

Bruselj, 2. junij 2022  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

**Medinstitucionalna zadeva:  
2021/0205(COD)**

---

---

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

#### **IZID POSVETOVANJA**

---

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	delegacije
Št. predh. dok.:	8859/22
Št. dok. Kom.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Zadeva:	Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz – „ReFuel za letalstvo“ – splošni pristop

---

V vednost vam v prilogi pošiljamo besedilo, v zvezi s katerim se je Svet za promet, telekomunikacije in energijo na seji 2. junija 2022 dogovoril o splošnem pristopu glede navedenega predloga.

**UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

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

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>2</sup>,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V zadnjih desetletjih ima zračni prevoz ključno vlogo v gospodarstvu Unije in vsakodnevnem življenju državljanov Unije kot eden od najuspešnejših in najbolj dinamičnih sektorjev gospodarstva Unije. Je močno gonilo gospodarske rasti, delovnih mest, trgovine in turizma, pa tudi povezljivosti in mobilnosti za podjetja in državljane, zlasti na notranjem letalskem trgu Unije. Rast storitev zračnega prevoza pomembno prispeva k izboljšanju povezljivosti v Uniji in s tretjimi državami ter je pomemben dejavnik gospodarstva Unije.

---

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

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

- (2) Zračni prevoz je od leta 2020 eden od sektorjev, ki jih je kriza zaradi COVID-19 najbolj prizadela. Z obetanjem konca pandemije se pričakuje, da se bo letalski prevoz v prihodnjih letih postopoma nadaljeval in se ponovno vrnil na raven pred krizo. Hkrati se emisije iz tega sektorja od leta 1990 povečujejo, trend naraščanja emisij pa bi se lahko vrnil, ko bomo premagali pandemijo. Zato se je treba pripraviti na prihodnost in narediti potrebne prilagoditve za zagotovitev dobro delujočega trga zračnega prevoza, ki prispeva k doseganju podnebnih ciljev Unije z visoko stopnjo povezljivosti, varnosti in zaščite.
- (3) Delovanje sektorja zračnega prevoza Unije je odvisno od njegove čezmejne narave po vsej Uniji in njegove globalne razsežnosti. Notranji letalski trg je eden od najbolj integriranih sektorjev v Uniji, urejajo pa ga enotna pravila o dostopu na trg in pogojih delovanja. Zunanjo politiko zračnega prevoza urejajo pravila, ki jih po vsem svetu določa Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO), pa tudi celoviti večstranski ali dvostranski sporazumi med Unijo ali njenimi državami članicami in tretjimi državami.
- (4) Za trg zračnega prevoza velja močna konkurenca med gospodarskimi subjekti v Uniji, za kar so enaki konkurenčni pogoji nujni. Stabilnost in blaginja trga zračnega prevoza in njegovih gospodarskih subjektov temeljita na jasnem in usklajenem političnem okviru, v katerem lahko operaterji zrakoplovov, letališča in drugi akterji na področju letalstva delujejo na podlagi enakih možnosti. Če pride do izkrivljanj trga, obstaja nevarnost, da bodo operaterji zrakoplovov ali letališča v slabšem položaju v primerjavi z notranjimi ali zunanjimi konkurenti. To pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti industrije zračnega prevoza ter izgubo letalske povezljivosti za državljane in podjetja.

- (5) Zlasti je bistveno zagotoviti enake konkurenčne pogoje na trgu zračnega prevoza Unije v zvezi z letalskim gorivom, ki pomeni znaten delež stroškov operaterjev zrakoplovov, hkrati pa spodbujati razogljičenje zračnega prevoza s spodbujanjem trajnostnih letalskih goriv. Nihanja v cenah goriva lahko vplivajo na gospodarsko uspešnost operaterjev zrakoplovov in negativno vplivajo na konkurenco na trgu. Če obstajajo razlike v cenah letalskega goriva med letališči Unije ali med letališči Uniji in tistimi zunaj nje, lahko to operaterje zrakoplovov spodbudi, da iz gospodarskih razlogov prilagodijo svoje strategije polnjenja goriva. Prevoz presežnega goriva povečuje porabo goriva zrakoplovov in ustvarja nepotrebne emisije toplogrednih plinov. Zato prevoz presežnega goriva s strani operaterjev zrakoplovov ogroža prizadevanja Unije za varstvo okolja. Nekateri operaterji zrakoplovov lahko ugodne cene letalskega goriva v domačih bazah uporabijo kot konkurenčno prednost pred drugimi letalskimi prevozniki, ki opravljajo podobne poti. To lahko škodljivo vpliva na konkurenčnost sektorja in škodi letalski poveztivosti. Ta uredba bi morala določiti ukrepe za preprečevanje takih praks, da bi preprečili nepotrebno okoljsko škodo ter ponovno vzpostavili in ohranili pogoje za pravično konkurenco na trgu zračnega prevoza.
- (6) Glavni cilj skupne prometne politike je trajnostni razvoj. To zahteva celostni pristop, s katerim se skušata zagotoviti učinkovito delovanje prometnih sistemov v Uniji in varstvo okolja. Trajnostni razvoj zračnega prevoza zahteva uvedbo ukrepov, katerih cilj je zmanjšanje emisij ogljika iz zrakoplovov, ki letijo z letališč Unije. Ti ukrepi bi morali prispevati k doseganju podnebnih ciljev Unije do leta 2030 in leta 2050.

- (7) Sporočilo o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost<sup>3</sup>, ki ga je Komisija sprejela decembra 2020, določa ukrepe, s katerimi bo prometni sistem EU dosegel zeleno in digitalno preobrazbo ter postal bolj odporen. Razogljičenje sektorja zračnega prevoza je nujen in zahteven proces, zlasti kratkoročno. Tehnološki napredek v nacionalnih in evropskih letalskih raziskovalnih in inovacijskih programih je v zadnjih desetletjih prispeval k pomembnemu zmanjšanju emisij. Vendar je svetovna rast zračnega prometa prehitela zmanjšanje emisij v tem sektorju. Medtem ko se pričakuje, da bodo nove tehnologije v prihodnjih desetletjih pomagale zmanjšati odvisnost letalstva pri kratkih letih od fosilne energije, so trajnostna letalska goriva edina rešitev za že kratkoročno znatno razogljičenje vseh območij letenja. Vendar je danes ta potencial večinoma neizkoriščen.
- (8) Trajnostna letalska goriva so tekoča nadomestna goriva, ki jih je mogoče popolnoma zamenjati s konvencionalnimi letalskimi gorivi in so združljiva z obstoječimi motorji zrakoplovov. Po vsem svetu je bilo certificiranih več proizvodnih poti trajnostnih letalskih goriv za uporabo v civilnem ali vojaškem letalstvu. Trajnostna letalska goriva so tehnološko pripravljena, da imajo že zelo kratkoročno pomembno vlogo pri zmanjšanju emisij iz zračnega prevoza. Pričakuje se, da bodo srednje- in dolgoročno predstavljala pomemben del mešanice letalskih goriv. Poleg tega bi lahko trajnostna letalska goriva ob podpori ustreznih mednarodnih standardov za goriva prispevala k zmanjšanju vsebnosti aromатов v končnem gorivu, ki ga uporablja operater, in tako pripomogla k zmanjšanju emisij, ki niso emisije CO<sub>2</sub>. Pričakuje se, da bodo druge alternative za pogon letal, kot so elektrika ali tekoči vodik, postopoma prispevale k razogljičenju zračnega prevoza, pri čemer bo treba začeti z leti na kratke razdalje.
- (9) Postopna uvedba trajnostnih letalskih goriv na trg zračnega prevoza bo letalskim prevoznikom pomenila dodaten strošek goriva, saj so take tehnologije za goriva trenutno dražje od tistih za proizvodnjo konvencionalnih letalskih goriv. To naj bi poslabšalo že obstoječe težave glede enakih konkurenčnih pogojev na trgu zračnega prevoza, kar zadeva letalska goriva, in povzročilo nadaljnja izkrivljanja med operaterji zrakoplovov in letališči. Ta uredba bi morala sprejeti ukrepe za preprečitev tega, da bi uvedba trajnostnih letalskih goriv negativno vplivala na konkurenčnost letalskega sektorja, in sicer z opredelitvijo usklajenih zahtev po vsej Uniji.

