



Bryssel den 19 september 2023  
(OR. en)

12916/23

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2021/0205(COD)**

---

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

#### **INFORMERANDE NOT**

---

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart – Resultatet av Europaparlamentets första behandling (Strasbourg, 11–14 september 2023)

---

#### **I. INLEDNING**

I enlighet med bestämmelserna i artikel 294 i EUF-fördraget och den gemensamma förklaringen om praktiska bestämmelser för medbeslutandeförfarandet<sup>1</sup> har ett antal informella kontakter ägt rum mellan rådet, Europaparlamentet och kommissionen i syfte att nå en överenskommelse i detta ärende vid första behandlingen.

---

<sup>1</sup> EUT C 145, 30.6.2007, s. 5.

I detta sammanhang lade ordföranden för utskottet för transport och turism (TRAN), Karima DELLI (Verts/ALE, FR), som företrädare för TRAN-utskottet fram ett kompromissändringsförslag (ändringsförslag 137) till det ovannämnda förslaget till förordning, som José Ramón BAUZÁ DÍAZ (Renew, ES) hade utarbetat ett förslag till betänkande om. En överenskommelse om detta ändringsförslag hade nåtts vid de ovannämnda informella kontakterna. Inga andra ändringsförslag lades fram.

## II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 13 september 2023 antogs kompromissändringsförslaget (ändringsförslag 137) till det ovannämnda förslaget till förordning. Det ändrade kommissionsförslaget utgör parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken återges i lagstiftningsresolutionen i bilagan<sup>2</sup>.

Parlamentets ståndpunkt motsvarar det som institutionerna tidigare kommit överens om. Rådet bör därför kunna godkänna parlamentets ståndpunkt.

Akten kommer då att vara antagen i den lydelse som motsvarar parlamentets ståndpunkt.

---

<sup>2</sup> Den version av parlamentets ståndpunkt som finns i lagstiftningsresolutionen har markerats för att ange de ändringar som har gjorts genom ändringsförslagen till kommissionens förslag. Tilläggen till kommissionens text markeras med *fetstil och kursivering*. Symbolen ”■” anger struken text.

## **P9\_TA(2023)0319**

### **Hållbara flygbränslen (initiativet ReFuelEU Aviation)**

**Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 13 september 2023 om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))**

#### **(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)**

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2021)0561),
- med beaktande av artiklarna 294.2 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C9-0332/2021),
- med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 20 oktober 2021<sup>1</sup>,
- efter att ha hört Regionkommittén,
- med beaktande av den preliminära överenskommelse som godkänts av det ansvariga utskottet enligt artikel 74.4 i arbetsordningen och det skriftliga åtagandet från rådets företrädare av den 16 juni 2023 att godkänna parlamentets ståndpunkt i enlighet med artikel 294.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
- med beaktande av yttrandena från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och utskottet för industrifrågor, forskning och energi,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0199/2022).

---

<sup>1</sup> EUT C 105, 4.3.2022, s. 134.

1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

P9\_TC1-COD(2021)0205

**Europaparlamentets ståndpunkt fastställd vid första behandlingen den 13 september 2023 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/... om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (*ReFuelEU Aviation*)**

(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 yttrande<sup>1</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>2</sup>, och

---

<sup>1</sup> *EUT C 105, 4.3.2022, s. 134.*

<sup>2</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 september 2023.

av följande skäl:

- (1) Under de senaste årtiondena har lufttransporter 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, **och ett av de viktigaste samfärdsmedlen mellan de yttersta randområdena och fastlandet**, i synnerhet på unionens lufttransportmarknad. Tillväxten för lufttransporttjänster har i hög grad bidragit till att förbättra förbindelserna, **främjat sammanhållningen och minskat de regionala skillnaderna** inom unionen, **särskilt för perifera områden, de yttersta randområdena, glesbefolkade områden och ömråden**, och med tredjeländer och har varit en betydande drivkraft för unionens ekonomi.

- (2) Under 2020 och framåt har lufttransport varit en av de sektorer som drabbats hårdast av covid-19-krisen. ■ Det förväntas att flygtrafiken gradvis återupptas under de kommande åren och kommer tillbaka till de nivåer som rådde före krisen. ***Enligt sin prognos efter covid-19 i ett högtrafikscenario uppskattar Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) att tillväxten i Europa blir upp till 3,1 % per år fram till 2050 för passagerartrafik och upp till 2,4 % per år för godstrafik.*** Samtidigt har utsläppen från lufttransporter ökat sedan 1990, och trenden med ökande utsläpp riskerar att återupptas i takt med att pandemin övervinns. Därför är det ***absolut nödvändigt*** att förbereda sig för framtiden och göra de anpassningar som krävs för att säkerställa en välfungerande lufttransportsektor som bidrar ***fullt ut*** till att uppnå unionens klimatmål, med täta flygförbindelser, ***överkomliga priser*** samt hög säkerhet och trygghet. ***Unionen har fastställt rättsliga skyldigheter inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119<sup>3</sup> för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990. För att uppnå detta måste alla ekonomiska sektorer, inklusive transportsektorn, vidta snabba åtgärder för att fasa ut fossila bränslen. För lufttransportsektorn kräver detta en kraftig ökning av produktionen, utbudet och användningen av hållbara flygbränslen.***

---

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (3) Hur unionens lufttransportsektor fungerar avgörs av dess gränsöverskridande karaktär i hela unionen och av dess globala dimension. Luftfartsmarknaden är en av de mest integrerade sektorerna på den inre marknaden och styrs av enhetliga regler om marknadstillträde och driftsvillkor. **Unionens externa** lufttransportpolitik styrs av regler som fastställts på global nivå av *Icao* och i omfattande multilaterala och bilaterala avtal mellan unionen eller dess medlemsstater och tredjeländer. **Därför är det viktigt att unionen upprätthåller insatserna på internationell, multilateral och bilateral nivå för att främja en hög nivå av ambition och konvergens i användningen av hållbara flygbränslen och samtidigt skapa lika villkor internationellt.**
- (4) Lufttransportmarknaden präglas av hård konkurrens mellan olika ekonomiska aktörer **globalt och** inom unionen, och för dessa är lika villkor absolut nödvändiga. Lufttransportmarknadens 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 **regler och möjligheter, vilket ger en livskraftig sektor och skapar arbetstillfällen. Flygningar inom EU är i stor utsträckning en del av globala rutter på en global lufttransportmarknad. Detsamma gäller för flygningar från länder utanför EU till andra länder utanför EU via europeiska flygplatser.** 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 lufttransportbranschen **med risker för både lufttransportverksamhet och arbetstillfällen** och färre flygförbindelser **och transportval** för människor och företag.



- (5) Det är särskilt viktigt att säkerställa lika villkor på hela unionens lufttransportmarknad när det gäller flygbränsle, som står för en betydande andel av luftfartygsoperatörernas kostnader, **och samtidigt främja en utfasning av fossila bränslen inom lufttransport genom att främja hållbara flygbränslen**. Variationer i flygbränslepriser kan påverka luftfartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. **Högre flygbränslepriser som direkt leder till högre priser för slutkonsumenterna skulle minska regionernas förbindelser, medborgarnas rörlighet och lufttransportsektorns konkurrenskraft och även rörligheten**. 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 sina hemmabaser som en konkurrensfördel gentemot andra luftfartygsoperatörer som trafikerar liknande flygvägar. Detta kan få negativa effekter för lufttransportsektorns konkurrenskraft, **leda till marknadssnedvridning** 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 unionens lufttransportmarknad.

- (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 ■ ett välfungerande transportsystem i unionen, **med beaktande av sociala normer och miljömål**. För en hållbar utveckling av lufttransport krävs det att åtgärder, **bland annat ekonomiska styrmedel**, införs för att minska koldioxidutsläppen från luftfartyg som flyger från unionsflygplatser **och utveckla en marknad för produktion och leverans av hållbara flygbränslen**. Sådana åtgärder bör bidra till att unionens klimatmål för 2030 och 2050 uppnås.
- (7) I kommissionens meddelande av den 9 december 2020 med titeln *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, fastställs en handlingsplan för unionens transportsystem i syfte att uppnå en grön och digital omställning och att göra systemet mer motståndskraftigt. Utfasningen av fossila bränslen i lufttransportsektorn är en nödvändig och svår process, särskilt på kort sikt. Tekniska framsteg **och ett starkt engagemang från flygindustrins sida** i europeiska och nationella forsknings- och innovationsprogram har bidragit till stora utsläppsminskningar under de senaste årtiondena. Den globala tillväxten i flygtrafiken har dock varit större än sektorns utsläppsminskningar. Ny teknik, **bland annat utvecklingen av utsläppsfria eldrivna eller vätagasdrivna luftfartyg**, förväntas bidra till att minska kortdistansflygets beroende av fossil energi under de kommande årtiondena **och kan spela en viktig roll för den kommersiella luftfarten på medellång och lång sikt**, medan hållbara flygbränslen är en **lovande** lösning för en betydande utfasning av fossila bränslen på alla flygdistanser **både** på kort sikt **och på medellång och lång sikt**. Denna potential är dock för närvarande till stor del outnyttjad **och i behov av stöd**.

- (8) *Principen om energieffektivitet först har genomförts inom lufttransportsektorn. Införandet av mer energieffektiva motorer bidrar till att minska flygningarnas miljöavtryck och även till en mer resurseffektiv användning av hållbara flygbränslen.*
- (9) *Hållbara flygbränslen är flygbränslen som omfattar flytande drop-in-bränslen som är fullt blandbara mot konventionella flygbränslen och kan användas i befintliga luftfartyg. Flera produktionskedjor för **hållbara flygbränslen** har certifierats på global nivå för användning inom civil och 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, **och stöd till utformningen av dessa standarder**, kunna bidra till att minska aromathalten i det slutliga flygbränsle som används av luftfartygsoperatörerna och därigenom bidra till att minska andra utsläpp än koldioxid. Andra hållbara **flygdrivmedel**, t.ex. el eller **■** vätgas, **är en lovande teknik och** förväntas gradvis bidra till utfasningen av fossila drivmedel inom lufttransport, till att börja med för kortdistansflygningar. **Denna förordning har potential att ytterligare påskynda den vetenskapliga utvecklingen och spridningen av denna teknik samt främja kommersiell innovation med avseende på denna, genom att göra det möjligt för ekonomiska aktörer att beakta denna teknik när den blir mogen och kommersiellt tillgänglig. Den kommer också att öka säkerheten och förutsägbarheten på marknaden och fungera som ett incitament för nödvändiga investeringar i denna nya teknik.***

- (10) Det gradvisa införandet av ***hållbara flygbränslen*** på unionens lufttransportmarknad kommer att medföra extra bränslekostnader för flygbolagen eftersom denna bränsleteknik för närvarande är dyrare att producera än konventionella flygbränslen. Detta förväntas förvärra de befintliga problemen beträffande lika villkor på unionens lufttransportmarknad när det gäller flygbränsle och orsaka ytterligare snedvridningar bland luftfartygsoperatörer och flygplatser, ***även i samband med unionens och dess medlemsstaters genomförande av Icaos system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia), i enlighet med rådets beslut (EU) 2020/954<sup>4</sup> och EU:s utsläppshandelssystem, som fastställts i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG<sup>5</sup> i dess ändrade lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958<sup>6</sup>. Tillgången på bränsleråvaror och produktionskapaciteten för hållbara flygbränslen är begränsad. En ökad konkurrens om begränsade bränsleråvaror skulle kunna leda till försörjningsbrister och snedvridning av marknaden och därmed negativt påverka luftfartssektorns konkurrenskraft som helhet.*** 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.

---

<sup>4</sup> ***Rådets beslut (EU) 2020/954 av den 25 juni 2020 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelandet av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (Corsia) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023 (EUT L 212, 3.7.2020, s. 14).***

<sup>5</sup> ***Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).***

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd (EUT 130, 16.5.2023, s. 115).

- (11) På global nivå regleras **och definieras hållbara flygbränslen** av Icao, **där länderna kommer överens om** detaljerade krav på hållbarhet, spårbarhet och redovisning av **certifierade produktionskedjor** för hållbara flygbränslen, för användning på flygningar som omfattas av  **CORSIA**. Även om incitament fastställs i Corsia och **hållbara flygbränslen** betraktas som en integrerad pelare i arbetet med genomförbarheten av det eftersträlvade långsiktiga globala målet för internationell luftfart om koldioxidneutralitet senast 2050, som antogs vid Icaos 41:a församling i oktober 2022, finns det för närvarande inget obligatoriskt system för användning av **hållbara flygbränslen** för internationella flygningar. Större multilaterala eller bilaterala lufttransportavtal mellan unionen 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**.

