EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Predlog

# UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

## o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz

(Besedilo velja za EGP)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

# OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

## 1. OZADJE PREDLOGA

### • Razlogi za predlog in njegovi cilji

Dobro delujoč in konkurenčen notranji letalski trg je bistvenega pomena za mobilnost evropskih državljanov in celotno evropsko gospodarstvo. Leta 2018 je letalska in aeronavtična industrija zaposlovala približno 0,4 milijona ljudi neposredno v EU[1] in je leta 2017 prispevala k BDP EU za približno 2,1 %[2]. Letalstvo je močno gonilo družbene in regionalne kohezije, ki spodbuja turizem in poslovanje ter povezuje ljudi. Leta 2018[3] je na več kot 500 letališč v Evropi priletelo več kot 1,2 milijarde potnikov. Letalski sektor EU prispeva k evropskemu povezovanju in krepi položaj EU kot geopolitične vodilne sile.

Letalska povezljivost je glavno gonilo mobilnosti državljanov EU, razvoja regij EU in rasti gospodarstva kot celote. Visoke ravni letalske povezljivosti znotraj EU ter v EU in iz nje je najbolje zagotoviti, če trg zračnega prevoza EU deluje pod enakimi konkurenčnimi pogoji, kjer lahko vsi akterji na trgu delujejo na podlagi enakih možnosti. Ko se pojavijo izkrivljanja trga, lahko operaterje zrakoplovov ali letališča postavijo v slabši položaj v primerjavi s konkurenti. To pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti industrije in izgubo letalske povezljivosti za državljane in podjetja.

Zlasti je bistveno zagotoviti enake konkurenčne pogoje na celotnem trgu zračnega prevoza EU pri uporabi letalskega goriva. Dejansko letalsko gorivo predstavlja znaten delež stroškov operaterjev zrakoplovov, tj. do 25 % operativnih stroškov. Nihanja cen letalskega goriva lahko pomembno vplivajo na gospodarsko uspešnost operaterjev zrakoplovov. Poleg tega lahko razlike v ceni letalskega goriva med geografskimi lokacijami, kot se trenutno pojavljajo med letališči EU ali med letališči EU in zunaj nje, povzročijo, da operaterji zrakoplovov iz gospodarskih razlogov prilagodijo svoje strategije polnjenja z gorivom.

Prakse, kot je prevoz presežnega goriva, se pojavijo, ko operaterji zrakoplovov, da bi se izognili delnemu ali popolnemu polnjenju goriva na namembnem letališču, kjer je letalsko gorivo dražje, na določenem letališču natočijo več letalskega goriva, kot je potrebno. Prevoz presežnega goriva vodi do večje porabe goriva, kot je potrebno, in s tem do večjih emisij ter ogroža pravično konkurenco na trgu zračnega prevoza Unije. Poleg tega, da je prevoz presežnega goriva v nasprotju s prizadevanji Unije za razogljičenje letalstva, škoduje tudi zdravi konkurenci med akterji na letalskem trgu. Z uvedbo in povečanjem trajnostnega letalskega goriva na letališčih Unije se lahko prakse prevoza presežnega goriva poslabšajo zaradi povišanja stroškov letalskega goriva. Kar zadeva prevoz presežnega goriva, je cilj te uredbe ponovno vzpostaviti in ohraniti enake konkurenčne pogoje v sektorju zračnega prevoza, hkrati pa preprečiti kakršne koli škodljive učinke na okolje.

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Vir: SWD(2017) 207 final.

3 Vir: Eurostat; Posredna zaposlitev, ki jo ustvari letalski prevoz, lahko potroji neposredno zaposlovanje (Evropska komisija, 2015).

Komisija je decembra 2020 sprejela Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost[4]. Cilj te strategije je spodbuditi uporabo trajnostnih letalskih goriv. Trajnostna letalska goriva lahko pomembno prispevajo k doseganju večjega podnebnega cilja EU do leta 2030 in cilja podnebne nevtralnosti EU. Za namene te pobude trajnostna letalska goriva pomenijo tekoča nadomestna goriva, ki jih je mogoče nadomestiti s konvencionalnimi letalskimi gorivi. Za znatno zmanjšanje emisij mora letalski sektor zmanjšati svojo trenutno izključno odvisnost od fosilnih letalskih goriv ter pospešiti prehod na inovativne in trajnostne vrste goriv in tehnologij. Čeprav alternativne pogonske tehnologije za zrakoplove, kot si tiste, ki jih poganja električna energija ali vodik, obetajo pomemben napredek, bo za njihovo uvedbo v komercialno uporabo potrebnih precej prizadevanj in časa za pripravo. Ker mora zračni promet do leta 2030 zmanjšati svoj ogljični odtis na vseh območjih letenja, bo vloga trajnostnih tekočih letalskih goriv bistvenega pomena. Zato so potrebni tudi ukrepi za povečanje dobave in uporabe trajnostnih letalskih goriv na letališčih Unije.