---

<sup>3</sup> Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost (COM(2020) 789 final) z dne 9. decembra 2020.

- (10) Na svetovni ravni trajnostna letalska goriva ureja organizacija ICAO. Organizacija ICAO zlasti določa podrobne zahteve glede trajnostnosti, sledljivosti in upoštevnosti trajnostnih letalskih goriv za uporabo na letih, zajetih v shemi za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA). Čeprav so spodbude določene v shemi CORSIA in se trajnostna letalska goriva štejejo za nepogrešljiv steber dela v zvezi z izvedljivostjo dolgoročnega ambicioznega cilja za mednarodno letalstvo, trenutno ni nobene obvezne sheme o uporabi trajnostnih letalskih goriv za mednarodne lete. Celoviti večstranski ali dvostranski sporazumi o zračnem prevozu med EU ali njenimi državami članicami in tretjimi državami na splošno vključujejo določbe o varstvu okolja. Vendar za zdaj te določbe pogodbenicam ne nalagajo takih določb o uporabi trajnostnih letalskih goriv.
- (11) Na ravni EU so splošna pravila o energiji iz obnovljivih virov v prometnem sektorju določena v Direktivi (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>4</sup>. V preteklosti se taki horizontalni medsektorski regulativni okviri niso izkazali za učinkovite pri prehodu s fosilnih goriv na trajnostna letalska goriva v zračnem prevozu. Direktiva (EU) 2018/2001 in predhodna direktiva sta določali splošne cilje za vse načine prevoza za dobavo goriv iz obnovljivih virov. Glede na to, da je letalstvo majhen trg z gorivom, proizvodnja goriv iz obnovljivih virov za ta trg pa je v primerjavi z drugimi načini prevoza dražja, bi bilo treba za učinkovito spodbujanje uvajanja trajnostnih letalskih goriv take regulativne okvire dopolniti z ukrepi s področja letalstva. Poleg tega obstaja tveganje, da bodo nacionalni prenosni Direktive (EU) 2018/2001 povzročili znatno razdrobljenost na trgu zračnega prevoza, pri čemer bi nacionalni predpisi o trajnostnih letalskih gorivih določali zelo različne cilje. Pričakuje se, da bi to še dodatno poslabšalo težave glede enakih konkurenčnih pogojev v zračnem prevozu.

---

<sup>4</sup> Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

- (12) Zato je treba določiti enotna pravila za notranji letalski trg, ki dopolnjujejo Direktivo (EU) 2018/2001 in izpolnjujejo njene splošne cilje, tako da obravnavajo posebne potrebe in zahteve, ki izhajajo iz notranjega letalskega trga EU. Cilj te uredbe je zlasti preprečiti razdrobljenost letalskega trga ter se izogniti morebitnim izkrivljanjem konkurence med gospodarskimi subjekti ali nepoštenim praksam izogibanja stroškom v zvezi s polnjenjem z gorivom s strani operaterjev zrakoplovov, hkrati pa spodbujati trajnostna letalska goriva. Vendar ta uredba ne bi smela posegati v obveznosti, ki so bile določene z Direktivo (EU) 2018/2001; države članice lahko pod pogoji in v mejah iz navedene direktive zahtevajo, da se za doseganje ciljev iz navedene direktive uporabljajo letalska goriva, ki jih zajema ta uredba.
- (13) Prvič, cilj te uredbe je vzpostaviti okvir, ki ponovno vzpostavlja in ohranja enake konkurenčne pogoje na trgu zračnega prevoza, kar zadeva uporabo letalskih goriv. Tak okvir bi moral preprečiti različne zahteve po vsej Uniji, ki bi poslabšale prakse polnjenja goriva in ki izkrivljajo konkurenco med operaterji zrakoplovov ali pa nekatera letališča postavljajo v podrejen konkurenčni položaj v primerjavi z drugimi. Drugič, njen cilj je opremiti letalski trg EU s strogimi pravili, ki bodo zagotovila, da se na letališčih Unije postopno uvede vse večji delež trajnostnih letalskih goriv brez škodljivih učinkov na konkurenčnost notranjega letalskega trga EU.
- (14) Bistvenega pomena je, da se na celotnem notranjem trgu EU določijo usklajena pravila, ki bodo neposredno in enotno veljala za akterje na letalskem trgu na eni strani in akterje na trgu letalskih goriv na drugi strani. Splošni okvir, vzpostavljen z Direktivo (EU) 2018/2001, bi bilo treba dopolniti z *lex specialis*, ki se uporablja za zračni prevoz. Vključevati bi moral vse višje cilje za dobavo trajnostnih letalskih goriv. Take cilje bi bilo treba skrbno opredeliti ob upoštevanju ciljev dobro delujočega trga zračnega prevoza, potrebe po razogljičenju letalskega sektorja in trenutnega stanja industrije trajnostnih letalskih goriv.

- (15) Ta uredba bi se morala uporabljati za zrakoplove, ki se uporabljajo v civilnem letalstvu in opravljajo lete v komercialnem zračnem prevozu. Ne bi se smela uporabljati za zrakoplove, kot so vojaška letala in letala, ki opravljajo humanitarne operacije, operacije repatriacije in deportacije, iskalne in reševalne operacije, operacije pomoči pri nesrečah ali v zdravstvene namene, pa tudi carinske, policijske in gasilske operacije. Dejansko so leti, ki se izvajajo v takih okoliščinah, izjemne narave in jih zato ni mogoče vedno načrtovati enako kot redne lete. Zaradi narave operacij morda ne bodo vedno sposobni izpolniti obveznosti, ki izhajajo iz te uredbe, saj lahko predstavljajo nepotrebno breme. Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev na celotnem enotnem letalskem trgu EU bi morala ta uredba zajemati čim več komercialnega zračnega prevoza, ki se upravlja z letališč na ozemlju EU. Hkrati je treba za zaščito letalske povezljivosti v korist državljanov, podjetij in regij EU preprečiti nalaganje nepotrebne bremena operacijam zračnega prevoza na majhnih letališčih. Določiti bi bilo treba letni prag za letalski potniški in tovorni promet, pri čemer ta uredba ne bi zajemala letališč pod tem pragom. Vendar bi moralo področje uporabe Uredbe zajemati vsaj 95 % celotnega prometa z odhodom z letališč Unije. Poleg tega bi lahko države članice odločile, da bi bilo treba letališče na njihovem ozemlju, ki ne dosega tega praga, za namene te uredbe obravnavati kot letališče Unije in bi zato zanj morala veljati ta uredba. Iz istih razlogov bi bilo treba določiti prag za izvzetje operaterjev zrakoplovov, ki so odgovorni za zelo majhno število odhodov z letališč na ozemlju EU.

- (16) Spodbujati bi bilo treba razvoj in uvajanje trajnostnih letalskih goriv z velikim potencialom za trajnostnost, komercialno zrelostjo ter velikim potencialom za inovacije in rast, da se izpolnijo prihodnje potrebe. To bi moralo podpreti oblikovanje inovativnih in konkurenčnih trgov goriv ter kratko- in dolgoročno zagotoviti zadostno dobavo trajnostnih letalskih goriv, kar bi prispevalo k ambicijam Unije za razogljičenje prevoza, hkrati pa okrepilo prizadevanja Unije za visoko raven varstva okolja. Zato bi morala vsa biogoriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila glede emisij toplogrednih plinov iz Direktive (EU) 2018/2001 ter so certificirana v skladu z navedeno direktivo, razen biogoriv, proizvedenih iz „poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo“, goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora in reciklirana ogljična letalska goriva, ki izpolnjujejo prag prihrankov emisij toplogrednih plinov iz navedene direktive, biti upravičena. Da bi se zagotovila skladnost z drugimi povezanimi politikami EU, bi morala upravičenost biogoriv, goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora in recikliranih ogljičnih goriv temeljiti na trajnostnih merilih in pragovih iz Direktive 2018/2001.

Pomembna so zlasti trajnostna letalska goriva, pridobljena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, del B, k Direktivi (EU) 2018/2001, saj gre za trenutno najbolj komercialno zrelo tehnologijo za kratkoročno razogljičenje zračnega prevoza. Delež obnovljivih goriv, proizvedenih s soprodelavo, bi moral biti upravičen v skladu z opredelitvijo trajnostnega letalskega goriva, če je delež obnovljivih virov energije proizveden iz surovin s seznama v Direktivi (EU) 2018/2001, razen biogoriv, proizvedenih iz „poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo“, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 40, navedene direktive, ta delež pa bi moral biti določen v skladu z metodologijo iz delegiranega akta [XXX].