**(12) För att förhindra snedvridning av konkurrensen på den globala lufttransportmarknaden, med eventuell förlust av trafikflöden genom anslutningsflyg via unionsflygplatser och eventuellt koldioxidläckage som följd, och för att skapa en global marknad för hållbara flygbränslen bör unionen bli världsledande i övergången till användning av hållbara flygbränslen, föra internationella förhandlingar om att harmonisera definitioner och standarder för hållbara flygbränslen och arbeta för internationell konvergens när det gäller reglerna för produktion, användning och tankning av hållbara flygbränslen. Kommissionen och medlemsstaterna bör fortsätta sina ansträngningar inom Icao för en ambitiös global ram för produktion och användning av hållbara flygbränslen. Vidare bör kommissionen regelbundet bedöma om bestämmelserna i denna förordning har negativa effekter för hur unionens lufttransportmarknad fungerar, sektorns konkurrenskraft, lika villkor på internationell nivå för lufttrafikföretag och flygplatsnav samt eventuell omledning som leder till koldioxidläckage, och vid behov lägga fram åtgärder för att hantera dessa negativa effekter.**

(13) På unionsnivå fastställs allmänna regler om förnybar energi för transportsektorn i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001<sup>7</sup>. Hittills har sådana breda sektorsövergripande regelverk inte visat sig vara lämpliga för att genomföra en övergång från fossila bränslen till ***hållbara flygbränslen*** inom lufttransport. I direktiv (EU) 2018/2001 och dess föregångare fastställs övergripande mål för alla transportsätt som ska förses med förnybara drivmedel. Eftersom luftfarten är en ***relativt*** liten bränslemarknad, för vilken förnybara bränslen är dyrare att producera ■ än för andra transportsätt, ***och verkar på en mycket konkurrensutsatt och integrerad unionsmarknad för lufttransport***, bör regelverket kompletteras med luftfartsspecifika åtgärder för att på ett ändamålsenligt sätt främja användningen av ***hållbara flygbränslen***. Den nationella lagstiftningen om införlivande av direktiv (EU) 2018/2001 riskerar dessutom att skapa en betydande fragmentering av unionens lufttransportmarknad om nationella regler för ***hållbara flygbränslen*** skulle innehålla mycket olika mål. Detta skulle sannolikt förvärra problemen med lika villkor inom lufttransport ytterligare.

---

<sup>7</sup> 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).

- (14) Därför måste enhetliga regler fastställas för unionens lufttransportmarknad 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 unionens lufttransportmarknad **och främja hållbara flygbränslen**. Denna förordning syftar särskilt till att undvika en fragmentering av **unionens** lufttransportmarknad och förhindra eventuella snedvridningar av konkurrensen mellan ekonomiska aktörer samt otillbörliga metoder för kostnadsbesparingar i samband med luftfartygsoperatörernas tankning, **samtidigt som utveckling av hållbara flygbränslen främjas i unionen. Riktat stöd och riktad finansiering på unionsnivå och nationell nivå samt offentliga och privata partnerskap kan ytterligare komplettera denna förordning för att förbättra tillgången till och överkomligheten när det gäller hållbara flygbränslen och ytterligare påskynda utbudet och användningen av hållbara flygbränslen. Denna förordning bör vidare inte påverka de skyldigheter som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001. Medlemsstaterna kan åberopa användning av relevanta bränslen 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.**



- (15) Denna **förordning** syftar i första hand till att fastställa en ram som återställer och bevarar lika villkor på unionens lufttransportmarknad 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 unionsflygplatser konkurrensnackdelar jämfört med andra. I andra hand syftar förordningen till att förse unionens lufttransportmarknad med stabila regler för att säkerställa att gradvis ökande andelar av **hållbara flygbränslen** kan införas på **unionsflygplatser** utan negativa effekter på konkurrenskraften på unionens lufttransportmarknad.
- (16) Det är viktigt att fastställa harmoniserade regler för hela den inre marknaden som direkt och på ett enhetligt sätt är tillämpliga på aktörerna på lufttransportmarknaden och aktörerna på flygbränslemarknaden. Den övergripande ram som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001 bör kompletteras med en *lex specialis* som är tillämplig på lufttransport. Den bör omfatta gradvis höjda minimiandelar för försörjningen av **hållbara flygbränslen**. Sådana minimiandelar bör definieras noggrant och med beaktande av målen för en välfungerande unionsmarknad för lufttransport, behovet av att fasa ut fossila bränslen i lufttransportsektorn och den nuvarande situationen för industrin för **hållbara flygbränslen**.

(17) Denna förordning bör tillämpas på luftfartyg som används inom civil luftfart och som utför kommersiella flygtransporter. Den bör inte tillämpas på militära luftfartyg och **flygningar som endast används för** humanitära ändamål, **repatriering och återvändanden, oavsett om de är frivilliga eller verkställs genom tvång, inbegripet återtaganden**, sök- och räddningsinsatser, katastrofhjälp eller medicinska ändamål, och **för** tull-, polis- och brandbekämpningsinsatser. Flygningar som genomförs under sådana omständigheter är nämligen av undantagskaraktär och kan därför inte alltid planeras på samma sätt som **kommersiella flygtransporter av standardtyp**. På grund av verksamhetens natur är det kanske inte alltid möjligt för dem att fullgöra skyldigheterna enligt denna förordning, eftersom dessa kan utgöra en onödig börda. För att skapa lika villkor på unionens luftfartsmarknad bör denna förordning omfatta största möjliga andel av den kommersiella flygtrafik som bedrivs från flygplatser belägna på unionens territorium. För att bevara flygförbindelser till nytta för människor, företag och regioner i unionen 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 denna förordnings tillämpningsområde omfatta minst 95 % av den totala trafik som avgår från flygplatser belägna på unionen territorium. Av samma skäl bör ett tröskelvärde fastställas för att **från tillämpningsområdet undanta** luftfartygsoperatörer som ansvarar för ett mycket litet antal avgångar från flygplatser belägna på unionens territorium.

*För att uppnå en högre ambitionsnivå bör medlemsstaterna dock ha möjlighet att besluta att en flygplats som är belägen på dess territorium och som inte uppnår de tröskelvärden som fastställs i denna förordning eller som är belägen i ett av de yttersta randområdena enligt definitionen i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) omfattas av denna förordning. En flygplats som är belägen på unionens territorium och som inte uppnår de tröskelvärden som fastställs i denna förordning, eller som är belägen i de yttersta randområdena, bör kunna begära av de respektive behöriga myndigheterna att bli behandlad som en unionsflygplats och omfattas av denna förordning. Dessutom bör en person som utför kommersiella flygtransporter som inte når upp till de tröskelvärden som fastställs i denna förordning eller en person som utför andra flygningar än kommersiella flygtransporter med användning av AVTUR kunna besluta att behandlas som en luftfartygsoperatör vid tillämpning av denna förordning och därför omfattas av denna förordning, eller att dess icke-kommersiella flygtransporter ska omfattas av denna förordning.*

- (18) *Internationella flygbränslestandarder definierar vilka typer av konventionella flygbränslen som kan blandas med hållbara flygbränslen, vilket påverkar denna förordnings tillämplighet när det gäller flygbränslen. Definitionen av flygbränslen är dessutom begränsad till drop-in-bränslen och omfattar därför varken vätgas eller el som används för att driva luftfartyg. Därför gäller skyldigheter för flygbränsleleverantörer, unionsflygplatsernas ledningsenheter och luftfartygsoperatörer för drop-in-bränslen när det hänvisas till flygbränslen, såvida det inte rör sig om vätgas eller el.*
- (19) *Det är viktigt att europeiska regioner med mindre välutvecklade trafikförbindelser, såsom ömråden och yttersta randområden, för vilka flyget ofta är den enda förbindelselänken, inte påverkas oproportionerligt av de skyldigheter som följer av denna förordning och att dessa regioners tillgång till viktiga varor och tjänster säkerställs. För att hjälpa till att bevara flygförbindelserna i regioner med färre alternativa transportsätt bör uppmärksamhet ägnas åt hur bestämmelserna i denna förordning kan komma att påverka överkomligheten, konkurrenskraften och eventuella prisökningar på flygvägar som förbinder avlägsna regioner och andra områden i unionen.*

- (20) Utveckling och användning av ***hållbara flygbränslen*** med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad samt ■ innovation och tillväxt för framtida behov bör främjas. Detta bör stödja skapandet av en innovativ och konkurrenskraftig ***marknad*** för ***hållbara flygbränslen*** 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. ***Incitament för användning av förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung inom transportsektorn som beviljas enligt annan unionsrätt kommer att ha en positiv inverkan på användningen av sådana bränslen inom luftfarten. En enda hållbarhetsram som är tydlig och stabil är nödvändigt för att ge aktörerna inom luftfarts- och bränsleindustrin rättslig säkerhet och kontinuitet i fråga om vilka hållbara flygbränslen som är godkända enligt denna förordning. I detta syfte bör alla de biodrivmedel för flyg godkännas som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för livscykelutsläpp enligt direktiv (EU) 2018/2001 och som är certifierade i enlighet med det direktivet, med undantag för biodrivmedel som producerats från livsmedels- och fodergrödor och vissa bränsleråvaror som förtecknas i artikel 4.5 i denna förordning, syntetiska flygbränslen och återvunna kolbaserade flygbränslen som uppnår det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i det direktivet. För att säkerställa överensstämmelse med annan relaterad unionspolitik bör godkännandet av biodrivmedel för flyg, syntetiska flygbränslen och återvunna kolbaserade flygbränslen baseras på de hållbarhetskriterier och de tröskelvärden som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001.***

*I synnerhet är **hållbara flygbränslen** som produceras från bränsleråvaror förtecknade i **del B** i bilaga IX till direktiv 2018/2001 ■ viktiga, eftersom de motsvarar den för närvarande kommersiellt mest mogna tekniken för att minska koldioxidutsläppen från lufttransport 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 bränsleråvaror förtecknade i direktiv (EU) 2018/2001, med undantag för biodrivmedel som produceras från livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i det direktivet och vissa bränsleråvaror som förtecknas i artikel 4.5 i denna förordning, och fastställas i enlighet med metoden i kommissionens delegerade förordning, som ska antas i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001. Förnybar vätagas för luftfart och koldioxidsnåla flygbränslen som uppnår minst samma nivå av minskade livscykelutsläpp som syntetiska flygbränslen kan spela en roll för att ersätta konventionella flygbränslen och stödja minskade koldioxidutsläpp från luftfarten och bör därför också omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.***

- (21) *Med tanke på användningen av bränsleråvaror för kosmetika och djurfoder bör andra biodrivmedel för flyg än avancerade biodrivmedel enligt definitionen i direktiv (EU) 2018/2001 och andra biodrivmedel än biodrivmedel som produceras från bränsleråvaror förtecknade i del B i bilaga IX till det direktivet som levereras på unionsflygplatser av varje flygbränsleleverantör stå för högst 3 % av det flygbränsle som levereras för att uppfylla de minimiandelar hållbara flygbränslen som ska levereras på varje unionsflygplats i unionen enligt denna förordning.*
- (22) *En bred reserv av stödberättigande bränsleråvaror är avgörande för att maximera potentialen för att öka produktionen av hållbara flygbränslen till överkomliga kostnader, samtidigt som hållbarheten garanteras. Denna förordning utesluter vissa typer av bränsleråvaror, såvida inte sådana bränsleråvaror ingår i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 och uppfyller alla tillämpliga villkor om sådana villkor anges i den bilagan. Förteckningen över bränsleråvaror som främjas enligt denna förordning bör därför inte vara statisk utan bör utvecklas med tiden så att den omfattar nya hållbara bränsleråvaror i linje med det direktivet. Ändringar i förteckningen över bränsleråvaror i bilaga IX till det direktivet som uppfyller de relevanta villkoren i den bilagan bör direkt återspeglas i förteckningen över bränslen som ska främjas för produktion av hållbara flygbränslen enligt denna förordning.*

- (23) Av hållbarhetsskäl bör **bioflygbränslen** baserade på foder- och livsmedelsgrödor, **inbegripet biodrivmedel med hög risk för indirekt ändring av markanvändning**, inte främjas. Indirekt ändring av markanvändning inträffar framför allt när odling av grödor för biodrivmedel 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 bränsleråvaror som används för bränsleproduktionen, hur mycket efterfrågan på bränsleråvaror ökar till följd av användningen av biodrivmedel och i vilken utsträckning mark med stora kollager skyddas globalt. De största riskerna för indirekt ändring av markanvändning har identifierats för biodrivmedel som produceras av bränsleråvaror 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 biodrivmedel – medför indirekt ändring av markanvändningen också risker för den biologiska mångfalden.



Dessa risker är särskilt allvarliga i samband med en potentiellt stor produktionsökning som följd av en betydande ökning av efterfrågan. Lufttransportsektorns efterfrågan på biodrivmedel 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 biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor genom att främja deras användning enligt denna förordning. Det faktum att grödobaserade biodrivmedel 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.