Medtem ko je več letalskih poti za trajnostno letalsko gorivo certificiranih za uporabo v letalstvu, je njihova uporaba trenutno zanemarljiva zaradi pomanjkanja proizvodnje po dostopni ceni. Pooblastilo za namešavanje goriv, ki je posebej namenjeno letalskemu sektorju, je potrebno za spodbujanje uporabe najbolj inovativnih in trajnostnih tehnologij za gorivo. To bi sčasoma povečalo proizvodno zmogljivost in znižalo proizvodne stroške. Ker morajo trajnostna letalska goriva do leta 2030 predstavljati vsaj 5 % letalskih goriv, do leta 2050 pa 63 %, je bistvenega pomena, da imajo tehnologije za gorivo, ki jih podpira ta uredba, največji potencial v smislu inovacij, razogljičenja in razpoložljivosti. To je bistveni pogoj, potreben za izpolnitev prihodnjih potreb po letalstvu in prispevek k doseganju ciljev razogljičenja. To bi moralo zajemati zlasti napredna pogonska biogoriva in sintetična letalska goriva. Sintetična letalska goriva lahko zlasti prihranijo do 85 % ali več emisij v primerjavi s fosilnimi letalskimi gorivi. Če se proizvajajo iz električne energije iz obnovljivih virov in ogljika, zajetega neposredno iz zraka, lahko potencialni prihranki pri emisijah v primerjavi s fosilnim letalskim gorivom dosežejo 100 % prihrankov. Kot taka imajo sintetična letalska goriva največji potencial za razogljičenje vseh vrst goriva, obravnavanih v tej pobudi. Njihov proizvodni proces je še posebno gospodaren z viri, zlasti pri rabi vode, v primerjavi s proizvodno potjo drugih trajnostnih letalskih goriv. Čeprav bi lahko sintetična letalska goriva znatno prispevala k razogljičenju tega sektorja, je njihov pojav na trgu v znatnih količinah do leta 2030 brez ciljno usmerjene politične podpore malo verjeten. Dejansko se ocenjuje, da so proizvodni stroški sintetičnih letalskih goriv trenutno za tri- do šestkrat višji od trenutne tržne cene fosilnih letalskih goriv. Ker naj bi sintetična letalska goriva imela vlogo pri razogljičenju sektorja že leta 2030 in bi morala do leta 2050 prispevati vsaj 28 % mešanice letalskih goriv, je zato treba s to uredbo določiti posebno podobveznost, ki spodbuja njihovo uvedbo na trg. To naj bi delno zmanjšalo tveganje naložb v proizvodno zmogljivost sintetičnega letalskega goriva in omogočilo povečanje proizvodne zmogljivosti.

[4] Vir: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en.

Iz trajnostnih razlogov biogoriva prve generacije, kot so biogoriva iz krme, živil in poljščin, ki imajo omejen potencial nadgradljivosti in predstavljajo pomisleke glede trajnostnosti, ne bi smela prejeti podpore. Do posredne spremembe rabe zemljišč pride, kadar gojenje poljščin za biogoriva, druga tekoča biogoriva in biomasna goriva 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. 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, pridobljenih iz surovin, za katera je značilno veliko povečanje proizvodnega območja na zemljišča z visoko zalogo ogljika. 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. Zato se ne bi smela spodbujati goriva iz živil in krme. Ta pristop je v skladu z ustreznim okvirom politike Unije, ki iz okoljskih razlogov omejuje ali celo ukinja uporabo biogoriv iz poljščin. To zlasti velja za direktivo o energiji iz obnovljivih virov, ki omejuje uporabo biogoriv iz poljščin zaradi omejenih okoljskih koristi, omejenega potenciala prihranka toplogrednih plinov in dejstva, da taka biogoriva neposredno konkurirajo sektorjema živil in krme za dostop do surovin. Z nevključitvijo biogoriv iz poljščin bi bilo treba preprečiti tveganje izpodrivanja biogoriv iz sektorja cestnega prometa v letalski promet, saj bi to lahko upočasnilo razogljičenje cestnega prometa, ki danes ostaja daleč najbolj onesnažujoča vrsta prevoza. 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.

Tehnologije, ki so industrijsko najbolj dovršene in imajo hkrati visoke ravni potenciala za trajnostnost, kot so trajnostna letalska goriva, pridobljena iz odpadnih lipidov (surovine, navedene v Prilogi IX, del B, k prenovljeni direktivi o energiji iz obnovljivih virov), bi morale biti primerne za dajanje na trg in že kratkoročno omogočiti zmanjšanje emisij. Čeprav naj bi ta ukrep bistveno zmanjšal emisije iz celotnega prometnega sektorja, se danes velika večina tekočih biogoriv proizvaja za sektor cestnega prometa. Zato se lahko pride do prehoda surovin s proizvodnje biogoriv v sektorju cestnega prometa na proizvodnjo za letalski sektor, vendar bi bil ta prehod omejen. Dejansko se ocenjuje, da bi bilo potencialno izpodrivanje biogoriv, pridobljenih iz Priloge IX, del B, k prenovljeni direktivi o energiji iz obnovljivih virov, do leta 2030 približno 3,2-odstotno[5].