V področje uporabe te uredbe bi bilo treba vključiti tudi sintetična nizkoogljična goriva za letalstvo, s katerimi se doseže podobno visoko zmanjšanje emisij toplogrednih plinov kot z gorivi iz obnovljivih virov nebiološkega izvora.

- (16a) Glede na njihovo uporabo v kozmetičnih izdelkih in krmi živali bi moral delež biogoriv, ki niso napredna pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 34, Direktive (EU) 2018/2001, niti biogoriva, proizvedena iz surovin s seznama v delu B Priloge IX k navedeni direktivi, ki jih na letališča Unije dobavljajo posamezni dobavitelj goriva, znašati največ 3 %, da bi se zagotovila skladnost z minimalnimi deleži trajnostnih letalskih goriv, ki jih je treba v skladu s to uredbo dobaviti na posameznem letališču Unije.

(17) Iz trajnostnih razlogov goriva iz živil in krme ne bi smela biti upravičena. Do posredne spremembe rabe zemljišč pride zlasti, kadar gojenje poljščin za biogoriva izpodrine tradicionalno proizvodnjo poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo. Zaradi takega dodatnega povpraševanja se povečuje pritisk na zemljišča, kmetijska zemljišča pa se lahko razširijo na območja z visoko zalogo ogljika, kot so gozdovi, mokrišča in šotišča, kar povzroči dodatne emisije toplogrednih plinov ter vidike izgube biotske raznovrstnosti. Raziskave so pokazale, da je stopnja učinka odvisna od številnih dejavnikov, med drugim tudi od vrste surovin, uporabljenih za proizvodnjo goriva, od ravni dodatnega povpraševanja po surovinah, ki ga sproži uporaba biogoriv, ter od obsega, v katerem so zemljišča z visoko zalogo ogljika zaščitena na svetovni ravni. Največja tveganja za posredno spremembo rabe zemljišč so bila ugotovljena pri biogorivih, gorivih, pridobljenih iz surovin, za katera je značilno znatno povečanje proizvodnega območja na zemljišča z visoko zalogo ogljika. Zato se ne bi smela spodbujati goriva iz živil in krme. Ta pristop je v skladu s politiko Unije in zlasti z Direktivo (EU) 2018/2001, ki omejuje in določa omejitve uporabe takih biogoriv v cestnem in železniškem prevozu, ob upoštevanju njihovih manjših okoljskih koristi, manjše uspešnosti pri zmanjšanju toplogrednih plinov in širših pomislekov glede trajnostnosti. Poleg emisij toplogrednih plinov, povezanih s posredno spremembo rabe zemljišč, ki lahko izniči nekatere ali vse prihranke emisij toplogrednih plinov iz posameznih biogoriv, posredna sprememba rabe zemljišč predstavlja tveganje tudi za biotsko raznovrstnost. To tveganje je še posebno resno v povezavi s potencialno veliko širitvijo proizvodnje, ki jo povzroča znatno povečanje povpraševanja. Letalski sektor ima trenutno zanemarljivo raven povpraševanja po biogorivih iz živil in krme, saj je danes več kot 99 % letalskih goriv fosilnega izvora. Zato je primerno preprečiti ustvarjanje potencialno velikega povpraševanja po biogorivih iz živil in krme s spodbujanjem njihove uporabe v skladu s to uredbo. Neupravičenost biogoriv iz poljščin v skladu s to uredbo zmanjšuje tudi tveganje upočasnitve razogljičenja cestnega prometa, ki bi sicer lahko nastalo zaradi prehoda biogoriv iz poljščin iz cestnega v letalski sektor. Zmanjšanje tega prehoda je bistvenega pomena, saj cestni promet ostaja daleč najbolj onesnažujoč prevozni sektor.

- (18) [...]
- (19) Ta uredba bi morala zagotoviti, da lahko operaterji zrakoplovov konkurirajo z enakimi možnostmi v smislu dostopa do trajnostnih letalskih goriv. Da bi se preprečilo izkrivljanje na trgu zračnih storitev, bi morala letališča Unije, zajeta v tej uredbi, prejeti enotne minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv. Da bi se ustvaril jasen in predvidljiv pravni okvir ter s tem spodbudila razvoj trga in uvedba najbolj trajnostnih in inovativnih tehnologij za gorivo s potencialom rasti za zadovoljitev prihodnjih potreb, bi morala ta uredba določati minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv, vključno s sintetičnimi letalskimi gorivi, ki bi se sčasoma postopoma povečevali. Glede na velik potencial razogljichenja takih goriv in glede na njihove trenutne ocenjene proizvodne stroške je treba določiti posebno podobnost za sintetična letalska goriva. Če so sintetična letalska goriva proizvedena iz obnovljivih virov električne energije in je ogljik zajet neposredno iz zraka, lahko ta goriva dosežejo do 100 % prihrankov emisij v primerjavi s konvencionalnim letalskim gorivom. Imajo tudi pomembne prednosti v primerjavi z drugimi vrstami trajnostnih letalskih goriv v smislu učinkovitosti virov proizvodnega procesa (zlasti za potrebe vode). Ocenjuje se, da so proizvodni stroški sintetičnih letalskih goriv trenutno za tri- do šestkrat višji od tržne cene konvencionalnega letalskega goriva. Zato bi morala ta uredba določati posebno podobnost za to tehnologijo. Dobavitelji goriv bi morali imeti možnost, da minimalne deleže, določene v tej uredbi, dosežejo z uporabo sintetičnih nizkoogljčnih goriv za letalstvo, pridobljenih iz nizkoogljčnega vodika, s katerimi se doseže podobno visoko zmanjšanje emisij toplogrednih plinov kot z gorivi iz obnovljivih virov nebiološkega izvora.
- (20) Bistveno je zagotoviti, da se minimalni deleži trajnostnega letalskega goriva uspešno dobavijo letalskemu trgu brez nezadostne oskrbe. V ta namen bi bilo treba načrtovati zadosten dodaten čas, ki bo industriji goriv iz obnovljivih virov omogočil, da ustrezno razvije proizvodne zmogljivosti. Dobava trajnostnih letalskih goriv bi morala biti obvezna od leta 2025. Podobno bi morali pogoji te uredbe ostati dalj časa nespremenjeni, da bi se zagotovili pravna varnost in predvidljivost trga ter spodbudile dolgotrajne naložbe v proizvodne zmogljivosti za trajnostna letalska goriva.

(20a) Ker Uredba ne opredeljuje največjega deleža trajnostnih letalskih goriv v vseh letalskih gorivih, lahko letalski prevozniki in dobavitelji goriv sledijo ambicioznejšim okoljskim politikam z večjo uporabo in dobavo trajnostnih letalskih goriv v svoji celotni mreži operacij. Zato bi moral trg še naprej prosto dobavljati in uporabljati večje količine trajnostnih letalskih goriv od tistih, ki so potrebne za uporabo minimalnih deležev, določenih v tej uredbi. Da bi dodatno okrepili razogljičenje letalskega sektorja in glede na znaten potencial sintetičnih letalskih goriv za razogljičenje, bi morale države članice poleg tega imeti možnost, da v omejenem časovnem obdobju in do določenih zgornjih meja na enem ali več letališčih Unije, ki se nahajajo na njihovem ozemlju, uporabijo višje minimalne deleže takih goriv, kot so določeni v tej uredbi, če je bil v predhodnem poročevalskem obdobju ali kadar koli pred 1. januarjem 2027 na letališčih Unije v povprečju dosežen minimalni delež trajnostnih letalskih goriv, vključno s sintetičnimi letalskimi gorivi, določen v tej uredbi. Države članice bi morale imeti tudi možnost, da takih zgornjih meja ne uporabljajo pri majhnih letališčih, na katerih letni zunanji potniški promet ne presega 2 milijonov potnikov, saj taka dodatna možnost ne bi negativno vplivala na notranji letalski trg. Kadar pa distribucije sintetičnih letalskih goriv po vseh letališčih Unije ni mogoče zagotoviti zaradi strukturnega pomanjkanja proizvodnje ali dobave takih goriv v Uniji, bi morala Komisija sprejeti sklep, s katerim bi od držav članic zahtevala, da začasno prekinejo uporabo takih višjih nacionalnih minimalnih deležev. Določbe te uredbe državam članicam ne bi smele preprečevati, da izvajajo namenske ukrepe, ki niso določeni v tej uredbi, s katerimi bi olajšale uporabo trajnostnih letalskih goriv na notranjih letih.