(24) *Riktig och korrekt information om hållbara flygbränslets egenskaper är av stor betydelse för att denna förordning ska fungera ordentligt. För att främja konsumenternas förtroende och säkerställa öppenhet och spårbarhet bör flygbränsleleverantörerna vara ansvariga för att ge korrekt information om det levererade hållbara bränslets egenskaper, hållbarhetsegenskaper och om ursprunget för de bränsleråvaror som används vid produktionen av det hållbara bränslet. Den informationen bör rapporteras i den unionsdatabas som upprättats i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001. Flygbränsleleverantörer som bevisligen lämnat vilseledande eller oriktiga uppgifter om egenskaperna hos eller ursprunget för de hållbara flygbränslen som de levererar bör bli föremål för en sanktion. Medlemsstaterna bör säkerställa att flygbränsleleverantörerna för in aktuella och korrekta uppgifter i unionsdatabasen och att uppgifterna kontrolleras och granskas. För att bekämpa eventuella bedrägerier, bland annat när det gäller bränsleråvaror som behövs för produktion av hållbara flygbränslen som importerats från länder utanför unionen, måste medlemsstaterna i samarbete med relevanta europeiska organ stärka kontrollmekanismen för transporter, bland annat genom inspektioner på plats, i enlighet med relevanta unionsregler. Med tanke på detta kommer kommissionen att föreskriva regler om hållbarhetscertifiering i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001 för att ytterligare harmonisera och skärpa reglerna om tillförlitlighet, öppenhet och oberoende granskning samt om samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter i fråga om tillsyn över granskningarna.*

(25) 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 unionens lufttransportmarknad bör alla unionsflygplatser förses med enhetliga minimiandelar hållbara flygbränslen. Marknadsaktörerna har möjlighet att leverera och använda större mängder hållbart bränsle, men denna förordning bör säkerställa att de obligatoriska minimiandelarna av hållbara flygbränslen är identiska för alla unionsflygplatser. ■ För att säkerställa tydlighet och rättslig säkerhet och därigenom uppmuntra marknadsutveckling och spridning av de mest hållbara och innovativa flygbränsleteknikerna 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 som minimiandel av hållbara flygbränslen och deras nuvarande uppskattade produktionskostnader är det nödvändigt att fastställa särskilda minimiandelar för sådana flygbränslen. 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 tre till sex gånger högre än marknadspriset på konventionellt flygbränsle. Särskilda minimiandelar för denna teknik bör därför fastställas i denna förordning. ■

- (26) *Samtidigt som man säkerställer uppnåendet av dessa harmoniserade unionskrav för leverans av hållbara flygbränslen skulle medlemsstaterna kunna genomföra stödjande politik och initiativ som syftar till att öka produktionen och användningen av hållbara flygbränslen, inbegripet syntetiska flygbränslen. Denna politik och dessa initiativ bör vara transparenta, icke-diskriminerande, proportionella och av allmän karaktär som är öppen för alla företag. Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att genomföra särskilda åtgärder utanför dess tillämpningsområde som syftar till att underlätta användningen av hållbara flygbränslen eller fasa ut fossila bränslen i lufttransportsektorn.*
- (27) *Avsaknaden av gemensamma metoder, kriterier och indikatorer som är tillräckligt certifierade, rapporterade och övervakade gör det möjligt för luftfartygsoperatörer att uppge utsläppsprestanda för sina flygningar som inte kan jämföras med varandra. För att passagerare ska kunna göra välgrundade val när de jämför de olika flygalternativ som luftfartygsoperatörerna erbjuder, både för direkta och indirekta flygningar, måste de kunna lita på informationen från luftfartygsoperatörerna om hållbarheten hos de flygbränslen som luftfartygsoperatörerna använder och om deras flygningars hållbarhet. För att konsumenterna ska kunna göra ett välgrundat val krävs mer gedigen, tillförlitlig, oberoende och harmoniserad information om flygets miljöpåverkan.*

*Det är därför nödvändigt att fastställa de kriterier och indikatorer som används för att informera om utsläppsprestanda för deras flygningar inom ramen för en frivillig gemensam miljömärkning (märkningen). Det bör vara möjligt att uppdatera dem på ett enkelt sätt för att hålla jämna steg med tekniska förändringar och internationella och europeiska standarder. Eftersom vissa av de uppgifter som krävs för att beräkna nivån och kvaliteten på det hållbara flygbränsle som används och andra kriterier för att mäta en flygnings hållbarhetsprestanda kan vara kommersiellt känsliga, är det också nödvändigt att ett oberoende organ centraliserar rapporterna från luftfartygsoperatörerna, övervakar deras uppgifter, certifierar deras korrekthet och utfärdar en märkning på lämplig nivå. Med tanke på den dynamiska karaktären hos de uppgifter som tillhandahålls av luftfartygsoperatörer bör märkningen vara föremål för periodisk kontroll och validering, t.ex. i slutet av varje IATA-säsong. Vid behov skulle dessa uppgifter baseras på uppskattningar såsom genomsnittlig beläggningsfaktor för en viss flygning, flygväg och säsong. Med tanke på att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (byrån) har övervaknings- och rapporteringsskyldigheter enligt denna förordning bör byrån vara det unionsorgan som ansvarar för genomförandet av märkningen. Det är därför lämpligt att fastställa villkor för utfärdandet av märkningen för att mäta luftfartens miljöprestanda och, för att säkerställa att dessa villkor uppfylls, kräva att byrån regelbundet ser över dem.*

- (28) I och med införandet och den ökade användningen av ***hållbara flygbränslen*** vid unionsflygplatser skulle en praxis som ekonomitankning kunna förvärras till följd av höjda flygbränslekostnader. Ekonomitankning är ***inte hållbar*** och bör undvikas eftersom den undergräver unionens insatser för att minska transporternas 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 mellan flygplatser. Denna förordning bör därför ålägga luftfartygsoperatörer att tanka före avgång från en viss unionsflygplats. Den mängd bränsle som tankas före avgången från en viss unionsflygplats bör motsvara den mängd bränsle som krävs för att genomföra de flygningar som avgår från den flygplatsen **■**. Kravet säkerställer att likvärdiga villkor gäller för unionens luftfartygsoperatörer och utländska luftfartygsoperatörer i hela unionen, samtidigt som en hög miljöskyddsnivå säkerställs. Eftersom förordningen inte fastställer maximala andelar ***hållbara flygbränslen*** i alla flygbränslen kan ***luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer*** driva en mer ambitiös miljöpolicy med större användning och leveranser av ***hållbara flygbränslen*** i sina övergripande flyglinjenät och samtidigt undvika ekonomitankning. ***I förordningen bör det dock även tas hänsyn till att ekonomitankning ibland sker för att följa reglerna om bränslesäkerhet i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012<sup>8</sup> och i sådana fall är motiverad av säkerhetsskäl.***

---

<sup>8</sup> ***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).***

*Detta kan till exempel omfatta fall av bränslebrist eller bränslekontaminering vid destinationsflygplatsen, bekräftat genom en NOTAM. Ekonomitankning kan dessutom förledas av särskilda driftsrelaterade svårigheter för vissa luftfartygsoperatörer på vissa flygplatser, bland annat i form av oproportionerligt långa vänttider för luftfartyg eller minskad flygplatskapacitet vid högtrafik. Kommissionen bör därför tillsammans med byrån noga övervaka, utvärdera och analysera rapporterade fall av ekonomitankning och orsakerna till dem och, när så är lämpligt, lägga fram lagstiftningsförslag för att ändra denna förordning. Detta påverkar inte kommissionens och medlemsstaternas konkurrensmyndigheters befogenhet enligt artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget att undersöka och bestraffa konkurrensbegränsande beteende från marknadsaktörernas sida för att skydda en väl fungerande marknad för hållbara flygbränslen, särskilt när information i unionens databas och andra uppgifter som rapporterats till de behöriga myndigheterna avslöjar konkurrensbegränsande metoder.*

- (29) *Denna förordning bör dock göra det möjligt att under en begränsad period undanta luftfartygsoperatörer från skyldigheten att tanka före avgång på vissa flygvägar som börjar på unionsflygplatser, om dessa luftfartygsoperatörer 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 unionsflygplatsen i fråga bör inte i första hand vara en följd av den ökade användningen av hållbara flygbränslen på den unionsflygplatsen.*

- (30) *Fortsatt användning av hållbara flygbränslen, som typiskt sett har lägre halter av aromater och svavel, kommer att bidra till att minska den klimatpåverkan som följer av andra ämnen än koldioxid. Om flygbränslenas halter av aromater och svavel ytterligare minskades skulle detta kunna minska uppkomsten av cirrusmoln till följd av kondensstrimmor, förbättra luftkvaliteten vid flygplatserna och omkring dem, och öka bränslekvaliteten, vilket skulle bli till nytta för flygbolagen, både till följd av högre energitäthet och lägre underhållskostnader till följd av minskat sotinnehåll. Vidare bör sambandet mellan koldioxidutsläpp och utsläpp av andra ämnen än koldioxid beaktas. Vid arbetet med att minska flygbränslenas halter av aromater måste man dock följa internationella regler om bränslesäkerhet och samtidigt bevara lika villkor på internationell nivå. Flygbränsleleverantörer bör därför rapportera de levererade flygbränslenas halter av aromater, naftalener och svavel till byrån och de relevanta behöriga myndigheterna. Vid rapporteringen av sådan information skulle flygbränsleleverantörer kunna förlita sig på relevanta certifikat om bränslekvalitet som producerats för att uppfylla kraven i internationella bränslekvalitetsnormer som tillhandahålls av bränsleproducenter och blandningsproducenter.*
- (31) *Den konventionella luftfarten bidrar inte bara till klimatförändringen utan försämrar även luftkvaliteten. Ökad användning av hållbara flygbränslen kan bidra till att förbättra luftkvaliteten.*



- (32) ***Det är viktigt att säkerställa att unionsflygplatsernas ledningsenheter, när de omfattas av denna förordning, vidtar nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller hållbara flygbränslen så att de inte utgör ett hinder för användningen av hållbara flygbränslen. Vid behov bör de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där unionsflygplatsen är belägen kunna kräva att unionsflygplatsens ledningsenhet tillhandahåller nödvändig information om efterlevnaden av denna förordning för smidig distribution av och tankning med hållbara flygbränslen för luftfartygsoperatörer. De behöriga myndigheternas roll bör göra det möjligt för unionsflygplatsernas ledningsenheter och luftfartygsoperatörer att ha en gemensam kontaktpunkt om det krävs tekniska förtydliganden om tillgången till flygbränsleinfrastruktur. När el- eller vätgasdrivna luftfartyg blir mogna och kommersiellt tillgängliga, och när så är lämpligt, kommer det att bli nödvändigt att unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörerna och bränslehanterare som omfattas av denna förordning vidtar alla nödvändiga åtgärder för att samarbeta och underlätta tillgången till lämplig infrastruktur för vätgas- och elladdning för luftfartyg, i enlighet med respektive nationellt handlingsprogram för infrastruktur för alternativa bränslen.***

- (33) *Många flygplatser i unionen försörjs med flygbränslen främst via rörledningar från raffinaderier eller blandningsstationer för hållbara flygbränslen. Det är därför viktigt att de parter som ansvarar för sådana rörledningar samarbetar och vidtar alla nödvändiga åtgärder för att möjliggöra fortsatt och oavbrutet tillträde för flygbränsleleverantörer till den civila infrastrukturen för transport av flygbränslen för att leverera både konventionella flygbränslen och flygbränslen som innehåller andelar hållbara flygbränslen.*
- (34) Luftfartygsoperatörer bör vara skyldiga att årligen rapportera om sina inköp av ***hållbara flygbränslen*** och deras ***egenskaper*** till sin eller sina respektive ***behöriga myndigheter och till*** byrån. Uppgifter bör lämnas om bränsleråvarornas egenskaper och ***ursprung***, ***omvandlingsprocess*** och livscykelutsläpp ***för varje inköp och typ av hållbara flygbränslen.***
- (35) Luftfartygsoperatörer bör också vara skyldiga att årligen rapportera om sin faktiska tankning av flygbränsle per unionsflygplats, ***inbegripet sin efterlevnad av tillämpliga regler om bränslesäkerhet***, för att bevisa att ingen ***oberättigad*** ekonomitankning har gjorts. Rapporterna bör verifieras av oberoende kontrollörer och överlämnas till ***den eller de behöriga myndigheterna och till*** byrån för övervakning och bedömning av efterlevnad. ***Oberoende kontrollörer*** bör fastställa noggrannheten hos det årliga flygbränslebehov som luftfartygsoperatörerna rapporterar med hjälp av ett verktyg som godkänts av kommissionen.