[5] Ocena učinka predloga uredbe o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz.

Pričakuje se, da bo postopna uvedba trajnostnih letalskih goriv na trg zračnega prevoza povzročila povišanje stroškov letalskega goriva za letalske prevoznike. To lahko poudari obstoječe prakse izkrivljanja s strani operaterjev zrakoplovov, kot je prevoz presežnega goriva. Zato je cilj tega predloga uredbe opremiti letalski trg EU s strogimi pravili, ki bodo zagotovila, da se na letališčih EU postopno uvede vse večji delež trajnostnih letalskih goriv brez škodljivih učinkov na konkurenčnost notranjega letalskega trga EU.

Bistven dejavnik pri zagotavljanju, da obveznost dobave trajnostnih letalskih goriv ne škoduje enakim konkurenčnim pogojem na trgu zračnega prevoza, je vsem dobaviteljem letalskega goriva na notranjem trgu EU naložiti jasno in enotno obveznost. Zaradi čezmejnega značaja in svetovne razsežnosti zračnega prometa ima usklajena uredba s področja letalstva prednost pred okvirom, ki zahteva prenos na nacionalni ravni, saj bi slednji lahko privedel do različnih nacionalnih ukrepov z različnimi zahtevami in cilji. Za jasno in učinkovito zasnovo politike bi morale biti obveznosti dobaviteljev letalskega goriva glede trajnostnih letalskih goriv določene izključno v tej uredbi, ki je *lex specialis* direktive o energiji iz obnovljivih virov. Ker Uredba določa minimalne deleže trajnostnega letalskega goriva, letalskim prevoznikom ali dobaviteljem goriva ne preprečuje doseganja ambicioznejših okoljskih ciljev ali iskanja drugih gospodarskih/finančnih prednosti, povezanih s trajnostnimi letalskimi gorivi, s polnjenjem ali dobavo večjih količin trajnostnih letalskih goriv. V ta namen bi si morali letalski prevozniki prizadevati za zagotovitev ustreznih sporazumov z dobavitelji letalskega goriva za povečanje uporabe trajnostnih letalskih goriv. Uredba ne vključuje trgovanja s certifikati (tako imenovan sistem „certifikatov, s katerimi se lahko trguje“). Če bi se v prihodnje kadar koli uvedlo trgovanje, bi ga morala urejati stroga pravila, ki zagotavljajo okoljsko celovitost sistema.

To uredbo bi morala spremljati okrepljena prizadevanja EU in njenih držav članic pri organizaciji ICAO za določitev zavezujočih ciljev za uporabo trajnostnih letalskih goriv v mednarodnem letalstvu s strateškim zavezništvom EU za krepitev vrednostne verige proizvodnje trajnostnih letalskih goriv v EU, zlasti za najbolj inovativne tehnologije, kot so napredna pogonska biogoriva in sintetična letalska goriva, vključno zlasti z mehanizmi financiranja, kot so pogodbe za razlike in ukrepe za olajšanje certificiranja inovativnih tehnologij za trajnostna letalska goriva.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Ta predlog uredbe je skladen s politiko EU glede zračnega prevoza in zlasti z ustreznimi pravili, ki tvorijo okvir notranjega letalskega trga EU. Sledi istim ciljem kot Uredba (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti, in sicer za zagotovitev, da lahko letalski prevozniki, ki poslujejo v EU, konkurirajo na podlagi enakih možnosti. Predlagana uredba je tudi v skladu z Uredbo (EU) 2019/712 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o varstvu konkurence v zračnem prevozu, katere cilj je zagotoviti, da bodo lahko vsi letalski prevozniki, ki opravljajo lete v EU in iz nje, koristili enake konkurenčne pogoje.

Ta predlog uredbe je skladen z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva, ki vzpostavlja Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA), in zlasti z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012

z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije. Predlagana uredba zahteva, da agencija EASA prejema in obdeluje poročila letalskih prevoznikov, zlasti o polnjenju letalskega goriva. Obveznost polnjenja letalskega goriva iz predlagane uredbe bi morala biti skladna s pravili o varnosti letalskega goriva iz Uredbe (EU) št. 965/2012.