- (21) Z uvedbo in povečanjem trajnostnega letalskega goriva na letališčih Unije se lahko prakse prevoza presežnega goriva poslabšajo zaradi povišanja stroškov letalskega goriva. Prakse prevoza presežnega goriva niso trajnostne in bi jih bilo treba preprečiti, saj ogrožajo prizadevanja Unije za zmanjšanje okoljskega vpliva prevoza. To bi bilo v nasprotju s cilji razogljičenja v letalstvu, saj bi večja teža zrakoplova povečala porabo goriva in s tem povezane emisije na določenem letu. Prevoz presežnega goriva prav tako ogroža enake konkurenčne pogoje v Uniji med operaterji zrakoplovov ter tudi med letališči. Zato bi morala ta uredba od operaterjev zrakoplovov zahtevati, da natočijo gorivo, preden zapustijo določeno letališče Unije. Količina goriva, napolnjena pred odhodom z določenega letališča Unije, bi morala biti sorazmerna s količino goriva, ki je potrebna za opravljanje letov, ki odhajajo s tega letališča, brez poseganja v rezervo goriva, ki jo je treba natočiti v skladu z veljavnimi pravili glede varnosti goriva, zlasti Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012<sup>5</sup>. Zahteva zagotavlja, da enaki pogoji za operacije Unije veljajo enako za operaterje Unije in tuje operaterje, hkrati pa zagotavlja visoko raven varstva okolja.
- (21a) Vendar bi morala ta uredba določati možnost, da so operatorji zrakoplovov za omejeno obdobje izvzeti iz obveznosti oskrbe z gorivom pred odhodom na določenih progah, krajših od 1 200 kilometrov, z odhodi z letališč Unije, če lahko izkažejo resne in ponavljajoče se operativne težave pri polnjenju zrakoplovov z gorivom na določenem letališču Unije, zaradi katerih ne morejo odpraviti letal v razumnem času, kar bi lahko vplivalo na povezljivost, zlasti v obrobni regiji, ali strukturne težave z dobavo goriva, zaradi česar so cene goriva znatno višje od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste goriv na drugih letališčih Unije. Glavni razlog za bistveno višje cene na zadevnem letališču ne bi smel biti večja uporaba trajnostnih letalskih goriv na tem letališču.

---

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

- (22) Organ za upravljanje letališča Unije, ki ga zajema ta uredba, bi moral sprejeti potrebne ukrepe za olajšanje dostopa do trajnostnih letalskih goriv, da to ne bi oviralo uporabe takega goriva. Po potrebi bi morali pristojni organi države članice, v kateri je letališče, imeti možnost, da od organa za upravljanje letališča Unije zahtevajo, da zagotovi informacije o nemoteni distribuciji in polnjenju operatorjev zrakoplovov s trajnostnimi letalskimi gorivi. Vloga pristojnega organa bi morala organu za upravljanje letališča Unije in letalskim prevoznikom omogočiti skupno kontaktno točko, kadar je potrebno tehnično pojasnilo o razpoložljivosti infrastrukture za gorivo.
- (23) Operaterji zrakoplovov bi morali pristojnim organom in Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) letno poročati o svojih nakupih trajnostnega letalskega goriva ter o značilnostih tega goriva. Zagotoviti bi morali informacije o značilnostih kupljenih trajnostnih letalskih goriv, kot so med drugim vrsta in izvor surovin, pot pretvorbe in emisije v življenjskem ciklu.
- (24) Od operaterjev zrakoplovov bi bilo treba zahtevati tudi letno poročanje o njihovem dejanskem polnjenju letalskega goriva na posameznem letališču Unije, s čimer se dokaže, da ni prišlo do prevoza presežnega goriva. Poročila bi morali preveriti neodvisni preveritelji in jih posredovati pristojnim organom in Agenciji za spremljanje in oceno skladnosti. Neodvisni preveritelji bi morali z orodjem, ki ga odobri Komisija, določiti natančnost letne potrebe po letalskem gorivu, o kateri poročajo operaterji.
- (25) Od dobaviteljev letalskega goriva bi bilo treba zahtevati, da v zbirki podatkov Unije iz člena 28 Direktive (EU) 2018/2001 letno poročajo o dobavi letalskega goriva, med drugim tudi trajnostnega letalskega goriva.
- (25a) Države članice bi morale imenovati pristojni organ ali organe, odgovorne za uveljavljanje izvrševanja uporabe te uredbe za operaterje zrakoplovov, letališča Unije in dobavitelje goriva. Ta uredba bi morala opredeliti pravila za dodelitev operatorjev zrakoplovov, letališč Unije in dobaviteljev goriva pristojnim organom. Agencija bi morala pristojnim organom poslati zbirne podatke operaterjev zrakoplovov in dobaviteljev letalskega goriva, za katere so ti pristojni. Kolikor je mogoče, bi morala raven združevanja pristojnim organom omogočati primerjavo z drugimi viri podatkov.

- (25b) Agencija bi morala vsako leto pripraviti tehnično poročilo ter ga posredovati Svetu in Evropskemu parlamentu. To je zlasti pomembno za jasno prepoznavnost ravni skladnosti z Uredbo, uporabe trajnostnih letalskih goriv v Uniji in tretjih državah, stanja trga, vključno z informacijami o razvoju cenovne vrzeli med trajnostnimi letalskimi gorivi in fosilnimi gorivi ter sestave letalskega goriva.
- (26) Brez dodatnih postopkov ni mogoče natančno ugotoviti, ali so operaterji zrakoplovov dejansko fizično napolnili delež trajnostnih letalskih goriv v svojih rezervoarjih na določenih letališčih Unije. Zato bi morale biti operaterjem zrakoplovov omogočeno, da poročajo o uporabi trajnostnih letalskih goriv na podlagi evidenc o nakupih. Operaterji zrakoplovov bi morali imeti pravico, da od dobavitelja letalskega goriva prejmejo informacije, potrebne za poročanje o nakupu trajnostnega letalskega goriva. Dobavitelji goriva lahko skladnost s to uredbo dokažejo z uporabo sistema masne bilance iz člena 30 Direktive (EU) 2018/2001.
- (27) Bistvenega pomena je, da lahko operaterji zrakoplovov po lastni presoji zahtevajo uporabo trajnostnih letalskih goriv v okviru shem za toplogredne pline, kot je sistem EU za trgovanje z emisijami ali CORSIA. Vendar je bistveno, da ta uredba ne vodi do dvojnega štetja zmanjšanja emisij. Operaterjem zrakoplovov bi morale biti omogočeno, da le enkrat uveljavijo ugodnosti za uporabo enake šarže trajnostnih letalskih goriv. Od dobaviteljev goriva bi bilo treba zahtevati, da operaterjem zrakoplovov brezplačno posredujejo vse informacije, ki so povezane z lastnostmi trajnostnega letalskega goriva, ki se jim proda, in ki so pomembne za operaterja zrakoplova, da poroča v skladu s to uredbo ali shemami za toplogredne pline.
- (28) Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev na notranjem letalskem trgu in zavezanost podnebnim ambicijam Unije bi morala ta uredba uvesti učinkovite, sorazmerne in odvračilne kazni za dobavitelje letalskega goriva in operaterje zrakoplovov v primeru neizpolnjevanja obveznosti. Raven kazni mora biti sorazmerna z okoljsko škodo in škodo zaradi poseganja v enake konkurenčne pogoje na notranjem trgu, ki jo povzroči neizpolnjevanje obveznosti. Pri nalaganju glob bi morali organi upoštevati gibanje cen letalskega goriva in trajnostnega letalskega goriva v letu poročanja.