- (36) *Utan att det påverkar de uppgifter som ska registreras av flygbränsleleverantörer i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/996<sup>9</sup> bör flygbränsleleverantörer vara skyldiga att årligen rapportera i den unionsdatabas som avses i det direktivet om sina leveranser av flygbränsle, inbegripet hållbara flygbränslen och deras egenskaper. Uppgifter bör lämnas om bränsleråvarornas egenskaper och ursprung, omvandlingsprocesser och livscykelutsläpp för levererade hållbara flygbränslen. Information om egenskaper hos hållbara flygbränslen omfattar den typ av produkt och råmaterial som används och andra hållbarhetsegenskaper som krävs för att visa att hållbara flygbränslen uppfyller hållbarhetskriterierna enligt direktiv (EU) 2018/2001.*
- (37) *Medlemsstaterna bör utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för att säkerställa att luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsers ledningsenheter och flygbränsleleverantörer tillämpar denna förordning. Denna förordning bör fastställa regler för vilka behöriga myndigheter som ska tilldelas vilka luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsers ledningsenheter och flygbränsleleverantörer. 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 dessa aggregerade uppgifter med andra uppgiftskällor.*

---

<sup>9</sup> *Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/996 av den 14 juni 2022 om regler för att verifiera hållbarhet och kriterier för minskade växthusgasutsläpp och kriterier för låg risk för indirekt ändring av markanvändning (EUT L 168, 27.6.2022, s. 1).*

- (38) *Byrån bör årligen offentliggöra en teknisk rapport och översända den till Europaparlamentet och rådet. Detta är nödvändigt för att få en tydlig bild av genomförandet av denna förordning, av inköpen och leveranserna av hållbara flygbränslen i unionen och i de relevanta tredjeländerna, av marknadssituationen, inklusive information om utvecklingen av prisskillnaden mellan hållbara flygbränslen och fossila bränslen, och av flygbränslets sammansättning.*
- (39) Utan ytterligare förfaranden går det inte att med säkerhet fastställa om luftfartygsoperatörer 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 om inköp av *hållbara flygbränslen*. *Syftet med att använda det massbalanssystem som avses i direktiv (EU) 2018/2001 är att säkerställa flygbränslenas spårbarhet, och flygbränsleleverantörer kan visa att de följer denna förordning med hjälp av detta massbalanssystem, även när ett sådant system delas mellan två eller flera medlemsstater.*

- (40) *Införandet i unionen av ett krav på användning av hållbara flygbränslen skulle kunna leda till en otillbörlig konkurrensnackdel för flygbolag inom unionen som bedriver direkta långdistansflygningar från en unionsflygplats jämfört med deras konkurrenter som flyger via en navflygplats som inte omfattas av denna förordning och som saknar likvärdig politik för hållbara flygbränslen. För att ytterligare främja användningen av hållbara flygbränslen i unionen, där en avsevärd prisskillnad mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen förväntas råda under en överskådlig framtid, bör luftfartygsoperatörer i enlighet med EU:s utsläppshandelssystem kunna få utsläppsrätter för tankning av hållbara flygbränslen.*
- (41) *För att främja användningen av hållbara flygbränslen, där en avsevärd prisskillnad mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen förväntas råda, är det 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, utan dubbelt tillgodogörande av utsläppsminskningen.* Luftfartygsoperatörer bör *inte* tillgodogöra sig förmåner för användning av *ett* parti **hållbara flygbränslen inom ramen för mer än ett växthusgassystem.** **Flygbränsle**leverantörer 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.*

- (42) För att säkerställa lika villkor på den inre luftfartsmarknaden och överensstämmelse med unionens klimatambitioner bör det genom denna förordning införas effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer vid bristande efterlevnad. Sanktionernas omfattning måste stå i proportion till den miljöskada och den skada för de lika villkoren på den inre marknaden som orsakas av den bristande efterlevnaden. När myndigheterna tillämpar sanktionsavgifter **och andra sanktioner** bör de ta hänsyn till utvecklingen av priset på flygbränsle och ***hållbara flygbränslen*** under rapporteringsåret **och kan också ta hänsyn till graden av bristande efterlevnad, till exempel om det förekommer upprepade överträdelser.**
- (43) ***Övergången från fossila bränslen till hållbara flygbränslen kommer att spela en viktig roll när det gäller att underlätta utfasningen av fossila bränslen. Med tanke på att unionens marknad för hållbara flygbränslen för närvarande är underutvecklad och med beaktande av den höga graden av konkurrens mellan luftfartygsoperatörer och den stora prisskillnaden mellan konventionella flygbränslen 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 att uppnå det målet.***

- (44) *Sanktionsavgifterna för flygbränsleleverantörer som inte uppnår de minimiandelar som fastställs i denna förordning bör kompletteras med en skyldighet att förse marknaden med de mängder av hållbara flygbränslen, inklusive syntetiska flygbränslen, som motsvarar underskottet när det gäller att uppnå de minimiandelar som föreskrivs i artikel 4 och i bilaga I under påföljande rapporteringsperiod. Flygbränsleleverantörer bör dock ha flexibilitet när det gäller att uppfylla skyldigheterna om leverans av syntetiska flygbränslen och den därmed sammanhängande skyldigheten på grund av underskott under en övergångsperiod mellan 2030 och 2034, när denna skyldighet träder i kraft för första gången, för att underlätta övergången till och uppnåendet av målen.*
- (45) *Det är viktigt att säkerställa att minimiandelarna hållbara flygbränslen kan levereras till luftfartsmarknaden utan störningar. I detta syfte bör en flexibilitetsmekanism utformas och tillämpas för att ge industrin för hållbara flygbränslen en ledtid på tio år för att utveckla produktions- och leveranskapaciteten i enlighet med detta, göra det möjligt för flygbränsleleverantörer att uppfylla sina skyldigheter på det mest kostnadseffektiva sättet, utan att de övergripande miljöambitionerna i denna förordning sänks, och göra det möjligt för unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörerna och luftfartygsoperatörerna att göra nödvändiga tekniska och logistiska investeringar. Leveranserna av hållbara flygbränslen bör inledas under 2025, med den flexibilitet som ges av flexibilitetsmekanismen. Under tillämpningen av flexibilitetsmekanismen kan flygbränsleleverantörer leverera flygbränsle som innehåller högre andelar hållbara flygbränslen på vissa flygplatser för att kompensera för flygbränslen med lägre andelar hållbara flygbränslen på andra flygplatser eller för minskad tillgång till konventionellt flygbränsle på andra flygplatser. På samma sätt bör denna förordning förbli stabil över tid för att skapa rättslig säkerhet och förutsägbarhet för marknaden och varaktigt driva på investeringarna i produktionskapacitet för hållbara flygbränslen.*

- (46) *En framgångsrik övergång till hållbara flygbränslen kräver en övergripande strategi och en lämplig gynnsam miljö för innovationsstimulans, med såväl offentliga och privata investeringar i forskning och utveckling som stöd till omplacering och omskolning av arbetstagare och kompetenshöjning för dem, jämte tekniska och driftsrelaterade åtgärder samt utbyggnad av tekniken för hållbara flygbränslen och utsläppsfri teknik, inbegripet nödvändig tanknings- och laddningsinfrastruktur på unionsflygplatser, varvid det gäller att beakta principen om energieffektivitet först. För detta ändamål bör intäkterna från sanktionsavgifterna enligt denna förordning avsättas för projekt för hållbara flygbränslen. Dessutom syftar inrättandet av en europeisk industriallians genom frivilligt samarbete mellan berörda parter i värdekedjan till att ytterligare främja utbudet och användningen av hållbara flygbränslen i Europa.*
- (47) *Forskning och innovation har varit viktigt för utvecklingen av hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen och för uppbyggnaden av produktionskapaciteten. Utvecklingen och produktionen av hållbara flygbränslen torde öka exponentiellt under de kommande åren. Det är därför viktigt att fortsätta dessa ansträngningar och att underlätta investeringar i hållbara flygbränslen. Investeringar i kapacitetsprojekt för hållbara flygbränslen innebär både en miljömässig och en industriell möjlighet, med spridningseffekter i form av nya arbetstillfällen och innovation.*



(48) *För att öka unionsåtgärdernas miljöeffektivitet och göra det lättare för flygbränsleleverantörer att uppfylla sina skyldigheter i fråga om leverans av hållbara flygbränslen och för luftfartygsoperatörer att tanka hållbara flygbränslen på ett kostnadseffektivt sätt och därmed att stärka konkurrenskraften för unionens luftfartssektor bör kommissionen, efter samråd med samtliga berörda parter, bedöma huruvida ytterligare åtgärder bör vidtas för att underlätta kostnadseffektiv distribution och användning av hållbara flygbränslen på unionens lufttransportmarknad genom att skilja inköp av hållbara flygbränslen från dess fysiska leverans och användning. Detta skulle bland annat kunna göras genom att bedöma möjligheten att inrätta ett system med omsättningsbara leverans- och inköpscertifikat för hållbara flygbränslen, med inslag av ett book and claim-system, samtidigt som man garanterar lika villkor och en hög nivå av miljöintegritet, säkerställer överensstämmelse med annan unionsrätt, inbegripet direktiven 2003/87/EG och 2009/28/EG, samt minimerar risken för bedrägerier, oriktigheter eller dubbelt tillgodogörande. I sin analys bör kommissionen beakta alla relevanta globala trender och initiativ samt den potentiella inverkan som ett sådant system kan ha på marknadens funktion, även när det gäller marknadsvolatilitet, prisutveckling eller marknadsaktörernas handelsbeteende.*

- (49) Denna förordning bör innehålla bestämmelser om regelbundna rapporter till Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av luftfarts- och bränslemarknaderna, **om genomförandet av denna förordning och dess inverkan på unionens lufttransportmarknad, på förbindelserna med öar och avlägsna områden och på konkurrenskraften för unionens lufttrafikföretag och navflygplatser jämfört med 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. **Kommissionens rapporter bör också hänvisa till denna förordnings samverkan med andra relevanta lagstiftningsakter och identifiera bestämmelser som kan uppdateras och förenklas samt till insatser och åtgärder som har vidtagits eller skulle kunna vidtas för att minska det totala kostnadstrycket på lufttransportsektorn. I de rapporterna bör kommissionen, när så är lämpligt, överväga alternativ för ändringar, inbegripet mekanismer till stöd för produktion och tankning av hållbara flygbränslen samt mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen för att begränsa den negativa effekten av denna förordning på flygförbindelserna och konkurrensen och för att minska koldioxidläckaget.**

(50) *Det krav som fastställs i denna förordning om att säkerställa att minimiandelar hållbara flygbränslen görs tillgängliga 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 i stället för via navflygplatser i EU. Detta skulle kunna 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 lufttransportavtal mellan unionen och/eller dess medlemsstater och tredjeländer med en liknande ambitionsnivå jämfört med de krav som fastställs i denna förordning och målen i Parisavtalet<sup>10</sup>, som antagits inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar, eller i avsaknad av mekanismer som utvecklats 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.*

█

---

<sup>10</sup> EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (51) *För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på de undantag från skyldigheten att tanka före avgång som kan beviljas luftfartygsoperatörer och på att fastställa detaljerade bestämmelser och tekniska standarder för märkningssystemets funktion. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>11</sup>.*
- (52) *Omställningen till hållbara flygbränslen kommer också att medföra en bieffekt i form av ett minskat beroende av importerade fossila bränslen från tredjeländer, vilket därmed ökar unionens energitrygghet. Behovet av en sådan förändring har blivit ännu tydligare mot bakgrund av den aktuella internationella politiska situationen.*
- (53) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att upprätthålla lika villkor på unionens lufttransportmarknad 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.

---

<sup>11</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

## Artikel 1

### Innehåll

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

## Artikel 2

### Tillämpningsområde

1. Denna förordning är tillämplig på luftfartygsoperatörer, på unionsflygplatser ***och deras respektive ledningsenheter för unionsflygplatser*** och på flygbränsleleverantörer.

***Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska denna förordning endast tillämpas på kommersiella flygtransporter.***

2. ***En medlemsstat får, efter samråd med flygplatsens ledningsenhet, besluta att en flygplats som inte omfattas av artikel 3.1 och som är belägen på dess territorium ska behandlas som en unionsflygplats vid tillämpningen av denna förordning, förutsatt att kraven i artikel 6.1 är uppfyllda vid tidpunkten för medlemsstatens beslut.***

***En flygplats ledningsenhet för en flygplats som inte omfattas av artikel 3.1, som är belägen på en medlemsstats territorium, får begära att den flygplatsen ska behandlas som en unionsflygplats vid tillämpningen av denna förordning, förutsatt att den uppfyller kraven i artikel 6.1 vid tidpunkten för begäran. Flygplatsens ledningsenhet ska underrätta den medlemsstat vars myndighet eller myndigheter ansvarar för flygplatsen enligt artikel 11.6 om den begäran. Den underrättelsen ska åtföljas av en bekräftelse om att flygplatsen uppfyller de krav som anges i artikel 6.1.***

*Den berörda medlemsstaten ska anmäla det beslut som avses i första stycket i denna punkt till kommissionen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (byrån) minst sex månader innan den rapporteringsperiod inleds från och med vilken beslutet gäller. Medlemsstatens beslut ska åtföljas av ett motiverat yttrande som visar att det grundar sig på proportionella och icke-diskriminerande kriterier bland flygplatser med liknande konkurrensförhållanden.*

- 3. En person som utför kommersiella flygtransporter och som inte omfattas av artikel 3.3 får besluta att den ska behandlas som en luftfartygsoperatör vid tillämpningen av denna förordning. En person som utför andra flygningar än kommersiella flygtransporter i den mening som avses i artikel 3.4 får besluta att den ska behandlas som en luftfartygsoperatör vid tillämpningen av denna förordning. En person som omfattas av artikel 3.3 får besluta att dess icke-kommersiella flygtransporter också ska omfattas av denna förordning. Varje sådan person ska anmäla sitt beslut till den medlemsstat vars behöriga myndighet eller behöriga myndigheter ansvarar för den luftfartygsoperatören i enlighet med artikel 11.5. Den medlemsstaten ska anmäla det beslutet till kommissionen och byrån minst sex månader innan den rapporteringsperiod inleds från och med vilken beslutet gäller.*
- 4. På grundval av den information som mottas i enlighet med punkterna 2 och 3 ska kommissionen tillhandahålla en uppdaterad och konsoliderad förteckning över de berörda unionsflygplatserna och luftfartygsoperatörerna. Den förteckningen 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/EG<sup>12</sup>, där passagerartrafiken under **föregående** rapporteringsperiod översteg **800 000** passagerare eller godstrafiken översteg 100 000 ton, och **som** inte är belägen i ett av de yttersta randområdena enligt förteckningen i artikel 349 i EUF-fördraget.
- unionsflygplatsens ledningsenhet*: med avseende på en unionsflygplats flygplatsens ledningsenhet enligt definitionen i artikel 2.2 i direktiv 2009/12/EG eller, om den berörda medlemsstaten har reserverat administrationen av centraliserade infrastrukturer när det gäller bränsledistributionssystem för en annan enhet i enlighet med artikel 8.1 i rådets direktiv 96/67/EG<sup>13</sup>, denna andra enhet.
- luftfartygsoperatör*: en person som under **den föregående** rapporteringsperioden har utfört minst **500** kommersiella flygtransporter **för passagerare eller 52 kommersiella flygtransporter för fraktgods** som har avgått från unionsflygplatser eller, om det inte är möjligt att identifiera den personen, luftfartygets ägare.