Predlagana uredba je skladna z direktivo o energiji iz obnovljivih virov[6] (prenovljena direktiva o energiji iz obnovljivih virov), saj naj bi privedla do večje uporabe energije iz obnovljivih virov v zračnem prevozu. Predlagana uredba se opira na sestavne dele pravil prenovljene direktive o energiji iz obnovljivih virov, zlasti na njen okvir trajnostnosti. Prenovljena direktiva o energiji iz obnovljivih virov je medsektorski okvir, ki določa cilje za splošne sektorje. Zaradi specifičnosti letalskega sektorja, zlasti zaradi močnega pritiska sektorja na konkurenčne stroške na ravni EU in svetovni ravni ter visoko integriranega in konkurenčnega notranjega letalskega trga EU in njegove globalne razsežnosti, spodbujanje uporabe trajnostnih letalskih goriv ni zadostovalo. Predlagana uredba določa popolnoma usklajene zahteve za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev med letalskimi prevozniki in izogibanje podrejenemu konkurenčnemu položaju med letališči EU.

Predlagana uredba je skladna s sistemom EU za trgovanje z emisijami (EU ETS)[7], ki se uporablja za letalstvo. Pričakuje se nemotena interakcija s sistemom EU ETS, ki vsebuje spodbudo za operaterje zrakoplovov, da uporabljajo trajnostna letalska goriva, kar pomeni, da letalskim prevoznikom ni treba predati pravic pri poročanju o uporabi trajnostnih letalskih goriv. Učinek sistema EU ETS naj bi se okrepil v okviru naslednje revizije. Predlagana uredba temelji na sistemu EU ETS z navzkrižnim sklicevanjem na postopke, potrebne za preverjanje poročil letalskih prevoznikov (člena 14 in 15 direktive o EU ETS).

Predlagana uredba je skladna z direktivo o infrastrukturi za alternativna goriva, vendar naj bi bila povezava z njo omejena. Direktiva ustvarja skupni okvir ukrepov za uvedbo infrastrukture za alternativna goriva v EU. Ker so trajnostna letalska goriva zamenljiva s konvencionalnim letalskim gorivom, so dodatne potrebe po infrastrukturi na letališčih omejene, kljub temu pa je treba zagotoviti, da je zagotovljena infrastruktura primerna za predvideni namen.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Cilji predlagane uredbe so tudi v skladu s cilji evropskega zelenega dogovora, in sicer doseči 55-odstotno zmanjšanje emisij na ravni EU do leta 2030 in ogljično nevtralno gospodarstvo do leta 2050. Njen cilj je zagotoviti enake konkurenčne pogoje med akterji na enotnem letalskem trgu in sektor opremiti s strogimi pravili, ki zagotavljajo njegovo konkurenčnost, hkrati pa uvesti vse večje deleže trajnostnih letalskih goriv. To je v skladu s cilji politike EU za hitro okrevanje sektorjev, ki jih je kriza zaradi COVID-19 najbolj prizadela, in za močan enotni trg EU, ki prispeva k visokim stopnjam rasti in zaposlovanja. Nazadnje, predlagana

[6] Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov.

[7] 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.

uredba je v skladu s cilji prehoda s fosilne energije na obnovljive vire energije in izboljšanja energetske varnosti EU z zmanjšanjem naše odvisnosti od energentov iz tretjih držav.

## 2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

### • Pravna podlaga

Cilj predlagane uredbe je zagotoviti enake konkurenčne pogoje med akterji na enotnem letalskem trgu in sektor opremiti s trdnimi pravili, ki zagotavljajo njegovo konkurenčnost, hkrati pa povečevati njegovo trajnostnost. Pravno besedilo bo vključevalo podrobne določbe s področja letalstva, ki obravnavajo kompleksnost sektorja.

Člen 100(2) Unijo pooblašča, da določi ustrezne določbe za zračni prevoz.

### • Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Zračni prevoz je za EU zelo velikega pomena, saj je zelo integriran trg, ki deluje v omrežni razsežnosti po vsej EU in širše. Za zračni prevoz velja čezmejna razsežnost, zaradi česar vsak razdrobljen regulativni okvir predstavlja veliko oviro za gospodarske subjekte zračnega prevoza.

Ukrepanje na ravni EU je potrebno, saj konkurenčnosti notranjega letalskega trga EU kot celote ni mogoče ustrezno obravnavati na nacionalni ravni. Potrebno je zlasti, da bi se izognili različnim nacionalnim ukrepom z morebitnimi neželenimi učinki. Čeprav je cilj predlagane uredbe ponovno vzpostaviti enake konkurenčne pogoje na trgu zračnega prevoza, bi lahko različne ravni obveznosti na državo članico povzročile nasprotni učinek in dodatno izkrivile letalski trg ter spodbudile škodljive prakse operaterjev zrakoplovov, kot je prevoz presežnega goriva.

Nazadnje, ko gre za uvedbo obveznosti dobave trajnostnih letalskih goriv, se pričakuje, da bodo ukrepi na ravni EU z usklajenimi standardi s področja letalstva, ki veljajo neposredno za akterje na trgu, učinkovitejši od nacionalnih ukrepov, ki določajo različne zahteve in cilje.

