (EUT L 219, 22.8.2009, s. 1).

Artikel 11

Verkställighet

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de bestämmelser som antagits enligt denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 31 december 2023, och de ska utan dröjsmål anmäla eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje luftfartygsoperatör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 5 kan åläggas en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara minst dubbelt så hög som det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.
3. Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla skyldigheterna enligt artikel 4 beträffande minimiandelen hållbara flygbränslen kan åläggas en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara minst dubbelt så hög som skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller den minimiandel som avses i artikel 4 och bilaga I.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla skyldigheterna enligt artikel 4 beträffande minimiandelen syntetiska flygbränslen kan åläggas en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara minst dubbelt så hög som skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller den minimiandel som avses i artikel 4 och bilaga I.
5. I det beslut om sanktionsavgifter som avses i punkterna 3 och 4 ska den behöriga myndigheten förklara den metod som tillämpas för att fastställa priset på flygbränsle, hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle på unionsmarknaden, på grundval av kontrollerbara och objektiva kriterier, inbegripet den senast tillgängliga tekniska rapporten enligt artikel 12.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller minimiandelen hållbara flygbränslen eller syntetiska bränslen under en viss rapporteringsperiod, under den efterföljande rapporteringsperioden ska förse marknaden med en mängd av respektive bränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden. Fullgörandet av denna skyldighet befriar inte bränsleleverantören från skyldigheten att betala de sanktioner som anges i punkterna 3 och 4 i denna artikel.
7. Medlemsstaterna ska ha den rättsliga och administrativa ram som krävs på nationell nivå för att säkerställa att skyldigheterna fullgörs och att sanktionsavgifter drivs in.
8. Medlemsstaterna bör säkerställa att intäkterna från sanktionsavgifterna, eller motsvarigheten i ekonomiskt värde till dessa intäkter, används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

Artikel 12

Insamling och offentliggörande av uppgifter

Byrån ska varje år offentliggöra en teknisk rapport på grundval av de årliga rapporter som avses i artiklarna 7 och 9 och överlämna den till rådet och Europaparlamentet. Rapporten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:

- a) Den totala mängden hållbart flygbränsle på unionsnivå som köps in av luftfartygsoperatörer, för användning på kommersiella flygtransporter som avgår från en unionsflygplats, samt mängden per unionsflygplats.
- b) Den totala mängden hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle som levereras på unionsnivå och mängden per unionsflygplats samt en analys av leverantörernas kapacitet att i varje medlemsstat fullgöra den planerade integrationsbanan.

- ba) Mängden hållbart flygbränsle som levereras i de tredjeländer med vilka unionen, eller unionen och dess medlemsstater, ingått ett luftfartsavtal, och i möjligaste mån i andra tredjeländer.
- c) Marknadssituationen, inklusive prisinformation, och trender för produktion och användning av hållbart flygbränsle i unionen och de tredjeländer med vilka unionen, eller unionen och dess medlemsstater, ingått ett luftfartsavtal, och i möjligaste mån i andra tredjeländer. Marknadssituationen ska inbegripa information om utvecklingen av prisskillnaden mellan hållbart flygbränsle och fossila bränslen.
- d) Flygplatsernas efterlevnad av de skyldigheter som anges i artikel 6.
- e) Efterlevnadsstatus för varje luftfartygsoperatör och flygbränsleleverantör som under rapporteringsperioden har skyldigheter enligt denna förordning.
- f) Ursprunget för och egenskaperna hos alla hållbara flygbränslen som luftfartygsoperatörer köper för användning på flygningar som avgår från unionsflygplatser.
- g) Den totala årliga genomsnittliga koncentrationen av samlade aromatiska kolväten, naftalener och svavel i flygbränsle som levereras på unionsnivå samt mängden per unionsflygplats.

Byrån ska samråda med den kommitté som avses i artikel 13a.1 när den utarbetar den rapporten.

Artikel 13

Övergångsperiod

Genom undantag från artikel 4.1 får en flygbränsleleverantör, från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2034, för varje rapporteringsperiod tillhandahålla minimiandelen hållbart flygbränsle enligt bilaga I som ett viktat genomsnitt för allt flygbränsle som leverantören levererat på unionsflygplatser under den rapporteringsperioden.