- (28b) Prehod s fosilnih goriv na trajnostna letalska goriva bo imel pomembno vlogo pri omogočanju razogljičenja. Vendar bi bilo treba glede na trenutno pomanjkanje trga trajnostnih letalskih goriv v EU, visoko stopnjo konkurence med letalskimi prevozniki in pomembno razliko v ceni med fosilnim kerozinom in trajnostnimi letalskimi gorivi ta prehod podpreti s spodbudami, ki odražajo okoljske koristi trajnostnih letalskih goriv in povečujejo njihovo konkurenčnost za operaterje zrakoplovov. Uporaba prihodkov, ustvarjenih z globami, ali enakovredne finančne vrednosti teh prihodkov za podporo raziskovalnim in inovacijskim projektom na področju trajnostnih letalskih goriv, proizvodnje trajnostnih letalskih goriv ali mehanizmov, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi, bi prispevala k temu cilju.
- (29) Kazni za dobavitelje, ki ne izpolnjujejo ciljev iz te uredbe, bi bilo treba dopolniti z obveznostjo oskrbe trga, ki v naslednjem letu ne izpolnjuje kvote.
- (29a) Predvideti bi bilo treba prehodno desetletno obdobje za namene izpolnjevanja zahtev glede minimalnega deleža trajnostnih letalskih goriv iz te uredbe, ki bo dobaviteljem letalskega goriva, letališčem Unije in operaterjem zrakoplovov zagotovilo ustrezen čas za potrebne tehnološke in logistične naložbe. V tej fazi se lahko letalsko gorivo, ki vsebuje večji delež trajnostnega letalskega goriva na nekaterih letališčih, nadomesti z manjšim deležem trajnostnih letalskih goriv ali z zmanjšano razpoložljivostjo konvencionalnega letalskega goriva na drugih letališčih.
- (30) Ta uredba bi morala vključevati določbe za redna poročila Evropskemu parlamentu in Svetu o razvoju letalskega trga in trga goriv ter učinku te uredbe na notranji letalski trg Unije, povezljivost otokov in oddaljenih ozemelj ter konkurenčnost evropskih letalskih prevoznikov in letalskih vozlišč v primerjavi z njihovimi konkurenti v sosednjih državah, učinkovitosti ključnih značilnosti Uredbe, kot so minimalni deleži trajnostnega letalskega goriva, višina upravnih glob ali napredek politike pri uporabi trajnostnih letalskih goriv na mednarodni ravni. Ti elementi so ključni za zagotovitev jasnega stanja trga trajnostnih letalskih goriv in bi jih bilo treba upoštevati pri razmisleku o reviziji Uredbe.

Komisija bi morala v teh poročilih po potrebi preučiti možnosti za spremembe, vključno z mehanizmi za podporo proizvodnji in uporabi trajnostnih letalskih goriv ter mehanizmi, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi, da bi omejili škodljive učinke te uredbe na letalsko povezljivost in konkurenco ter ublažili selitev virov CO<sub>2</sub>.

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

(31) [...].

(31a) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja členov 4(3) in 5(2) bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila glede uporabe višjih minimalnih deležev sintetičnega letalskega goriva v državah članicah in glede izvetja iz obveznosti oskrbe z gorivom pred odhodom, ki se lahko odobri operaterjem zrakoplovov.

(32) Ker države članice cilja te uredbe, in sicer ohranitve enakih konkurenčnih pogojev na trgu zračnega prevoza Unije s hkratnim povečanjem uporabe trajnostnih letalskih goriv, zaradi čezmejne narave letalstva ne morejo zadovoljivo doseči, temveč ga je zaradi značilnosti trga in učinkov ukrepov lažje doseči na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

### *Člen 1*

#### **Predmet urejanja**

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

### *Člen 2*

#### **Področje uporabe**

Ta uredba se uporablja za operaterje zrakoplovov, letališča Unije in dobavitelje letalskega goriva.

Država članica se lahko po potrebi odloči, da se letališče, ki se nahaja na njenem ozemlju, za namene te uredbe obravnava kot letališče Unije. Zadevna država članica o svoji odločitvi uradno obvesti Komisijo in Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) eno leto pred začetkom veljavnosti navedene odločitve. Komisija objavi informacije v *Uradnem listu Evropske unije* ter zagotovi posodobljen in konsolidiran seznam zadevnih letališč, ki je lahko dostopen.

### Člen 3

#### Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- „letališče Unije“ pomeni letališče, kot je opredeljeno v členu 2(1) Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>6</sup>, kjer potniški promet presega milijon potnikov ali kjer tovorni promet presega 100 000 ton v poročevalnem obdobju, in se ne nahaja v najbolj oddaljeni regiji, kot je navedeno v členu 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije;
- „organ za upravljanje letališča“ pomeni subjekt iz člena 3 Direktive 96/67/ES<sup>7</sup> ali, če je zadevna država članica upravljanje centralizirane infrastrukture za sisteme za distribucijo goriva rezervirala za drug organ v skladu s členom 8 Direktive 96/67/ES, ta drugi organ;
- „operater zrakoplova“ pomeni subjekt, ki je v poročevalnem obdobju opravil najmanj 500 letov komercialnega letalskega prevoza z letališč Unije ali, če tega subjekta ni mogoče opredeliti, lastnika zrakoplova;
- „operacija komercialnega letalskega prevoza“ pomeni let, namenjen prevozu potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem ali lete poslovnega letalstva;
- „letalsko gorivo“ pomeni gorivo, proizvedeno za neposredno uporabo v zrakoplovih;

---

<sup>6</sup> Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah.

<sup>7</sup> Direktiva Sveta 96/67/ES z dne 15. oktobra 1996 o dostopu do trga storitev zemeljske oskrbe na letališčih Skupnosti (UL L 272, 25.10.1996, str. 36).

- „trajnostna letalska goriva“ pomenijo nadomestna letalska goriva, ki so: (a) biogoriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila glede prihrankov emisij toplogrednih plinov iz člena 29 Direktive (EU) 2018/2001 in so certificirana v skladu s členom 30 navedene direktive, razen biogoriv, proizvedenih iz „poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo“, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 40, navedene direktive, (b) sintetična letalska goriva ali (c) reciklirana ogljična letalska goriva, opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 35, Direktive (EU) 2018/2001, ki so v skladu s pragi za prihranke emisij toplogrednih plinov iz člena 25(2), drugi pododstavek, navedene direktive,
- „šarža“ pomeni količino trajnostnih letalskih goriv, ki jih je mogoče identificirati s številko in jim je mogoče slediti;
- „emisije v življenjskem ciklu“ pomenijo emisije ekvivalenta ogljikovega dioksida iz trajnostnih letalskih goriv, ki upoštevajo emisije ekvivalenta ogljikovega dioksida iz proizvodnje, prevoza, distribucije in rabe energije na krovu, vključno med zgorevanjem, izračunane v skladu s členom 31 Direktive (EU) 2018/2001;
- „sintetična letalska goriva“ pomenijo nadomestna letalska goriva, ki so goriva iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001, ki so skladna s pragom za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 25(2), prvi pododstavek, navedene direktive;
- „sintetična nizkoogljična goriva za letalstvo“ pomenijo sintetična nadomestna letalska goriva, pridobljena iz nizkoogljičnega vodika, pri katerih so prihranki emisij toplogrednih plinov v življenjskem ciklu zaradi njihove uporabe vsaj 70 %;
- „konvencionalna letalska goriva“ pomenijo goriva, pridobljena iz fosilnih neobnovljivih virov ogljikovodikovih goriv, ki se uporabljajo v letalstvu;
- „dobavitelj letalskega goriva“ pomeni dobavitelja goriva, kot je opredeljen v členu 2, drugi odstavek, točka 38, Direktive (EU) 2018/2001, ki letalsko gorivo dobavlja na letališču Unije;
- „leto poročanja“ pomeni enoletno obdobje, v katerem je treba poročila iz členov 7 in 9 predložiti od 1. januarja do 31. decembra;

- „poročevalno obdobje“ pomeni obdobje med 1. januarjem in 31. decembrom leta pred letom poročanja;
- „letna potreba po letalskem gorivu“ pomeni količino letalskega goriva, opredeljenega kot gorivo za potovanje in gorivo za vožnjo po tleh v Prilogi IV k Uredbi Komisije 965/2012<sup>8</sup>, ki je potrebna za opravljanje vseh letov komercialnega letalskega prevoza, ki jih izvaja operater zrakoplova, ki odhajajo z določenega letališča Unije v poročevalnem obdobju;
- „letna nenatočena količina“ pomeni razliko med letno potrebo po letalskem gorivu in dejanskim gorivom, ki ga operater zrakoplova natoči pred leti, ki odhajajo z določenega letališča Unije, v poročevalnem obdobju;
- „skupna letna nenatočena količina“ pomeni vsoto letnih nenatočenih količin operaterja zrakoplova na vseh letališčih Unije v poročevalnem obdobju;
- „shema za toplogredne pline“ pomeni shemo, ki operaterjem zrakoplovov podeljuje ugodnosti za uporabo trajnostnih letalskih goriv.