### • Sorazmernost

Pričakuje se, da bodo ukrepi na ravni EU določili jasno politično smer za udeležence na trgu v letalski industriji in industriji goriv. Jasen sklop pravil EU na ravni EU pomeni, da lahko letalski prevozniki opravljajo lete na podlagi enakih možnosti po vsej EU, s čimer se ponovno vzpostavijo enaki konkurenčni pogoji za letalske prevoznike in letališča. Prav tako bo industriji letalskih goriv dal jasno sporočilo o ravni oskrbe z gorivom in tehnologijah za gorivo, v katere naj se vlaga. Enotni sklop pravil pomeni tudi nižje stroške skladnosti za udeležence na trgu.

Ukrepi na ravni EU v zvezi s trajnostnim letalskim gorivom bi prispevali k doseganju večje podnebne ambicije EU, kot je določena v evropskih podnebnih pravilih. V načrtu za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030 je navedeno, da ima trajnostno letalsko gorivo pomembno vlogo pri zmanjševanju emisij v letalstvu do leta 2030 in leta 2050 ter pri doseganju podnebnih ciljev EU. Zato vzpostavitev pravil EU o proizvodnji in uporabi trajnostnega letalskega goriva omogoča „prilagojen“ pristop k doseganju ciljev. Opiranje na nacionalne ukrepe le z verjetno drugačnimi cilji (če sploh) bi predstavljalo tveganje, da

skupna raven ambicioznosti ne bo zadostovala. Sedanja pobuda lahko podpira tudi prihodnji pregled direktive o energiji iz obnovljivih virov s povečanjem deleža energije iz obnovljivih virov v prevoznem sektorju.

Ukrepi na ravni EU imajo lahko pozitivne učinke na mednarodni ravni. Glede na to, da bi posredovanje EU vplivalo na celoten letalski trg in trg trajnostnega letalskega goriva v EU, se pričakuje, da bo v odnosu do tretjih držav imelo večjo vlogo kot posamezne nacionalne pobude. Učinki prelivanja bodo verjetno tudi lažje nastopili, zato lahko tretje države preučijo sprejetje podobnih ukrepov. To pa bi lahko pospešilo tekoče delo na ravni organizacije ICAO glede uporabe trajnostnega letalskega goriva. Skratka, ukrepanje EU bi lahko spodbudilo nadaljnji razvoj proizvodnje in uporabe trajnostnega letalskega goriva zunaj EU, kar bi lahko pripomoglo k ustvarjanju enakih konkurenčnih pogojev na svetovni ravni, pa tudi k zmanjšanju emisij v zračnem prevozu v širšem obsegu.

- **Izbira instrumenta**

To pobudo je treba uvesti hitro in učinkovito kot ključni rezultat evropskega zelenega dogovora ter Strategije za trajnostno in pametno mobilnost ter kot nujen gradnik za doseganje podnebnih ciljev EU do leta 2030 in leta 2050, s čimer bo letalski sektor pospešil lastno razogljičenje, ne da bi pri tem ogrozil dokazane koristi visoko integriranega notranjega letalskega trga. Kot je pojasnjeno v Prilogi 11, oddelek 1.4, je to mogoče uspešneje doseči z neposrednim nadzorom gospodarskih subjektov na ravni EU z uredbo o notranjem trgu. Skupna pravila, ki veljajo neposredno in enotno za akterje na letalskem trgu in trgu goriva po vsej EU, bodo zagotovila jasnost in enotnost. Ker je enotni letalski trg že sam po sebi integriran na ravni EU, najbolje deluje, če pravila za vse letalske prevoznike veljajo enako. Uvedba istih zahtev za vse udeležence na trgu zmanjšuje tveganje izkrivljanja konkurence in akterjem na letalskem trgu zunaj EU daje jasna sporočila, kadar letijo v EU. Enoten sklop pravil po vsej EU, kot je določeno v Uredbi, bo trgu dal jasna in močna sporočila. Ker prehod na trajnostno letalsko gorivo zahteva znatne naložbe, je nujno, da regulativni okvir zagotovi enoten, dolgoročen in trden sklop pravil za vse vlagatelje po vsej EU. Zlasti je ključnega pomena, da se prepreči ustvarjanje sklopa različnih ukrepov na nacionalni ravni, kot bi bilo v primeru, če bi se izvajali v okviru medsektorske direktive. Čeprav to lahko deluje z načini prevoza, kot sta cestni ali železniški, pa ne more biti uspešno pri načinih prevoza, ki so čezmejni in globalni, kot je letalstvo. Tržni obseg večine letalskih prevoznikov je na ravni EU ali celo na svetovni ravni. Različni nacionalni prenosi bi lahko zmanjšali učinkovitost politike in ogrozili učinkovito razogljičenje zračnega prevoza. Prav tako bi lahko privedli do različnih gospodarskih ravnanj v letalski industriji in industriji goriv v posameznih državah članicah. To bi lahko vodilo do praks izogibanja stroškom (npr. s prevozom presežnega goriva), kar bi ogrozilo delovanje enotnega trga. Ta pobuda bo pomembno vplivala na akterje na področju zračnega prevoza in na notranji letalski trg kot celoto. Bistveno je, da obveznosti, naložene vsem letalskim prevoznikom, za vse letalske prevoznike veljajo enako, kar se lahko zagotovi z uredbo. Za učinkovitost te pobude je enako pomembno, da se tudi obveznost oskrbe s trajnostnim gorivom izvaja in izvršuje enotno. Različne obveznosti glede oskrbe s trajnostnim gorivom na različnih področjih EU (npr. različni cilji, različni standardi trajnostnosti itd.) bi določale različno obravnavo letalskih prevoznikov in bi lahko povzročile izkrivljanje konkurence med letališči EU ali postavile akterje v letalstvu EU v slabši položaj v primerjavi