---

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

<sup>13</sup> 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).

4. *kommersiell flygtransport*: en flygning som utförs för att transportera passagerare, fraktgods eller post mot ersättning eller hyra, ***inbegripet en affärsflygning som utförs i kommersiellt syfte.***
5. *flygväg*: ***en resa som utförs på en flygning, med beaktande av avrese- och destinationsorten för den flygningen.***
6. *flygbränsle*: ***drop-in***-bränsle som framställs för direkt användning av luftfartyg.
7. *hållbara flygbränslen*: ■ flygbränslen som antingen är
  - a) syntetiska flygbränslen,
  - b) *biodrivmedel för flyg* ■ , eller
  - c) *återvunna kolbaserade flygbränslen.*
8. *biodrivmedel för flyg*: *biodrivmedel för flyg som antingen är*
  - a) *avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 i direktiv (EU) 2018/2001,*
  - b) *biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001 som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till det direktivet, eller*



c) *biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001, med undantag för biodrivmedel som produceras från livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2 andra stycket led 40 i det direktivet, som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade livscykelutsläpp i artikel 29 i det direktivet och som är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet.*

9. *återvunna kolbaserade flygbränslen: flygbränslen som är återvunna kolbaserade bränslen enligt definitionen i artikel 2.35 i direktiv (EU) 2018/2001, som uppfyller det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i artikel 29a.2 i det direktivet och som är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet.*

10. *parti: en viss mängd hållbara flygbränslen som kan identifieras med ett nummer och spåras.*

11. *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 de metoder som antagits i enlighet med artikel 28.5 eller artikel 31.5 i direktiv (EU) 2018/2001 eller i enlighet med relevant unionsrätt.*

12. *syntetiska flygbränslen: flygbränslen som är förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001, som uppfyller det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i artikel 29a.1 i det direktivet och som är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet.*
13. *koldioxidsnåla syntetiska flygbränslen: flygbränslen av icke-biologiskt ursprung, vars energiinnehåll härrör från icke-fossil koldioxidsnål vätgas, som uppfyller tröskelvärdet för minskade livscykelutsläpp på 70 % och är förenliga med metoderna för att bedöma sådana minskningar av livscykelutsläpp i enlighet med relevant unionsrätt.*
14. *konventionella flygbränslen: flygbränslen som produceras från fossila, icke-förnybara källor för kolvätebränslen.*
15. *koldioxidsnål vätgas för luftfart: vätgas för användning i luftfartyg, vars energiinnehåll härrör från icke-fossila, icke-förnybara källor, som uppfyller tröskelvärdet för minskade livscykelutsläpp på 70 % och är förenlig med metoderna för att bedöma sådana minskningar av livscykelutsläpp i enlighet med relevant unionsrätt.*

16. *förnybar vätgas för luftfart: vätgas för användning i luftfartyg som klassificeras som ett förnybart drivmedel av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001 , som uppfyller det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i artikel 29a.1 i det direktivet och är certifierad i enlighet med artikel 30 i det direktivet.*
17. *vätgas för luftfart: förnybar vätgas för luftfart eller koldioxidsnål vätgas för luftfart.*
18. *koldioxidsnåla flygbränslen: koldioxidsnåla syntetiska flygbränslen eller koldioxidsnål vätgas för luftfart.*
19. *flygbränsleleverantör: en bränsleleverantör enligt definitionen i artikel 2.38 i direktiv (EU) 2018/2001 som levererar flygbränsle eller vätgas för luftfart på en unionsflygplats.*
20. *bränslehanterare: en leverantör av marktjänster som organiserar och utför tankning och tömning av bränsle, inbegripet lagring av bränsle och kontroll av levererad kvalitet och kvantitet, för luftfartygsoperatörer vid unionsflygplatser, såsom avses i bilagan till direktiv 96/67/EG.*

21. ***huvudsaklig verksamhetsort: en flygbränsleleverantörs huvudkontor eller säte i den medlemsstat där den huvudsakliga finansiella och operativa kontrollen av flygbränsleleverantören äger rum.***
22. *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.*
23. *rapporteringsperiod: perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december det år som föregår rapporteringsåret.*
24. *årligt flygbränslebehov: den mängd flygbränsle som i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012<sup>14</sup> kallas "bränsle till destinationen" och "taxningsbränsle" och som krävs för att utföra alla flygningar som omfattas av denna förordning och som utförs av en luftfartygsoperatör, med avgång från en viss unionsflygplats, under en rapporteringsperiod.*
25. *årlig otankad mängd: skillnaden mellan det årliga flygbränslebehovet och den faktiska bränslemängd som en luftfartygsoperatör tankar före flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från en viss unionsflygplats, under en rapporteringsperiod.*
26. *total årlig otankad mängd: summan av en luftfartygsoperatörs årliga otankade mängder vid alla unionsflygplatser under en rapporteringsperiod.*
27. *växthusgassystem: ett system som ger förmåner till luftfartygsoperatörer för användning av hållbara flygbränslen.*

---

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

## Artikel 4

Andelar *hållbart flygbränsle* som finns tillgängliga vid unionsflygplatser

1. ***Om inte annat följer av artikel 15 ska flygbränsleleverantörer 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. *Utan att det påverkar dessa minimiandelar ska flygbränsleleverantörer också säkerställa att allt flygbränsle som tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid varje unionsflygplats under perioderna 1 januari 2030–31 december 2031 och 1 januari 2032–31 december 2034 innehåller åtminstone de genomsnittliga andelarna syntetiskt flygbränsle i enlighet med de värden som anges i bilaga I.****

***Denna skyldighet ska också anses vara uppfylld om de minimiandelar som anges i första stycket uppnås med användning av***

- a) förnybar vätgas för luftfart,***
- b) koldioxidsnåla flygbränslen.***

2. *Vid beräkningen av minimiandelarna i bilaga I ska, när vätgas för luftfart tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid unionsflygplatser, följande gälla:*
- a) *Värdena för energiinnehållet i alla relevanta bränslen ska vara de som avses i artikel 27.2f och g i, och bilaga III till, direktiv (EU) 2018/2001 eller relevanta internationella luftfartsstandarder för bränslen som inte ingår i den bilagan.*
  - b) *Energiinnehållet i den vätgas för luftfart som levereras ska beaktas i både täljaren och nämnaren.*
3. *Om en flygbränsleleverantör utnyttjar den möjlighet som anges i punkt 1 andra stycket eller om en luftfartygsoperatör tankar bränslen som avses i det stycket, ska hänvisningar till hållbara flygbränslen i artiklarna 3.10, 3.11, 3.27, 8, 9, 10, 12.6, 12.7, 13.1 a, b och g, 14 och 15.1 samt bilaga II tolkas som en hänvisning även till koldioxidsnåla flygbränslen och förnybar vätgas för luftfart.*

4. *För varje rapporteringsperiod ska andra biodrivmedel för flyg än avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 i direktiv (EU) 2018/2001 och andra biodrivmedel för flyg än biodrivmedel som produceras från bränsleråvaror förtecknade i del B i bilaga IX till det direktivet som levereras på unionsflygplatser av varje flygbränsleleverantör stå för högst 3 % av det flygbränsle som levereras för att de minimiandelar som avses i punkt 1 i den här artikeln och i bilaga I till denna förordning ska vara uppfyllda.*
5. *Hållbara flygbränslen som produceras från följande bränsleråvaror ska uteslutas från beräkningen av de minimiandelar hållbara flygbränslen som anges i bilaga I till denna förordning: livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2.40 i direktiv (EU) 2018/2001, mellangrödor, palmfettsyradestillat och material från palmolja och sojabönor samt soapstock och derivat därav.*
- Detta uteslutande ska dock inte gälla för bränsleråvaror som ingår i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001, på de villkor som anges i den bilagan.*
6. *Flygbränsleleverantörer får visa att de fullgör skyldigheten i punkt 1 i denna artikel genom att använda det massbalanssystem som avses i artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.*

7. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12.4 och 12.5 ska en flygbränsleleverantör som underlåter att leverera de minimiandelar som anges i bilaga I för en viss rapporteringsperiod åtminstone kompensera för detta underskott under nästa rapporteringsperiod. *Undantagsvis gäller att om en flygbränsleleverantör underlåter att leverera de genomsnittliga andelarna syntetiskt flygbränsle under perioden 1 januari 2030–31 december 2031 ska leverantören åtminstone kompensera för detta underskott före utgången av perioden 1 januari 2032–31 december 2034, och om en flygbränsleleverantör underlåter att leverera de genomsnittliga andelarna syntetiskt flygbränsle under perioden 1 januari 2032–31 december 2034, ska leverantören 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.



2. *En luftfartygsoperatör får underskrida tröskelvärdet i punkt 1 i denna artikel om det är nödvändigt för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet. I sådana fall ska den berörda luftfartygsoperatören vederbörligen motivera för den eller de behöriga myndigheter som avses i artikel 11.6 och byrån att den underskrider tröskelvärdet, och ange vilka rutter som påverkas. Den informationen ska ingå i den rapport som avses i artikel 8. De berörda bränslemängderna ska rapporteras separat i enlighet med artikel 8.*
  
3. *Undantagsvis får en luftfartygsoperatör, när det är vederbörligen motiverat, från den eller de behöriga myndigheter som avses i artikel 11.6 begära ett tillfälligt undantag från den skyldighet som fastställs i punkt 1 i den här artikeln för flygningar på en specifik befintlig eller ny rutt som är kortare än 850 kilometer, eller 1 200 kilometer för rutter som förbinder flygplatser som är belägna på öar utan järnvägs- eller vägförbindelser, vilka avgår från en unionsflygplats. Detta avstånd ska mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).*

*En sådan begäran ska göras minst tre månader före den planerade tillämpningsdagen för undantaget och ska åtföljas av en detaljerad och adekvat motivering. Ett sådant undantag ska begränsas till följande situationer:*

- a) *Allvarliga och återkommande operativa svårigheter med tankning av luftfartyg på den berörda unionsflygplatsen som hindrar luftfartygsoperatören från att utföra turnaroundflygningar inom rimlig tid, eller*

*b) strukturella försörjningssvårigheter för flygbränsle som beror på en viss unionsflygplats geografiska särdrag, och som leder till flygbränslepriser som är betydligt högre än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av flygbränslen på andra unionsflygplatser, särskilt på grund av särskilda bränsletransportbegränsningar eller begränsad tillgång till bränsle på den unionsflygplatsen, och ger den berörda luftfartygsoperatören en betydande konkurrensnackdel jämfört med marknadsvillkoren på andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden.*

*4. Den eller de behöriga myndigheterna ska bedöma begäran. De får, mot bakgrund av den motivering som lämnats, begära ytterligare information.*

*5. Den eller de behöriga myndigheterna ska fatta beslut om begäran utan onödigt dröjsmål och senast en månad före den dag då det planerade undantaget ska börja tillämpas. Om den eller de behöriga myndigheterna begär ytterligare information i enlighet med punkt 4 ska den tidsfrist inom vilken den eller de behöriga myndigheterna ska fatta ett beslut upphöra att löpa till dess att luftfartygsoperatören har lämnat fullständig information.*

*Det beviljade undantaget ska ha en begränsad giltighetstid på högst ett år, varefter det ska ses över på begäran av luftfartygsoperatören.*