#### *Člen 4*

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

**1.** Dobavitelji letalskega goriva zagotovijo, da vse letalsko gorivo, ki je na voljo operaterjem zrakoplovov na vsakem letališču Unije, vsebuje minimalni delež trajnostnega letalskega goriva, vključno z minimalnim deležem sintetičnega letalskega goriva v skladu z vrednostmi in datumi uporabe iz Priloge I.

Šteje se, da je ta obveznost izpolnjena, če so deleži iz prvega pododstavka doseženi z uporabo sintetičnih nizkoogljčnih goriv za letalstvo.

---

<sup>8</sup> Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

2. Za vsako poročevalno obdobje biogoriva, ki niso napredna pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 34, Direktive (EU) 2018/2001, in biogoriva, proizvedena iz surovin s seznama v delu B Priloge IX k navedeni direktivi, ki jih na letališčih Unije dobavlja vsak dobavitelj goriva, predstavljajo največ 3 % za namene skladnosti z minimalnimi deleži iz odstavka 1 in Priloge I.

3. Kadar je iz tehničnega poročila iz člena 12 razvidno, da je bil minimalni delež trajnostnega letalskega goriva, vključno s sintetičnim letalskim gorivom, iz Priloge I v predhodnem poročevalnem obdobju dosežen v povprečju na letališčih Unije ali kadar koli pred 1. januarjem 2027, lahko država članica za namene odstavka 1 uporabi višji minimalni delež sintetičnega letalskega goriva kot delež iz Priloge I na enem ali več letališčih Unije na svojem ozemlju za naslednja poročevalna obdobja in do 31. decembra 2034. Zadevna država članica o sprejetem ukrepu uradno obvesti druge države članice in Komisijo. Komisija to uradno obvestilo objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Kadar po tem, ko zadevna država članica sprejme ukrep v skladu s prvim pododstavkom tega odstavka, minimalnega deleža trajnostnega letalskega goriva, vključno s sintetičnim letalskim gorivom, iz Priloge I v povprečju na vseh letališčih Unije ni mogoče doseči v dveh zaporednih poročevalskih obdobjih zaradi strukturnega pomanjkanja proizvodnje ali dobave takih goriv v Uniji, Komisija v skladu s postopkom pregleda iz člena 13a(2) sprejme sklep, s katerim od države članice zahteva, da začasno prekine uporabo navedenega ukrepa.

4. Večji minimalni delež, ki ga uporablja zadevna država članica na podlagi prvega pododstavka odstavka 3, ne presega 1 % za obdobje do 31. decembra 2029 in ne presega minimalnega deleža, določenega za sintetična letalska goriva v Prilogi I, za več kot 3 % za obdobje od 1. januarja 2030 do 31. decembra 2034. Te zgornje meje se ne uporabljajo na letališčih Unije, katerih letni zunanji potniški promet ne presega 2 milijonov potnikov.

5. Dobavitelji goriva lahko dokažejo izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 1 in skladnost s katerim koli ukrepom, ki ga države članice sprejmejo na podlagi prvega pododstavka odstavka 3, z uporabo sistema masne bilance iz člena 30 Direktive (EU) 2018/2001.

Brez poseganja v uporabo člena 11(3) in (4), če dobavitelj letalskega goriva ne dobavi minimalnih deležev, določenih v Prilogi I za dano poročevalno obdobje, vsaj dopolni ta primanjkljaj v naslednjem poročevalnem obdobju.

## *Člen 5*

### **Obveznost polnjenja goriva za operaterje zrakoplovov**

1. Letna količina letalskega goriva, ki jo določen operater zrakoplova natoči na določenem letališču Unije, znaša najmanj 90 % letne potrebe po letalskem gorivu, brez poseganja v količino goriva, ki jo je treba natočiti, da se zagotovi skladnost z veljavnimi predpisi o varnosti goriva.
2. Operater zrakoplova lahko od pristojnega organa iz člena 10(4) zahteva, da so leti na posamezni obstoječi ali novi progi, krajši od 1 200 kilometrov in z vzletom z letališča Unije, izvzeti iz obveznosti iz odstavka 1 tega člena. Navedena razdalja se izračuna po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na Zemlji.

Taka zahteva se vloži vsaj tri mesece pred datumom začetka uporabe predvidenega izvzetja. Navedena zahteva vsebuje ustrezno utemeljitev na podlagi resnih in ponavljajočih se operativnih težav pri polnjenju zrakoplovov z gorivom na določenem letališču Unije, zaradi katerih ne morejo odpraviti letal v razumnem času, ali strukturnih težav z dobavo goriva, ki izhajajo iz geografskih značilnosti določenega letališča Unije, zaradi česar so cene goriva znatno višje od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste goriv na drugih letališčih Unije, zlasti zaradi posebnih omejitev pri prevozu goriva ali omejene razpoložljivosti goriva na tem letališču.

Pristojni organ to zahtevo oceni in lahko glede na predloženo utemeljitev zahteva dodatne informacije.

Pristojni organ sprejme odločitev o tej zahtevi vsaj en mesec pred datumom začetka uporabe predvidenega izvzetja. Odobreno izvzetje ima omejeno obdobje veljavnosti, ki ni daljše od enega leta, nato pa se na zahtevo operaterja zrakoplova pregleda.

Če odločitev v skladu s četrnim pododstavkom tega odstavka ni sprejeta v roku, ki je v njem določen, se to šteje kot implicitna odločitev o odobritvi uporabe zahtevanega izvzetja za obdobje enega leta, nato pa se odločitev na zahtevo operaterja zrakoplova pregleda.

Pristojni organ o seznamu odobrenih izvzetij uradno obvesti Komisijo, ki ta seznam objavi v *Uradnem listu Evropske unije* in ga posodobi vsaj enkrat letno.

Komisija lahko z izvedbenim aktom, sprejetim v skladu s členom 13a(2), na podlagi pisne pritožbe, ki jo predloži država članica, operater zrakoplova, organ za upravljanje zadevnega letališča Unije ali dobavitelj goriva, ali na lastno pobudo in potem ko oceni predloženo utemeljitev odobrenega izvzetja glede na merila iz drugega pododstavka tega odstavka, od pristojnega organa zahteva, da sprejme sklep o razveljavitvi navedenega izvzetja od začetka naslednjega obdobja voznega reda letov v smislu člena 2, točka (d), Uredbe (EGS) št. 95/93. Če se to obdobje voznega reda letov začne manj kot dva meseca po objavi izvedbenega akta, se sklep o razveljavitvi izvzetja začne uporabljati od začetka naslednjega obdobja voznega reda letov.

## *Člen 6*

### **Obveznosti letališč Unije za olajšanje dostopa do trajnostnih letalskih goriv**

Organi za upravljanje letališč Unije sprejmejo ukrepe, potrebne za olajšanje dostopa operaterjev zrakoplovov do letalskih goriv, ki vsebujejo deleže trajnostnih letalskih goriv, v skladu s to uredbo.

Če operaterji zrakoplovov pristojni organ države članice, v kateri se nahaja letališče, obvestijo o težavah pri dostopu do letalskih goriv, ki vsebujejo trajnostna letalska goriva, na določenem letališču Unije, pristojni organ od organa za upravljanje zadevnega letališča Unije zahteva, da zagotovi informacije, potrebne za dokazovanje skladnosti z odstavkom 1. Organ za upravljanje zadevnega letališča Unije informacije predloži brez nepotrebne odlašanja. Pristojni organ te informacije posreduje Agenciji za namene priprave tehničnega poročila iz člena 12.

Organ za upravljanje letališč Unije na zahtevo pristojnega organa sprejme ukrepe, potrebne za ugotovitev in obravnavo nezadostnega dostopa operaterjev zrakoplovov do letalskih goriv, ki vsebujejo deleže trajnostnih letalskih goriv, v skladu s to uredbo.