s konkurenti zunaj EU. To pobudo bi bilo treba izvesti v ločeni uredbi, da bi se upoštevale posebnosti in kompleksnost enotnega letalskega trga.

## 3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

### • Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje

Gre za novo pobudo. Zato naknadne ocene in preverjanja primernosti ni bilo.

### • Posvetovanja z deležniki

Ta predlog uredbe sledi celovitemu posvetovanju, ki je potekalo v letu 2020. Komisija je marca in aprila 2020 opravila javno posvetovanje o začetni oceni učinka. Javni organi, letalska industrija in industrija goriv,neprofitne organizacije, akademiki in državljani so prejeli skupno 121 povratnih informacij. Na splošno je bila v povratnih informacijah izražena podpora regulativnim ukrepom na ravni EU za spodbujanje uporabe trajnostnih letalskih goriv. Komisija je organizirala dve okrogli mizi (marca in novembra 2020), ki sta obe vključevale seje, namenjene razpravam z deležniki in državami članicami, ter seje, namenjene samo razpravam z državami članicami. Okrogli mizi sta zagotovili neposredna mnenja in njihovo izmenjavo z udeleženci o potrebi po regulativnih ukrepih na ravni EU o trajnostnih letalskih gorivih. Prva okrogla miza je ponudila dragocen vpogled v opredelitev težave, druga okrogla miza pa se je osredotočila na možnosti politike, ki so udeležencem omogočile, da izrazijo mnenja glede svojih prednostnih možnosti, in predlagale prilagoditve pri oblikovanju predlaganih možnosti. Od avgusta do oktobra 2020 je potekalo 12-tedensko javno posvetovanje. Javni organi, letalska industrija in industrija goriv,nevladne organizacije, akademiki in državljani so zbrali skupno 156 odgovorov. Na splošno je bila v odgovorih izražena podpora regulativnim ukrepom na ravni EU za spodbujanje sprejetja trajnostnih letalskih goriv v obliki pooblastila za namešavanje trajnostnih letalskih goriv. Zbrani so bili dragoceni podatki o tem, katerim specifičnim zasnovam tega ukrepa so anketiranci dali prednost. Nazadnje, med podporno študijo, ki jo je opravil zunanji izvajalec, je bilo izvedeno ciljno usmerjeno posvetovanje za pridobitev posebnih in podrobnih informacij o delovanju letalskega trga, stanju na trgu letalskih goriv, proizvodnji trajnostnih letalskih goriv in različne obstoječe ali prihodnje politike, ki podpirajo uporabo trajnostnih letalskih goriv. To ciljno usmerjeno posvetovanje je bilo osredotočeno na akterje iz letalske industrije, industrije letalskih goriv, držav članic, neprofitnih organizacij in mednarodnih letalskih organizacij.

V tej celoviti strategiji posvetovanja je velika večina deležnikov iz letalstva (letalski prevozniki, letališča, proizvajalcev zrakoplovov) in industrije goriv, držav članic in nevladnih organizacij podpirala vzpostavitev obveznosti glede trajnostnega letalskega goriva kot učinkovitega mehanizma politike za spodbujanje proizvodnje in uporabe trajnostnega letalskega goriva ter uspešno razogljičenje letalskega sektorja. Deležniki so bili glede posebne zasnove možnosti precej razdeljeni, vendar večina dobaviteljev goriva, držav članic, nevladnih organizacij, letališč in nekaterih letalskih prevoznikov podpira obveznost dobave trajnostnih letalskih goriv s prožnostjo pri distribuciji goriva in pokrivanjem dobavljenega letalskega goriva za vse, ki odhajajo z letališč EU. Hkrati je večina deležnikov prepoznala

potrebo po ukrepih, ki preprečujejo uhajanje $CO_2$ in izkrivljanje na notranjem letalskem trgu. Večina deležnikov (letalski prevozniki, letališča, industrija goriva, nevladne organizacije, države članice) podpira tudi posebne spodbude za podporo obnovljivim gorivom nebiološkega izvora. Vsi ti ukrepi so bili vključeni v prednostno možnost politike.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Študijo v podporo oceni učinka, ki podpira ta predlog, je izvedel zunanji izvajalec. Ta študija se je začela julija 2020 in končala v začetku leta 2021. Študija je službam Komisije zagotovila dragocene informacije, zlasti za oblikovanje možnosti politike, oceno njihovih okoljskih, gospodarskih in družbenih učinkov ter zbiranje mnenj neposredno prizadetih deležnikov.