6. *Den eller de behöriga myndigheterna ska fatta ett beslut om att godta eller avslå en första begäran om undantag som lämnats in i enlighet med punkt 3. Underlåtenhet att anta ett sådant beslut inom den tidsfrist som anges i punkt 5 ska inte betraktas som ett beslut om beviljande av det begärda undantaget. Underlåtenhet att anta ett beslut om en begäran om förnyelse av ett befintligt undantag, förutsatt att en sådan begäran åtföljs av en detaljerad och adekvat motivering, senast en månad före dagen för den planerade förlängningen, ska betraktas som ett beslut om tillstånd att fortsätta att tillämpa det begärda undantaget.*
7. *Luftfartygsoperatören ska ha rätt att överklaga ett beslut av den eller de behöriga myndigheterna om avslag på en begäran om undantag.*
8. *Den eller de behöriga myndigheterna ska till kommissionen anmäla förteckningen över beviljade och vägrade undantag, med angivande av skälen för sitt beslut och den bedömning som ligger till grund för beslutet. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över beviljade undantag och uppdatera den minst en gång om året.*

9. *Efter ett skriftligt klagomål från en medlemsstat, en luftfartygsoperatör, den berörda unionsflygplatsens ledningsenhet eller en flygbränsleleverantör, eller på eget initiativ, får kommissionen, efter att ha bedömt motiveringen för det undantag som beviljats i enlighet med punkt 5 i denna artikel mot bakgrund av de kriterier som anges i punkt 3 i denna artikel, anta genomförandeakter för att uppmana den eller de behöriga myndigheterna att anta 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 rådets förordning (EEG) nr 95/93<sup>15</sup>. Om den tidtabellsperioden börjar mindre än två månader efter offentliggörandet av beslutet, ska beslutet om upphävande av undantaget börja tillämpas från och med början på den därpå följande tidtabellsperioden. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 16.2.*
10. *För att kunna anta de genomförandeakter som avses i punkt 9 får kommissionen begära all nödvändig information från medlemsstater och luftfartygsoperatörer. Medlemsstaterna och luftfartygsoperatörerna ska tillhandahålla sådan information utan onödigt dröjsmål. Medlemsstaterna ska underlätta luftfartygsoperatörernas tillhandahållande av information.*
11. *Kommissionen ska senast den 1 september 2024 anta riktlinjer för tillämpningen av de undantag som avses i denna artikel. Sådana riktlinjer ska innehålla de uppgifter som en luftfartygsoperatör ska lägga fram för att motivera dessa undantag.*

---

<sup>15</sup> Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

## Artikel 6

### Skyldighet för unionsflygplatsens ledningsenhet att underlätta tillgång till hållbara flygbränslen

1. Unionsflygplatsernas ledningsenheter ska vidta **alla** nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller **minimiandelar hållbara flygbränslen** i enlighet med **denna förordning**.
2. Om luftfartygsoperatörer till **den eller de behöriga myndigheterna** rapporterar svårigheter **med att vid en viss unionsflygplats få tillgång till** flygbränslen som innehåller **minimiandelar hållbara flygbränslen i enlighet med denna förordning ska den eller de behöriga myndigheterna** begära att unionsflygplatsens **ledningsenhet** tillhandahåller de uppgifter som krävs för att bevisa överensstämmelse med punkt 1. Unionsflygplatsens **ledningsenhet** ska tillhandahålla **den behöriga myndigheten** uppgifterna utan onödigt dröjsmål.
3. **Den eller de behöriga myndigheterna** ska bedöma **alla** uppgifter som mottagits **i enlighet med punkt 2. Om den eller de behöriga myndigheterna konstaterar** att unionsflygplatsens **ledningsenhet fullgör** sina skyldigheter **enligt punkt 1 ska den** underrätta kommissionen och byrån om detta. **Vid bristande efterlevnad ska den eller de behöriga myndigheterna begära att unionsflygplatsens ledningsenhet utan onödigt dröjsmål, och under alla omständigheter senast tre år efter den behöriga myndighetens begäran enligt punkt 2,** identifierar och **vidtar nödvändiga åtgärder för att** åtgärda bristen på tillräcklig **tillgång för luftfartygsoperatörer till flygbränslen som innehåller minimiandelar hållbara flygbränslen.**

4. *Vid tillämpning av punkterna 2 och 3 ska flygbränsleleverantörer, bränslehanterare, luftfartygsoperatörer och andra parter som berörs av de rapporterade svårigheterna, när så är lämpligt, på begäran och utan onödigt dröjsmål lämna all nödvändig information till unionsflygplatsens ledningsenhet och samarbeta med unionsflygplatsens ledningsenhet med avseende på att identifiera och vidta nödvändiga åtgärder för att åtgärda de rapporterade svårigheterna.*
5. *Den eller de behöriga myndigheterna ska utan onödigt dröjsmål översända all relevant information som tillhandahållits enligt punkterna 2 och 3 i denna artikel till byrån för att den ska kunna upprätta den tekniska rapport som avses i artikel 13.*

#### *Artikel 7*

##### *Främjande av vätgas- och elförsörjningen vid unionsflygplatser*

1. *Unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörer och bränslehanterare ska, när så är lämpligt, samarbeta med sina respektive medlemsstater vid utarbetandet av de nationella handlingsprogrammen för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen på flygplatser som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) .../...<sup>16+</sup>.*

---

<sup>16</sup> *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/... av den ... om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L ...).*

<sup>+</sup> *EUT: för i texten in numret på förordningen i dokument PE-CONS 25/23 [2021/0214 (COD)] och i motsvarande fotnot förordningens nummer, datum och publikationshänvisning.*

2. *Unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörer och bränslehanterare ska, när så är lämpligt, i enlighet med de nationella handlingsprogram som avses i punkt 1, när en sådan ram har antagits, samarbeta och vidta åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till vätgas eller el som främst används för framdrivning av ett luftfartyg och tillhandahålla den infrastruktur och de tjänster som är nödvändiga för leverans, lagring och tankning av sådan vätgas eller el för att tanka eller ladda upp luftfartyg, i förekommande fall i linje med nationella handlingsprogram för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.*
  
3. *Senast den 31 mars 2025, och därefter vartannat år, ska unionsflygplatsernas ledningsenheter rapportera till de behöriga myndigheterna och byrån om hur långt befintliga projekt, för deras respektive unionsflygplats, som eftersträvar något av de initiativ som avses i punkt 2 har framskridit. Rapporten ska innehålla information som är allmänt tillgänglig eller som kan offentliggöras, när så är lämpligt inbegripet prognoser om volymer och typ av produktion och leverans av vätgas och el till luftfartygsoperatörer vid unionsflygplatsen samt utbyggnadsplaner för infrastruktur och tjänster för laddning och tankning om sådana planer antas.*

## Artikel 8

### Rapporteringsskyldigheter för luftfartygsoperatörer

1. Luftfartygsoperatörer ska senast den 31 mars varje rapporteringsår, **och första gången 2025**, 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, vilken ska rapporteras som 0 (noll) om den årliga otankade mängden är negativ eller om den är mindre än **eller lika med** 10 % av det årliga flygbränslebehovet.
  - d) **Den årliga tankade mängden, per unionsflygplats för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet i enlighet med artikel 5.2, uttryckt i ton.**
  - e) Den totala mängden **hållbart flygbränsle** som de köper in från flygbränsleleverantörer i syfte att bedriva flygningar **som omfattas av denna förordning och** som avgår från unionsflygplatser, uttryckt i ton.



*f)* För varje inköp av ***hållbart flygbränsle***: namnet på flygbränsleleverantören, den inköpta mängden uttryckt i ton, omvandlings***processen***, egenskaperna hos och ursprunget för den bränsleråvara som används för produktionen samt livscykelutsläppen för det ***hållbara flygbränslet*** och, om ett inköp omfattar ***olika typer av hållbara flygbränslen*** med olika egenskaper, angivelse av denna information för varje typ av ***hållbart flygbränsle***.

*g)* ***Det totala antalet flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser, uttryckt i antal flygningar och i flygtimmar.***

2. Den rapport som lämnas in ska överensstämma med ***mallarna*** i bilaga II.
3. Rapporten ska verifieras av en oberoende kontrollör i enlighet med kraven i artiklarna 14 och 15 i direktiv 2003/87/EG och ***de genomförandeakter som antagits på grundval av detta.***

## Artikel 9

Luftfartygsoperatörer som tillgodogör sig användning av *hållbara flygbränslen*

1. Luftfartygsoperatörer får inte tillgodogöra sig förmåner för användning av ett och samma parti *hållbara flygbränslen* inom ramen för mer än ett växthusgassystem.

*Emissionsfaktorn för användningen av hållbara flygbränslen inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem fastställs i bilaga IV till direktiv 2003/87/EG eller i de genomförandeakter som antagits i enlighet med artikel 14 i det direktivet. Vid tilldelning av utsläppsrätter inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem ska direktiv 2003/87/EG tillämpas. Vid tilldelning av utsläppsrätter som avsätts för tankning av hållbara flygbränslen inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem ska artikel 3c.6 i direktiv 2003/87/EG tillämpas.*

Luftfartygsoperatörer ska, tillsammans med den rapport som avses i artikel 8, förse byrån med

- a) en redogörelse för de växthusgassystem de deltar i och i vilka de har möjlighet att rapportera *hållbara flygbränslen*,
- b) en redogörelse om att de inte har rapporterat ett och samma parti *hållbara flygbränslen inom mer än ett växthusgassystem*, och

c) *information om deltagande i system för ekonomiskt stöd på unionsnivå eller nationell eller regional nivå som ger luftfartygsoperatörer möjlighet att kompenseras för kostnaderna för inköpta hållbara flygbränslen och information om huruvida samma parti hållbara flygbränslen har mottagit stöd inom ramen för mer än ett system för ekonomiskt stöd.*

2. För rapportering av användningen av **hållbara flygbränslen** enligt artikel 8 i denna förordning eller inom ramen för ett växthusgassystem ska flygbränsleleverantörer kostnadsfritt förse luftfartygsoperatörer med relevant, **korrekt** information som avser **rapporteringsperioden, så snart som möjligt och under alla omständigheter senast den 14 februari varje rapporteringsår.**
3. **Luftfartygsoperatören får begära att flygbränsleleverantören förser den med den information som avses i punkt 2 med avseende på andra rapporteringsskyldigheter, inbegripet de som följer av nationell rätt. Flygbränsleleverantören ska tillhandahålla denna information kostnadsfritt. Om begäran avser information om en period som redan har löpt ut vid tidpunkten för begäran, ska flygbränsleleverantören tillhandahålla denna information inom 90 dagar från dagen för begäran. Om begäran avser information om en rapporteringsperiod som ännu inte har löpt ut vid den tidpunkten då begäran görs, ska luftfartygsoperatören sträva efter att lämna in sin begäran minst 45 dagar före utgången av den perioden. Flygbränsleleverantören ska tillhandahålla denna information inom 45 dagar från utgången av den perioden.**

## Artikel 10

### Rapporteringskyldighet för *flyg*bränsleleverantörer

Flygbränsleleverantörer ska senast den **14 februari** varje rapporteringsår, **och första gången 2025**, rapportera följande uppgifter som avser rapporteringsperioden i den unionsdatabas som avses i artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001:

- a) **Mängden** flygbränsle som levererats på varje unionsflygplats, **uttryckt i ton**.
- b) **Mängden hållbart flygbränsle** som levererats på varje unionsflygplats och för varje typ av **hållbart flygbränsle**, enligt beskrivningen i led c, **uttryckt i ton**.
- c) Omvandlingsprocessen, **egenskaperna hos och** ursprunget för den bränsleråvara som **används för produktionen samt livscykelutsläppen** för varje **typ av hållbart flygbränsle** som levereras på unionsflygplatser.
- d) **Halten av aromater och naftalener i volymprocent och av svavel i viktprocent i flygbränsle som levererats per parti, per unionsflygplats och på unionsnivå, med angivande av den totala volymen och vikten för varje parti och av vilken testmetod som använts för att mäta halten av varje ämne på partinivå.**
- e) **Energiinnehållet för flygbränsle och hållbart flygbränsle som levererats vid varje unionsflygplats, för varje bränsletyp.**

*Medlemsstaterna ska ha den rättsliga och administrativa ram som krävs på nationell nivå för att säkerställa att de uppgifter som flygbränsleleverantörer för in i unionsdatabasen är korrekta och har kontrollerats och granskats i enlighet med artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001.*

Byrån *och de behöriga myndigheterna* ska ha tillgång till unionsdatabasen. *Byrån* ska använda uppgifterna i den unionsdatabasen så snart de har kontrollerats på medlemsstatsnivå i enlighet med artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001.