## *Člen 7*

### **Obveznosti poročanja za operaterje zrakoplovov**

Operaterji zrakoplovov do 31. marca vsakega leta poročanja pristojnim organom in Agenciji sporočijo naslednje podatke o določenem poročevalnem obdobju:

- (a) skupno količino natočenega letalskega goriva na vsakem posameznem letališču Unije, izraženo v tonah;
- (b) letno potrebo po letalskem gorivu na posamezno letališče Unije, izraženo v tonah;
- (c) letno nenatočeno količino na posamezno letališče Unije. Če je letna nenatočena količina negativna ali če je manjša od 10 % letne potrebe po letalskem gorivu, je sporočena letna nenatočena količina enaka 0;
- (d) skupno količino trajnostnega letalskega goriva, kupljenega od dobaviteljev letalskega goriva, za opravljanje operacij komercialnega zračnega prevoza z letališč Unije, izraženo v tonah;
- (e) za vsak nakup trajnostnega letalskega goriva ime dobavitelja letalskega goriva, kupljeno količino, izraženo v tonah, tehnologijo za pretvorbo, značilnosti in izvor surovin, ki se uporabljajo za proizvodnjo, ter emisije trajnostnega letalskega goriva v življenjskem ciklu. Če nakup vključuje trajnostna letalska goriva z različnimi značilnostmi, so v poročilu ti podatki navedeni za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva.

Poročilo se predstavi v skladu s predlogo iz Priloge II.

Poročilo preveri neodvisni preveritelj v skladu z zahtevami iz členov 14 in 15 Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta<sup>9</sup> ter izvedbenih aktov, sprejetih na tej podlagi.

### *Člen 8*

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

Operaterji zrakoplovov ne uveljavljajo ugodnosti za uporabo enake šarže trajnostnih letalskih goriv v več kot eni shemi za toplogredne pline. Operaterji zrakoplovov skupaj s poročilom iz člena 7 Agenciji posredujejo:

- (a) izjavo o shemah za toplogredne pline, v katerih sodelujejo in v katerih se lahko poroča o uporabi trajnostnih letalskih goriv;
- (b) izjavo, da niso poročali o enakih šaržah trajnostnih letalskih goriv v več kot eni shemi.

Za poročanje o uporabi trajnostnih letalskih goriv v skladu z določbami člena 7 te uredbe ali v okviru sheme za toplogredne pline dobavitelji letalskega goriva operaterjem zrakoplovov brezplačno posredujejo ustrezne informacije.

---

<sup>9</sup> Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

## Člen 9

### Obveznosti poročanja za dobavitelje goriva

Najpozneje do 31. marca vsakega leta poročanja dobavitelji letalskega goriva v zbirko podatkov Unije iz člena 28 Direktive (EU) 2018/2001 posredujejo naslednje informacije v zvezi s poročevalnim obdobjem:

- (a) količino letalskega goriva, dobavljenega na vsakem letališču Unije;
- (b) količino trajnostnega letalskega goriva, dobavljenega na vsakem letališču Unije in za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva, kot je podrobno opisano v točki (c);
- (c) tehnologijo pretvorbe, vrsto in izvor surovin, uporabljenih za proizvodnjo, in emisije v življenjskem ciklu za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva, dobavljenega na letališčih Unije;
- (d) letno povprečno koncentracijo aromatičnih ogljikovodikov, naftalenov in žvepla v letalskem gorivu, dobavljenem na vsakem letališču Unije.

Agencija in pristojni organi imajo dostop do zbirke podatkov Unije. Agencija uporablja informacije iz zbirke podatkov Unije, potem ko se informacije preverijo na ravni držav članic na podlagi člena 28 Direktive (EU) 2018/2001.

## Člen 10

### Pristojni organ

- (1) Države članice imenujejo pristojni organ ali organe, odgovorne za uveljavljanje izvrševanja uporabe te uredbe in nalaganje glob operaterjem zrakoplovov, letališčem Unije in dobaviteljem goriva. Države članice o tem obvestijo Komisijo.
- (2) Agencija pristojnim organom pošlje zbirne podatke operaterjev zrakoplovov in dobaviteljev letalskega goriva, za katere so pristojni na podlagi odstavkov 3, 4 in 5.

- (3) Država članica, katere pristojni organ ali organi iz odstavka 1 tega člena so odgovorni za določenega operaterja zrakoplova, se določi na podlagi Uredbe Komisije (ES) št. 748/2009<sup>10</sup>.
- (4) Država članica, katere pristojni organ ali organi iz odstavka 1 tega člena so odgovorni za določeno letališče Unije, se določi na podlagi krajevne pristojnosti.
- (5) Država članica, katere pristojni organ ali organi iz odstavka 1 tega člena so odgovorni za določenega dobavitelja letalskega goriva, je država članica, v kateri ima zadevni dobavitelj letalskega goriva statutarni sedež.

Za dobavitelje letalskega goriva, ki nimajo statutarne sedeža v državi članici, je zadevna država članica tista, v kateri je dobavitelj letalskega goriva v letu 2023 ali prvem letu dobavljanja letalskega goriva na trgu EU (kar je pozneje) dobavil največ letalskega goriva. Tak dobavitelj letalskega goriva lahko svojem pristojnemu organu predloži utemeljeno zahtevo za prerazporeditev drugi državi članici, če je v dveh letih pred zahtevo dobavil večino letalskega goriva v tej državi članici. Odločitev o prerazporeditvi se sprejme v devetih mesecih po zahtevi, z njo se morajo strinjati pristojni organi države članice prerazporeditve in Komisija, veljati pa začne na začetku poročevalnega obdobja po datumu te odločitve.

---

<sup>10</sup> Uredba Komisije (ES) št. 748/2009 z dne 5. avgusta 2009 o seznamu operaterjev zrakoplovov, ki so izvajali letalsko dejavnost s seznama v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES (UL L 219, 22.08.2009, str. 1).

## Člen 11

### Izvrševanje

- (1) Države članice določijo pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve določb, sprejetih na podlagi te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Predvidene sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračalne. Države članice Komisijo obvestijo o teh določbah najpozneje do 31. decembra 2023 in brez odlašanja tudi o vseh nadaljnjih spremembah, ki vplivajo na te določbe.
- (2) Države članice zagotovijo, da se lahko vsak operater zrakoplova, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 5, kaznuje z globo. Ta globa je vsaj dvakratnik zmnožka letne povprečne cene letalskega goriva na tono in skupne letne nenatočene količine.
- (3) Države članice zagotovijo, da se lahko vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 4 v zvezi z minimalnim deležem trajnostnega letalskega goriva, kaznuje z globo. Ta globa je najmanj dvakratnik zmnožka razlike med povprečno letno ceno trajnostnega letalskega goriva in konvencionalnega letalskega goriva na tono ter količino letalskih goriv, ki ne izpolnjujejo minimalnega deleža iz člena 4 in Priloge I.
- (4) Države članice zagotovijo, da se lahko vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 4 v zvezi z minimalnim deležem sintetičnih letalskih goriv, kaznuje z globo. Ta globa je najmanj dvakratni zmnožka razlike med povprečno letno ceno sintetičnega letalskega goriva in konvencionalnega letalskega goriva na tono ter količino letalskega goriva, ki ne izpolnjuje minimalnega deleža iz člena 4 in Priloge I.
- (5) Pristojni organ v sklepu o naložitvi glob iz odstavkov 3 in 4 pojasni metodologijo, ki se uporablja za določanje cene letalskega goriva, trajnostnega letalskega goriva in sintetičnega letalskega goriva na trgu Unije, na podlagi objektivnih in preverljivih meril, vključno z zadnjim tehničnim poročilom, ki je na voljo, iz člena 12.

- (6) Države članice zagotovijo, da vsak dobavitelj letalskega goriva, ki ima primanjkljaj obveznosti iz člena 4 v zvezi z minimalnim deležem trajnostnih letalskih goriv ali sintetičnih goriv v določenem poročevalnem obdobju, oskrbuje trg v naslednjem poročevalnem obdobju s količino tega goriva, ki je enaka zadevnemu primanjkljaju, poleg obveznosti za poročevalno obdobje. Izpolnjevanje te obveznosti dobavitelja goriva ne razbremeni obveznosti plačila kazni iz odstavkov 3 in 4 tega člena.
- (7) Države članice imajo na nacionalni ravni potreben pravni in upravni okvir za zagotavljanje izpolnjevanja obveznosti in pobiranja glob.
- (8) Države članice bi morale zagotoviti, da se prihodki, ustvarjeni z globami, ali enakovredna finančna vrednost teh prihodkov uporabijo za podporo raziskovalnim in inovacijskim projektom na področju trajnostnih letalskih goriv, proizvodnje trajnostnih letalskih goriv ali mehanizmov, ki omogočajo premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi.