- **Ocena učinka**

Predlagane možnosti politike so bile strukturirane okrog regulativne zahteve, ki jo sestavlja obveznost glede trajnostnega letalskega goriva. Ta zahteva omogoča ponovno vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev v sektorju zračnega prevoza glede polnjenja letalskega goriva in njegovega vzdrževanja, hkrati pa povečuje uporabo trajnostnih letalskih goriv v letalstvu. Možnosti politike so zagotavljale različne načine oblikovanja obveznosti. Prvi sklop možnosti je vključeval obveznost dobaviteljev goriva, da distribuirajo trajnostno letalsko gorivo na vseh letališčih EU. Drugi sklop možnosti je vključeval obveznost letalskih prevoznikov, da pri letih z letališč EU (ena podmožnost je zajemala vse lete, druga podmožnost pa le lete znotraj EU) uporabljajo trajnostno letalsko gorivo. Nazadnje je tretji sklop možnosti vključeval obveznost dobaviteljev goriva, da na začetku trajnostno letalsko gorivo distribuirajo z določeno prožnostjo, in obveznost letalskih prevoznikov, da pred odhodom z letališč EU uporabijo letalsko gorivo. Cilji so bili oblikovani glede na količino trajnostnih letalskih goriv za možnosti in glede na zmanjšanje intenzivnosti $CO_2$ pri letalskem goriva za druge. Vse možnosti so vsebovale spodbude za podporo obnovljivim gorivom nebiološkega izvora. Prednostna možnost je bila, da se dobaviteljem goriva naloži pooblastilo namešavanja trajnostnega letalskega goriva, letalskim prevoznikom pa obveznost polnjenja letalskega goriva, vključno s pooblastilom glede obnovljivih goriv nebiološkega izvora. Ta možnost je bila prednostna, saj zagotavlja enake konkurenčne pogoje na trgu zračnega prevoza, hkrati pa znatno poveča proizvodnjo in uporabo trajnostnega letalskega goriva.

Prednostne možnosti politike omogočajo, da industrija letalskega prevoza ostane konkurenčna, in vodijo do znatnega zmanjšanja emisij $CO_2$ od vrtine do kril v letalskem sektorju, tj. za približno 60–61 % do leta 2050, v primerjavi z izhodiščnim scenarijem. Emisije onesnaževal zraka se bodo do leta 2050 glede na izhodiščno vrednost zmanjšale za približno 9 %. Na splošno se okoljski stroški letalstva (povezani z emisijami $CO_2$ in emisijami onesnaževal zraka) znižajo za približno 87–88 milijard EUR v primerjavi z izhodiščno vrednostjo, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2021–2050. Proizvodne zmogljivosti trajnostnega letalskega goriva se do leta 2050 povečajo za dodatnih 25,5–25,6 Mt. Pojav trajnostnega letalskega goriva na trgu vodi do velikega zmanjšanja odvisnosti letalstva od fosilnih letalskih goriv, katerih poraba se do leta 2050 zmanjša za 65 % v primerjavi z izhodiščno vrednostjo. Energetska varnost EU se izboljša, če se uvoz fosilne energije iz tretjih držav zmanjša, surovine in električna energija iz obnovljivih virov za proizvodnjo trajnostnih

letalskih goriv pa izvirajo iz EU (trajnostna letalska goriva, proizvedena v EU, bodo leta 2050 predstavljala 92 % celotne uporabe trajnostnih letalskih goriv). V skladu s prednostnimi možnostmi politike se tehnologije za trajnostno letalsko gorivo z največjim potencialom razogljičenja na trgu pojavijo v znatnih količinah prej kot brez ukrepanja politike. Cene trajnostnega letalskega goriva se v primerjavi s sedanjimi ocenami znižujejo, kar sčasoma prispeva k zmanjšanju vrzeli v ceni v primerjavi s fosilnimi letalskimi gorivi. Prednostne možnosti politike vodijo do neto ustvarjanja delovnih mest v EU, tj. približno 202 100 dodatnih delovnih mest v primerjavi z izhodiščno vrednostjo. Nazadnje, zmanjšanje onesnaženosti zraka ima pozitivne učinke na javno zdravje (tj. zunanji stroški onesnaženja zraka se v obdobju 2021–2050 v primerjavi z izhodiščno vrednostjo znižajo za približno 1,5 milijarde EUR).