## Artikel 11

### 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, unionsflygplatsers *ledningsenheter* och *flygbränsleleverantörer*. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen *och byrån* om identiteten på den eller de behöriga myndigheter som de har utsett.
2. *Medlemsstaterna ska säkerställa att deras behöriga myndigheter utför sina uppgifter för tillsyn och kontroll av efterlevnad opartiskt och öppet och på ett sätt som är oberoende av luftfartygsoperatörer, flygbränsleleverantörer och unionsflygplatsers ledningsenheter. Medlemsstaterna ska också säkerställa att deras behöriga myndigheter har de resurser och den kapacitet som krävs för att de ska kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt och med nödvändig skyndsamhet.*

3. ***Kommissionen, byrån och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samarbeta och utbyta all relevant information för att säkerställa det faktiska genomförandet och efterlevnaden av denna förordning.***
4. Byrån ska ■ till de ***behöriga myndigheterna*** översända aggregerade uppgifter för de luftfartygsoperatörer, ***de unionsflygplatser och deras respektive ledningsenheter*** och de flygbränsleleverantörer för vilka dessa myndigheter är behöriga enligt punkterna 5, 6 och 7.
5. Den ansvariga ***medlemsstat vars behöriga myndighet eller myndigheter, som utsetts i enlighet med punkt 1 i denna artikel, är ansvariga för en viss luftfartygsoperatör*** ska fastställas i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2009<sup>17</sup>. ***För luftfartygsoperatörer som inte har tilldelats till en medlemsstat enligt den förordningen, ska ansvarig medlemsstat fastställas i enlighet med bestämmelserna i artikel 18a i direktiv 2003/87/EG. Kommissionen får bistå medlemsstaterna i tilldelningsprocessen. I detta syfte får kommissionen begära bistånd från Eurocontrol och får ingå lämpliga avtal om detta med Eurocontrol.***
6. Den ansvariga ***medlemsstat vars behöriga myndighet eller myndigheter, som utsetts i enlighet med punkt 1, är ansvariga för en viss unionsflygplats ledningsenhet*** ska fastställas på grundval av ***unionsflygplatsens*** respektive territoriella jurisdiktion.

---

<sup>17</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 av den 5 augusti 2009 om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I i direktiv 2003/87/EG med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör (***EUT L 219, 22.8.2009, s. 1***).

7. Den ansvariga *medlemsstat* vars *behöriga myndighet eller myndigheter, som utsetts i enlighet med punkt 1, är ansvariga för en viss flygbränsleleverantör ska vara den medlemsstat där flygbränsleleverantören har sin huvudsakliga verksamhetsort.*
8. *För flygbränsleleverantörer som inte har sin huvudsakliga verksamhetsort i en medlemsstat ska den ansvariga medlemsstaten vara den där flygbränsleleverantören levererade mest flygbränsle under 2023 eller under det år då flygbränsleleverantören för första gången tillhandahöll flygbränsle på unionsmarknaden, om detta infallit senare.*

*En sådan flygbränsleleverantör får lämna in en motiverad begäran till sin behöriga myndighet om ändrad tilldelning till en annan medlemsstat om den under de två år som föregår begäran har levererat största delen av sitt flygbränsle i den medlemsstaten. Beslutet om ändrad tilldelning ska fattas inom sex månader från flygbränsleleverantörens begäran, ska godkännas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat till vilken den ändrade tilldelningen sker och ska översändas till kommissionen och byrån utan onödigt dröjsmål. Det ska tillämpas från början av den rapporteringsperiod som följer på dagen för antagandet av beslutet.*

## Artikel 12

### Verkställighet

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, **med särskilt beaktande av överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning**. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder senast den 31 december **2024** samt utan dröjsmål anmäla eventuella senare ändringar som berör dem.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje luftfartygsoperatör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 5 åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara **proportionell och avskräckande och minst** dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden. **En luftfartygsoperatör får befrias från en sanktionsavgift om den kan visa att dess underlåtenhet att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 5 orsakades av exceptionella och oförutsebara omständigheter som ligger utanför dess kontroll och vars effekter inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.**



3. *Medlemsstaterna ska säkerställa att en unionsflygplats ledningsenhet som underlåter att vidta nödvändiga åtgärder för att åtgärda en brist på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen i enlighet med artikel 6.3 åläggs en sanktionsavgift.*
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 4 beträffande minimiandelarna ***hållbara flygbränslen*** åläggs ***en*** sanktionsavgift. Denna avgift ska vara ***proportionell och avskräckande och minst*** dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och ***hållbart flygbränsle*** per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de minimiandelar som avses i artikel 4 och bilaga I.
5. Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 4 beträffande minimiandelarna syntetiska flygbränslen ***och, under perioden från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034, de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen,*** åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara ***proportionell och avskräckande och minst*** dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de minimiandelar som avses i artikel 4 och bilaga I. ***Vid fastställandet av sanktionsavgiften avseende de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen ska medlemsstaterna för att undvika dubbla sanktioner beakta eventuella sanktionsavgifter avseende minimiandelarna syntetiska flygbränslen som flygbränsleleverantören redan har ålagts under den respektive period som avses i denna punkt.***

6. *Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som bevisligen har lämnat vilseledande eller felaktig information om egenskaperna hos eller ursprunget för det hållbara flygbränsle som den har levererat enligt artiklarna 9.2 och 10 åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara proportionell och avskräckande och minst dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle avseende vilket vilseledande eller felaktig information lämnades.*
7. I det beslut om **■** sanktionsavgifter som avses i punkterna 2, 4, 5 och 6 i denna artikel ska den *eller de* behöriga myndigheterna förklara den metod som tillämpas för att fastställa priset på flygbränsle, *hållbart flygbränsle* och syntetiskt flygbränsle på unionsmarknaden för flygbränsle. Den metoden ska baseras på kontrollerbara och objektiva kriterier, *inbegripet kriterier från den senast tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13.*

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller minimiandelarna *hållbara flygbränslen* eller syntetiska *flygbränslen* 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.

*Genom undantag från första stycket ska följande regler tillämpas på syntetiska flygbränslen under perioderna 1 januari 2030–31 december 2031 och 1 januari 2032–31 december 2034:*

- a) *Alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen under perioden 1 januari 2030–31 december 2031 ska före utgången av perioden 1 januari 2032–31 december 2034 förse marknaden med en mängd syntetiskt flygbränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera under den perioden.*
- b) *Alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen under perioden 1 januari 2032–31 december 2034 ska under den efterföljande rapporteringsperioden förse marknaden med en mängd syntetiskt flygbränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden.*

Fullgörandet av *de skyldigheter som avses i första och andra styckena i denna punkt* ska inte befria *flygbränsleleverantören* från skyldigheten att betala de sanktionsavgifter som fastställs i punkterna 4 och 5.

9. Medlemsstaterna ska ha den rättsliga och administrativa ram som krävs på nationell nivå för att säkerställa att skyldigheterna fullgörs och att ■ sanktionsavgifterna drivs in. ■

10. *Medlemsstaterna ska sträva efter att 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.*

*Om sådana intäkter tillfaller en medlemsstats allmänna budget ska en medlemsstat anses ha uppfyllt kraven i första stycket om den genomför politik för ekonomiskt stöd för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller politik som stöder mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen, som har ett värde som motsvarar eller överstiger intäkterna från sanktionsavgifter.*

*Senast den 25 september 2026, och därefter vart femte år, ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport om användningen av de sammanlagda intäkterna från sanktionsavgifterna och information om nivån på de utgifter som anslagits till forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller politik som stöder mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.*

### Artikel 13

#### Insamling och offentliggörande av uppgifter

1. Byrån ska varje år offentliggöra en teknisk rapport på grundval av de rapporter som avses i artiklarna 7, 8 och 10 och **överlämna den till Europaparlamentet och rådet**. Rapporten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
  - a) Den aggregerade mängden **hållbart flygbränsle** som köps in av luftfartygsoperatörer på unionsnivå, för användning på flygningar **som omfattas av denna förordning** och som avgår från en unionsflygplats, samt per unionsflygplats.
  - b) Den aggregerade mängden **hållbart flygbränsle** och syntetiskt flygbränsle som levereras på unionsnivå, **per medlemsstat och per unionsflygplats. Rapporten ska innehålla mängden och typen av bränsleråvaror som används på unionsnivå, per medlemsstat och per unionsflygplats och en analys av flygbränsleleverantörernas förmåga att efterleva de minimiandelar som anges i bilaga I.**

- c) *I möjligaste mån, mängden hållbart flygbränsle som levereras i de tredjeländer med vilka unionen, eller unionen och dess medlemsstater, ingått ett avtal som reglerar tillhandahållande av lufttrafik, och i andra tredjeländer om sådan information är allmänt tillgänglig.*
- d) Marknadssituationen, inklusive prisinformation, och trender för produktion och användning av *hållbart flygbränsle* i unionen *och per medlemsstat och, i möjligaste mån, i de tredjeländer med vilka unionen, eller unionen och dess medlemsstater, ingått ett avtal som reglerar tillhandahållande av lufttrafik och i andra tredjeländer, inbegripet information om utvecklingen av prisskillnaden mellan hållbart flygbränsle och konventionella flygbränslen.*
- e) Efterlevnadsstatus för *unionsflygplatsens ledningsenhet per flygplats*, avseende de skyldigheter som anges i artikel 6.
- f) Efterlevnadsstatus för varje luftfartygsoperatör och flygbränsleleverantör som under rapporteringsperioden har skyldigheter enligt denna förordning.
- g) Ursprunget för och egenskaperna hos alla *hållbara flygbränslen och hållbarhetsegenskaperna hos vätgas för luftfart* som luftfartygsoperatörer köper för användning på flygningar *som omfattas av denna förordning* och som avgår från unionsflygplatser.

- h) Den genomsnittliga totala halten av aromater och naftalener i volymprocent och av svavel i viktprocent i flygbränsle som levererats per unionsflygplats och på unionsnivå.*
  - i) Framstegen för projekt vid unionsflygplatser som genomför initiativ som avses i artikel 7.3.*
- 2. Byrån får samråda med medlemsstaternas experter när den utarbetar rapporten.*

#### *Artikel 14*

##### *Miljömärkningssystem*

- 1. Härmed inrättas ett frivilligt miljömärkningssystem som gör det möjligt att mäta flygningars miljöprestanda.*
- 2. Märkningar som utfärdas i enlighet med denna artikel ska tillämpas på luftfartygsoperatörer som omfattas av denna förordning och avse flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser. Om en luftfartygsoperatör ansöker om att en märkning enligt denna artikel ska utfärdas ska den ansöka om en sådan märkning för alla sina flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser.*

*Luftfartygsoperatörer får ansöka om att märkningar enligt denna artikel utfärdas även för flygningar som omfattas av denna förordning och som ankommer till unionsflygplatser. Om en luftfartygsoperatör ansöker om att en märkning ska utfärdas i enlighet med detta stycke ska den ansöka om en sådan märkning för alla sina flygningar som ankommer till unionsflygplatser.*

3. *Märkningar som utfärdas i enlighet med denna artikel ska certifiera en flygnings miljöprestandanivå på grundval av den information som avses i andra stycket i denna punkt. En flygnings miljöprestandanivå ska fastställas på grundval av den genomsnittliga miljöprestandan för de flygningar som utförs av en viss luftfartygsoperatör på en viss flygväg under den föregående motsvarande tidtabellsperioden i den mening som avses i artikel 2 d i förordning (EEG) nr 95/93.*

*Märkningar som utfärdas i enlighet med denna artikel ska innehålla följande information:*

- a) *Det förväntade koldioxidavtrycket per passagerare, uttryckt i mått som kilogram koldioxid per passagerare, under märkningens giltighetsperiod.*
- b) *Den förväntade koldioxideffektiviteten per kilometer, uttryckt i mått som gram koldioxid per passagerare per kilometer, under märkningens giltighetsperiod.*

4. *Det förväntade koldioxidavtrycket per passagerare och den förväntade koldioxideffektiviteten per kilometer för en flygning ska fastställas av byrån på grundval av en standardiserad och vetenskapsbaserad metod samt information från luftfartygsoperatörerna om alla eller några av följande faktorer:*

- a) *Typer av luftfartyg, genomsnittligt antal passagerare och godslaster, vid behov kompletterat med uppskattningar av dessa faktorer, såsom genomsnittlig belägningsfaktor för den angivna flygvägen under en viss tidsperiod.*



*b) Prestandan för det bränsle som används vid de flygningar som luftfartygsoperatören utför, på grundval av bränsleanvändningen och med användning av mått som den totala mängd hållbart flygbränsle som tankats, procentandelen i förhållande till den totala bränsleanvändningen, kvaliteten och ursprunget, sammansättningen och livscykelutsläppen från den bränsleanvändning som beräknas för flygningen.*

*5. Märkningar som utfärdas i enlighet med denna artikel ska vara giltiga under en begränsad period på högst ett år som fastställs i de genomförandeakter som avses i punkt 11 c. Luftfartygsoperatören ska tydligt visa märkningens giltighetsperiod tillsammans med märkningen.*

*6. Byrån ska, efter ansökan av en luftfartygsoperatör, utfärda märkningar för varje flygning eller serie flygningar som utförs under samma förhållanden, på grundval av den information som avses i punkt 3 samt den standardiserade och vetenskapsbaserade metod och de faktorer som avses i punkt 4.*

*Byrån får kräva att luftfartygsoperatören lämnar ytterligare information som är nödvändig för utfärdandet av märkningen.*

*Om luftfartygsoperatören inte lämnar in all information som krävs för att byrån ska kunna utfärda den ansökta märkningen, ska byrån avslå ansökan.*

*Luftfartygsoperatören får överklaga beslut som byrån har fattat i enlighet med denna punkt och punkt 7 i denna artikel. Ett sådant överklagande ska lämnas in till den överklagandenämnd som avses i artikel 105 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139<sup>18</sup> inom tio dagar från underrättelsen om beslutet. Artiklarna 106, 107, 108.2, 108.3, 111, 112, 113 och 114 i förordning (EU) 2018/1139 ska tillämpas. Varje beslut som byrån fattar i enlighet med denna punkt ska fattas utan onödigt dröjsmål.*