Artikel 13a

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av ReFuelEU Aviation-kommittén (*kommittén*). Kommittén ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 14

Rapporter och översyn

Senast den 1 januari 2027 och därefter vart femte år, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av marknaden för flygbränslen och dess inverkan på unionens inre marknad för luftfart samt om en eventuell utvidgning av tillämpningsområdet för denna förordning till andra energikällor och andra typer av syntetiska bränslen som definieras i direktivet om förnybar energi, framför allt till elektricitet och vätgas, en eventuell översyn av minimiandelarna i artikel 4 och bilaga I och nivån på sanktionsavgifterna. Rapporten ska beakta den politiska utvecklingen i andra länder, bland annat inom ramen för multilaterala och bilaterala avtal med unionen, och ska innehålla en detaljerad bedömning av den inverkan som denna förordning har på förbindelserna med öar och avlägsna områden, på europeiska lufttrafikföretags och navflygplatsers konkurrenskraft gentemot konkurrenter i grannländerna, på koldioxidläckage och information, om sådan finns tillgänglig, om utvecklingen av en tänkbar policyram för användning av hållbara flygbränslen på Icao-nivå. Rapporten ska också innehålla information om sådana tekniska framsteg på området forskning och innovation inom luftfartsindustrin som är relevanta för hållbara flygbränslen, inbegripet när det gäller minskning av andra utsläpp än koldioxid.

Rapporten kan innehålla en bedömning av om denna förordning bör ändras och, i tillämpliga fall, olika alternativ för ändringar, i linje med en potentiell policyram för användning av hållbara flygbränslen på Icao-nivå.

Bland dessa alternativ ska kommissionens avdelningar överväga att införa mekanismer för att stödja produktion och användning av hållbara flygbränslen, inbegripet insamling och användning av medel, och andra mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen. Sådana mekanismer bör syfta till att begränsa de negativa effekterna av denna förordning på flygförbindelserna, för att undvika en förskjutning av trafiken till navflygplatser i tredjeländer och minska koldioxidläckage.

I synnerhet ska kommissionen, i avsaknad av ett obligatoriskt system på internationell nivå för användning av hållbara flygbränslen för internationella flygningar med en liknande ambitionsnivå jämfört med de krav som fastställs i denna förordning eller i avsaknad av mekanismer på internationell nivå som gör det möjligt att förebygga risken för koldioxidläckage och snedvridning av konkurrensen inom internationell luftfart senast den 31 december 2026, överväga riktade mekanismer som syftar till att förhindra dessa effekter, inbegripet, om så är lämpligt, en utvidgning av förordning (EU)...¹¹ samt andra typer av åtgärder som tar hänsyn till slutdestinationen utanför unionens territorium, till att omfatta internationell luftfart.

Kommissionen ska samråda med den kommitté som avses i artikel 13a.1 när den utarbetar den rapporten, minst sex månader innan den antas.

¹¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING [...] om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränserna.

Artikel 15

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2023.

Artiklarna 4 och 5 ska dock tillämpas från och med den 1 januari 2025 och artiklarna 7 och artikel 9 ska tillämpas från och med den 1 april 2024 för 2023 års rapporteringsperiod.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

Bilaga I (volymandelar)

- (a) Från och med den 1 januari 2025: en minimiandel på 2 % hållbara flygbränslen.
- (b) Från och med den 1 januari 2030: en minimiandel på 6 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 0,7 % syntetiska flygbränslen.
- (c) Från och med den 1 januari 2035: en minimiandel på 20 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 5 % syntetiska flygbränslen.
- (d) Från och med den 1 januari 2040: en minimiandel på 32 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 8 % syntetiska flygbränslen.
- (e) Från och med den 1 januari 2045: en minimiandel på 38 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 11 % syntetiska flygbränslen.
- (f) Från och med den 1 januari 2050: en minimiandel på 63 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 28 % syntetiska flygbränslen.

Bilaga II – Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering

Unionsflygplats	Unionsflygplatsens Icao-kod	Årligt flygbränslebehov (ton)	Faktisk tankad bränslemängd (ton)	Årlig otankad mängd (ton)	Total årlig otankad mängd (ton)

Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering om inköp av hållbara flygbränslen

Bränsleleverantör	Inköpt mängd (ton)	Omvandlingsmetod	Egenskaper	Råvarans ursprung	Livscykelutsläpp