## *Člen 12*

### **Zbiranje in objava podatkov**

Agencija vsako leto objavi tehnično poročilo na podlagi letnih poročil iz členov 7 in 9 ter ga posreduje Svetu in Evropskemu parlamentu. To poročilo vsebuje vsaj naslednje informacije:

- (a) skupno količino trajnostnega letalskega goriva, ki so jo na ravni Unije operaterji zrakoplovov kupili za uporabo pri operacijah komercialnega zračnega prevoza z odhodom z letališča Unije, in količino trajnostnega goriva, ki so jo kupila letališča Unije;
- (b) skupno količino trajnostnega letalskega goriva in sintetičnega letalskega goriva, dobavljenega na ravni Unije, in količino takih goriv, dobavljenih na letališču Unije, ter analizo zmogljivosti dobaviteljev v vsaki državi članici, da dosežejo načrtovano krivuljo vključitve;

- (ba) količino trajnostnih letalskih goriv, dobavljenih v tretjih državah, s katerimi so Unija ali Unija in njene države članice sklenile sporazum o storitvah zračnega prevoza, in kolikor je to mogoče, v drugih tretjih državah;
- (c) stanje na trgu, vključno z informacijami o cenah, in trende v proizvodnji in uporabi trajnostnih letalskih goriv v tretjih državah, s katerimi so Unija ali Unija in njene države članice sklenile sporazum o storitvah zračnega prevoza, in kolikor je to mogoče, v drugih tretjih državah. Stanje na trgu vključuje informacije o razvoju vrzeli v ceni med trajnostnimi letalskimi gorivi in fosilnimi gorivi;
- (d) stanje skladnosti letališč z obveznostmi iz člena 6;
- (e) stanje skladnosti posameznega operaterja zrakoplova in dobavitelja letalskega goriva, ki ima v skladu s to uredbo obveznost v poročevalnem obdobju;
- (f) izvor in značilnosti vseh trajnostnih letalskih goriv, ki so jih operaterji zrakoplovov kupili za uporabo na odhodnih letih z letališč Unije;
- (g) letno povprečno koncentracijo aromatičnih ogljikovodikov, naftalenov in žvepla v letalskem gorivu, skupno dobavljeno na ravni Unije, in tisto, dobavljeno na letališču Unije.

Agencija se pri pripravi tega poročila posvetuje z odborom iz člena 13a(1).

### *Člen 13*

#### **Prehodno obdobje**

Ne glede na določbe iz člena 4(1) lahko dobavitelj letalskega goriva od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2034 za vsako poročevalno obdobje dobavi minimalni delež trajnostnega letalskega goriva, opredeljenega v Prilogi I, kot tehtano povprečje celotnega letalskega goriva, ki ga je dobavil na vseh letališčih Unije za to poročevalno obdobje.

### *Člen 13a*

#### Postopek v odboru

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

### *Člen 14*

#### **Poročila in pregled**

Do 1. januarja 2027 in nato vsakih pet let službe Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu predložijo poročilo o razvoju trga letalskih goriv in njegovem učinku na notranji letalski trg Unije, vključno z morebitno razširitvijo področja uporabe te uredbe na druge vire energije in druge vrste sintetičnih goriv, opredeljene v direktivi o energiji iz obnovljivih virov – zlasti na elektriko in vodik –, morebitno revizijo minimalnih deležev iz člena 4 in Priloge I ter višino glob. Poročilo upošteva razvoj politike v drugih državah, med drugim v okviru večstranskih in dvostranskih sporazumov z Unijo, ter vključuje podrobno oceno učinka te uredbe na povezljivost otokov in oddaljenih ozemelj, na konkurenčnost evropskih letalskih prevoznikov in letaliških vozlišč v primerjavi z njihovimi konkurenti v sosednjih državah, na selitev virov CO<sub>2</sub>, in če so na voljo, informacije o razvoju morebitnega okvira politike za uporabo trajnostnih letalskih goriv na ravni ICAO. Poročilo obvešča tudi o tehnološkem napredku na področju raziskav in inovacij v letalski industriji, ki je pomemben za trajnostna letalska goriva, tudi v zvezi z zmanjšanjem emisij, ki niso emisije CO<sub>2</sub>.

V poročilu se lahko preuči, ali bi bilo treba to uredbo spremeniti, preučijo pa se lahko tudi možnosti za spremembe, če je ustrezno, v skladu z morebitnim okvirom politike o uporabi trajnostnih letalskih goriv na ravni organizacije ICAO.

Glede navedenih možnosti službe Komisije razmislijo o vključitvi mehanizmov za podporo proizvodnji in uporabi trajnostnih letalskih goriv, vključno z zbiranjem in uporabo sredstev, ter drugih mehanizmov, ki bi omogočili premostitev razlik v cenah med trajnostnimi letalskimi gorivi in konvencionalnimi letalskimi gorivi. S takimi mehanizmi naj bi se omejili negativni učinki te uredbe na letalsko povezljivost, preprečila preusmeritev prometa na letališka vozlišča v tretjih državah in ublažila selitev virov CO<sub>2</sub>.

Zlasti če do 31. decembra 2026 na mednarodni ravni ne bo podobno ambiciozne obvezne sheme za uporabo trajnostnih letalskih goriv za mednarodne lete, kot so zahteve iz te uredbe, ali mehanizmov, razvitih na mednarodni ravni, ki bi preprečili tveganje selitve virov CO<sub>2</sub> in izkrivljanja konkurence v mednarodnem letalstvu, Komisija razmisli o ciljnih mehanizmih, usmerjenih v preprečevanje navedenih učinkov, po potrebi tudi z razširitvijo Uredbe (EU) ...<sup>11</sup> na mednarodno letalstvo, ter drugih vrstah ukrepov ob upoštevanju končne destinacije zunaj ozemlja Unije.

Agencija se pri pripravi tega poročila vsaj šest mesecev pred njegovim sprejetjem posvetuje z odborom iz člena 13a(1).

---

<sup>11</sup> UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA [...] o vzpostavitvi mehanizma za ogljično prilagoditev na mejah.

## *Člen 15*

### **Začetek veljavnosti**

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

Uporablja se od 1. januarja 2023.

Vendar se za poročevalno obdobje v letu 2023 člena 4 in 5 uporabljata od 1. januarja 2025, člena 7 in 9 pa od 1. aprila 2024.

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

V Bruslju,

*Za Evropski parlament  
predsednik/predsednica*

*Za Svet  
predsednik/predsednica*

### **Priloga I (Obseg deležev)**

- (a) Od 1. januarja 2025 minimalni delež 2 % trajnostnih letalskih goriv.
- (b) Od 1. januarja 2030 minimalni delež 6 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 0,7 % sintetičnih letalskih goriv.
- (c) Od 1. januarja 2035 minimalni delež 20 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 5 % sintetičnih letalskih goriv.
- (d) Od 1. januarja 2040 minimalni delež 32 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 8 % sintetičnih letalskih goriv.
- (e) Od 1. januarja 2045 minimalni delež obsega 38 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 11 % sintetičnih letalskih goriv.
- (f) Od 1. januarja 2050 minimalni delež obsega 63 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 28 % sintetičnih letalskih goriv.

### **Priloga II – Predloga za operaterje zrakoplovov, ki poročajo**

Letališče Unije	Koda ICAO letališča Unije	Letna potreba po letalskem gorivu (v tonah)	Dejansko natočeno letalsko gorivo (v tonah)	Letna nenatočena količina (v tonah)	Skupna letna nenatočena količina (v tonah)

### **Predloga za poročanje operaterjev zrakoplovov o nakupih trajnostnih letalskih goriv**

Dobavitelj letalskega goriva	Kupljena količina (v tonah)	Tehnologija za pretvorbo	Značilnosti	Izvor surovin	Emisije v življenjskem ciklu