7. *Byrån ska regelbundet se över om de faktorer, på grundval av vilka en märkning har utfärdats för varje flygning eller serie flygningar som utförs under samma förhållanden, har ändrats. Om byrån konstaterar att en märkning inte längre är lämplig ska den, efter att ha gett luftfartygsoperatören möjlighet att höras, återkalla den befintliga märkningen eller utfärda en ny märkning. Byrån ska underrätta luftfartygsoperatören om sitt beslut.*

*Luftfartygsoperatören ska utan dröjsmål anpassa visningen av märkningen i enlighet med detta.*

---

<sup>18</sup> *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).*

8. *Luftfartygsoperatörer som har tilldelats en märkning i enlighet med punkt 6 ska visa märkningen som innehåller den information som avses i punkt 3 andra stycket. Märkningen ska vara lättillgänglig och lättbegriplig. Den ska presenteras på ett sätt som gör det möjligt för kunder att enkelt jämföra miljöprestandan för flygningar som utförs av olika luftfartygsoperatörer som trafikerar samma flygväg. Om en luftfartygsoperatör visar märkningen på ett försäljningsställe eller vid någon annan kontakt med kunderna, ska detta göras för alla flygningar som omfattas av denna förordning.*
9. *För att finansiera kostnaderna för den tjänst som byrån tillhandahåller ska en avgift betalas för utfärdande av en märkning efter ansökan av en luftfartygsoperatör. Intäkterna från sådana avgifter ska utgöra andra inkomster i den mening som avses i artikel 120.1 i förordning (EU) 2018/1139 och ska behandlas som intäkter avsatta för särskilda ändamål som ska fördelas av byrån för att täcka dessa kostnader. Artikel 126.2 och 126.3 i förordning (EU) 2018/1139 ska tillämpas. Avgiftsbeloppet ska fastställas i enlighet med artikel 126.4 i förordning (EU) 2018/1139.*
10. *Som en del av sina uppgifter på miljöskyddsområdet enligt artikel 87.2 i förordning (EU) 2018/1139 ska byrån bidra till att öka medvetenheten om förekomsten av det märkningssystem som inrättas genom den här artikeln.*

- 11. För att säkerställa enhetligt genomförande och efterlevnad av reglerna i denna artikel ska kommissionen senast den 1 januari 2025 anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:**
- a) Den standardiserade och vetenskapsbaserade metod som avses i punkt 4, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga data, särskilt de uppgifter som byrån tillhandahåller och inbegripet metoden för att använda de uppskattningar som avses i punkt 4 a.**
  - b) Det förfarande enligt vilket luftfartygsoperatörer ska förse byrån med relevant information för utfärdande av en märkning och förfarandet för byråns utfärdande av denna märkning, inbegripet den tidsfrist inom vilken byrån ska fatta ett beslut enligt punkt 6.**
  - c) Giltighetsperioden för märkningar som utfärdas i enlighet med denna artikel, som inte får överstiga ett år.**
  - d) Villkoren för byråns genomförande av den översyn som avses i punkt 7.**
  - e) Det förfarande som anges i punkt 7 enligt vilket byrån antingen kan återkalla en befintlig märkning eller utfärda en ny märkning.**

- f) Mallarna för visning av märkningar som utfärdas i enlighet med denna artikel.*
- g) Säkerställande av enkel tillgång till alla utfärdade märkningar i maskinläsbart format.*
- h) Möjligheten för luftfartygsoperatörer att utan att använda en märkning enligt denna artikel visa information om miljöprestanda liknande den som avses i punkt 3 för flygningar som avgår från unionsflygplatser, och på vilka villkor de kan göra detta.*

*Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.3.*

- 12. Senast den 1 juli 2027 ska kommissionen identifiera och bedöma hur det märkningssystem som inrättas genom denna artikel fungerar, samt möjliga förbättringar eller kompletteringar av detta system, särskilt i syfte att inrätta ett obligatoriskt miljömärkningssystem som omfattar alla aspekter av miljöprestandan för flygningar eller serier av flygningar och de olika åtgärder för minskade koldioxidutsläpp som luftfartygsoperatörer vidtar, i fullständig överensstämmelse med unionsrätten. Kommissionen ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med de viktigaste resultaten av den bedömning som gjorts i enlighet med denna punkt. Den får, när så är lämpligt, låta den rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag.*

## Artikel 15

### *Flexibilitetsmekanismer*

1. 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 minimiandelarna ***hållbart flygbränsle*** enligt bilaga I som ett viktat genomsnitt för allt flygbränsle som leverantören levererat på unionsflygplatser under den rapporteringsperioden.
2. ***Senast den 1 juli 2024 ska kommissionen identifiera och bedöma utvecklingen när det gäller produktion och leverans av hållbara flygbränslen på unionsmarknaden för flygbränsle samt bedöma möjliga förbättringar eller kompletteringar av den befintliga flexibilitetsmekanism för hållbara flygbränslen som avses i punkt 1, såsom inrättande eller erkännande av ett system för handel med hållbara flygbränslen för att möjliggöra bränsleförsörjning i unionen utan att vara fysiskt ansluten till en leveransplats, i syfte att ytterligare underlätta leveranser och användning av hållbara flygbränslen för luftfarten under flexibilitetsperioden.***

***Ett sådant möjligt system, med inslag av ett "book and claim-system", skulle kunna göra det möjligt för luftfartygsoperatörer eller bränsleleverantör, eller båda, att köpa hållbara flygbränslen genom avtalsarrangemang med flygbränsleleverantörer och att tillgodogöra sig användningen av hållbara flygbränslen på unionsflygplatser.***

*Kommissionen ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med de viktigaste resultaten av den bedömning som gjorts i enlighet med denna punkt och åtföljd, när så är lämpligt, av ett lagstiftningsförslag.*

## *Artikel 16*

### *Kommittéförfarande*

- 1. Kommissionen ska biträdas av ReFuelEU Aviation-kommittén (kommittén). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.*
- 2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.*
- 3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.*

## Artikel 17

### Rapporter och översyn

1. Senast den 1 januari 2027 och därefter vart *fyärde* år, ska kommissionen ■ lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet *om tillämpningen av denna förordning*.
2. *Rapporten ska innehålla en detaljerad bedömning av utvecklingen av marknaden för flygbränslen och denna utvecklings inverkan på funktionen för unionens inre marknad för luftfart ■, inbegripet på konkurrenskraften och konnektiviteten, särskilt för öar och avlägsna områden, och på kostnadseffektiviteten för minskningar av livscykelutsläpp. Rapporten ska också omfatta en bedömning av behovet av investeringar, sysselsättning och utbildning samt forskning och innovation på området hållbara flygbränslen. Rapporten ska dessutom 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 eller teknik för direkt avskiljning av koldioxid från luft.*



3. **Rapporten ska omfatta en utvärdering av det eventuella behovet av att se över tillämpningsområdet för denna förordning, definitionen av hållbart flygbränsle, de bränslen som främjas och minimiandelarna i artikel 4 och bilaga I samt nivån på sanktionsavgifterna. Rapporten ska omfatta en utvärdering av möjligheten att utvidga tillämpningsområdet för denna förordning till att omfatta andra energikällor och andra typer av syntetiska bränslen som definieras i direktiv (EU) 2018/2001, samtidigt som vederbörlig hänsyn tas till principen om teknikneutralitet. Rapporten ska också omfatta en bedömning av initiativ, förbättringar och kompletterande åtgärder för att ytterligare underlätta och främja ökat utbud och ökad användning av andra flygbränslen än drop-in-flygbränslen och tillhörande tjänster, infrastruktur och teknik i överensstämmelse med målet att minska koldioxidutsläppen från lufttransport, samtidigt som lika villkor upprätthålls.**
4. **Rapporten ska innehålla överväganden om ett eventuellt införande av mekanismer för att stödja produktion och användning av hållbara flygbränslen, inbegripet insamling och användning av medel, och för att begränsa denna förordnings negativa inverkan på konnektivitet och konkurrenskraft. I rapporten ska det övervägas om sådana mekanismer bör omfatta finansiella och andra mekanismer för att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.**
5. **Rapporten ska omfatta en bedömning av hur de undantag som beviljas enligt artikel 5 påverkar funktionen för den inre marknaden för luftfart.**

*Rapporten ska i möjligaste mån innehålla information om den politiska utvecklingen i relevanta tredjeländer, inbegripet inom ramen för deras multilaterala och bilaterala avtal med unionen eller med unionen och dess medlemsstater, samt om utvecklingen av ett potentiellt handlingsprogram på Icao-nivå för leverans och tankning av hållbara flygbränslen.*

*Rapporten ska omfatta en bedömning av konkurrenskraften hos unionens lufttrafikföretag och flygplatsnav jämfört med deras konkurrenter i relevanta tredjeländer, samt eventuell omledning, särskilt genom en förskjutning av trafiken till flygplatsnav i tredjeländer, vilket leder till 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 som de krav som fastställs i denna förordning eller i avsaknad av mekanismer på internationell nivå som gör det möjligt att undvika risken för koldioxidläckage och snedvridning av konkurrensen inom internationell luftfart, senast den 31 december 2026, när så är lämpligt, överväga riktade mekanismer som syftar till att förhindra dessa effekter, inbegripet, om så är lämpligt, en utvidgning av den gränsjusteringsmekanism för koldioxid som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956<sup>19</sup> samt andra typer av åtgärder som tar hänsyn till det faktum att slutdestinationen är belägen utanför unionens territorium, till att omfatta internationell luftfart.*

---

<sup>19</sup> *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 av den 10 maj 2023 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen (EUT L 130, 16.5.2023, s. 52).*

6. *Rapporten ska innehålla detaljerad information om genomförandet av denna förordning. Rapporten ska innehålla en bedömning av om denna förordning bör ändras och, i tillämpliga fall, vilka ändringar som bör övervägas, i linje med ett potentiellt handlingsprogram på Icao-nivå för användning av hållbara flygbränslen.*

*Som en del av den första rapporten, eller tidigare som en fristående rapport som läggs fram för Europaparlamentet och rådet, ska kommissionen bedöma möjliga åtgärder för att optimera bränsleinhållet i flygbränslen.*

7. *Kommissionen får samråda med medlemsstaterna när den utarbetar rapporten, minst sex månader innan den antas.*

#### Artikel 18

#### 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 2024.

Artiklarna 4, 5, 6, 8 och 10 ska dock tillämpas från och med den 1 januari 2025.

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

Utfärdad i ... den

*På Europaparlamentets vägnar*

*På rådets vägnar*

*Ordförande*

*Ordförande*

## Bilaga I

### *Andelar hållbart flygbränsle som avses i artikel 4*

- a) Från och med den 1 januari 2025: **varje år** en minimiandel på 2 % hållbara flygbränslen.
- b) Från och med den 1 januari 2030: **varje år** en minimiandel på 6 % hållbara flygbränslen.
  - i) **För perioden 1 januari 2030–31 december 2031: en genomsnittlig andel under perioden på 1,2 % syntetiska flygbränslen, varav varje år en minimiandel på 0,7 % syntetiska flygbränslen.**
  - ii) **För perioden 1 januari 2032–31 december 2034: en genomsnittlig andel under perioden på 2,0 % syntetiska flygbränslen, varav varje år en minimiandel på 1,2 % syntetiska flygbränslen från och med den 1 januari 2032 till och med den 31 december 2033 och varav en minimiandel på 2,0 % syntetiska flygbränslen från och med den 1 januari 2034 till och med den 31 december 2034.**
- c) Från och med den 1 januari 2035: **varje år** en minimiandel på 20 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 5 % syntetiska flygbränslen.
- d) Från och med den 1 januari 2040: **varje år** en minimiandel på 34 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 10 % syntetiska flygbränslen.
- e) Från och med den 1 januari 2045: **varje år** en minimiandel på 42 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 15 % syntetiska flygbränslen.
- f) Från och med den 1 januari 2050: **varje år** en minimiandel på 70 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 35 % syntetiska flygbränslen.

## Bilaga II

### Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering

#### Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering om tankning av hållbara flygbränslen

Unionsflygplats	Unionsflygplatsens Icao-kod	Årligt flygbränslebehov (ton)	Faktisk tankad bränslemängd (ton)	Årlig otankad mängd (ton)	Total årlig otankad mängd (ton)	<i>Årliga tankad mängd för att följa regler om bränslesäkerhet</i>

#### Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering om inköp av hållbara flygbränslen

<i>Totalt antal utförda flygningar</i>	<i>Totalt antal flygtimmar</i>	<i>Bränsleleverantör</i>	<i>Inköpt mängd (ton)</i>	<i>Omvandlingsprocess</i>	<i>Egenskaper</i>	<i>Råvarans ursprung</i>	<i>Livscykelutsläpp</i>
----------------------------------------	--------------------------------	--------------------------	---------------------------	---------------------------	-------------------	--------------------------	-------------------------