Splošni prednostni možnosti C1 in C2 vodita do povišanja stroškov za 20,3 milijarde EUR (C1) in 14,6 milijarde EUR (C2) glede na izhodiščno vrednost v obdobju 2021–2050. Ti stroški so večinoma posledica povišanja stroškov letalskega goriva glede na izhodiščno vrednost, tj. 103,5 milijarde EUR (C1) in 88,2 milijarde EUR (C2), izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2021–2050. Povišanje stroškov goriva se kaže v cenah letalskih prevoznin, ki naj bi se do leta 2050 povišale za približno 8,1–8,2 %. Višje cene letalskih prevoznin vodijo v rahlo zmanjšanje celotne dejavnosti potniškega zračnega prevoza glede na izhodiščno vrednost, kljub temu da se dejavnost do leta 2050 glede na leto 2015 še vedno povečuje za 77 %. To vodi do nižjih kapitalskih in obratovalnih stroškov zračnega prevoza glede na izhodiščno vrednost, tj. za 84 milijard EUR (C1) in 74,5 milijarde EUR (C2). Dodatni logistični stroški znašajo 0,19 milijarde EUR (C1 in C2). Letalski prevozniki imajo tudi višje stroške poročanja v višini 0,34 milijarde EUR (C1 in C2) glede na izhodiščno vrednost, izraženo kot sedanja vrednost v obdobju 2021–2050. Za proizvajalce trajnostnih letalskih goriv so naložbene potrebe v obdobju 2021–2050 ocenjene na približno 10,4–10,5 milijarde EUR. Dejansko je treba v EU do leta 2050 zgraditi dodatnih 104–106 obratov za trajnostna letalska goriva za izpolnitev zahtevanih proizvodnih zmogljivosti glede trajnostnih letalskih goriv.

- **Ustreznost in poenostavitev predpisov**

Predlagana uredba preprečuje nalaganje nepotrebnega bremena gospodarskim subjektom z zniževanjem stroškov skladnosti. Zlasti v prvih petih letih izvajanja zagotavlja določeno prožnost pri načinu, kako lahko dobavitelji letalskega goriva izpolnijo obveznost glede dobave trajnostnega letalskega goriva. To naj bi znižalo logistične stroške in preprečilo povišanje stroškov trajnostnega letalskega goriva. Ker letalska goriva predstavljajo velik delež operativnih stroškov operaterjev zrakoplovov, se pričakuje, da bo to pozitivno vplivalo na njihovo konkurenčnost.

- **Temeljne pravice**

Ta predlog nima učinka na temeljne pravice.

## 4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Proračunske posledice so povezane zlasti s pregledom poročil in oceno skladnosti gospodarskih subjektov, za katere veljajo obveznosti, ter z letnim poročanje agencije EASA Komisiji. Te so podrobno ocenjene v oceni finančnih posledic zakonodajnega predloga. Odločitve v zvezi z razvojem informacijske tehnologije in oddajo javnih naročil bo moral predhodno odobriti Odbor Evropske komisije za informacijsko tehnologijo in kibernetsko varnost.

## 5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditve spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Predlagana uredba vključuje sisteme spremljanja, poročanja in preverjanja, da se zagotovi njeno pravilno izvajanje. Zlasti morajo operaterji zrakoplovov in dobavitelji goriva poročati letno. Taka poročila bodo preverili neodvisni organi, ocenila pa se bo tudi skladnost operaterjev zrakoplovov in dobaviteljev goriva, da se ugotovi, ali so izpolnili svoje obveznosti. Poleg tega bo agencija EASA letno poročala Komisiji, zlasti o skladnosti gospodarskih subjektov ter o stanju letalskega trga in trga trajnostnih letalskih goriv. Nazadnje bo Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu najmanj vsakih pet let po datumu začetka uporabe te uredbe poročala o razvoju trga letalskih goriv in njegovem vplivu na notranji letalski trg Unije, vključno z morebitno razširitvijo področja uporabe te uredbe na druge vire energije in morebitno potrebo po prilagoditvi posebnih značilnosti predlagane uredbe.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1 predloga opisuje predmet urejanja predlagane uredbe, ki določa usklajena pravila, katerih cilj je ohraniti enake konkurenčne pogoje na notranjem letalskem trgu Unije, hkrati pa povečati uporabo trajnostnih letalskih goriv s strani operaterjev zrakoplovov in distribucijo trajnostnih letalskih goriv na letališčih Unije. Člen 2 določa področje uporabe Uredbe. Člen 3 vsebuje več opredelitev pojmov, pomembnih za Uredbo. Člen 4 določa obveznost dobaviteljev letalskega goriva, da zagotovijo, da vse letalsko gorivo, ki je na voljo operaterjem zrakoplovov na letališčih Unije, vsebuje minimalni delež trajnostnega letalskega goriva, vključno z minimalnim deležem sintetičnega goriva. Člen 5 določa obveznost operaterjev zrakoplovov, da zagotovijo, da letna količina letalskega goriva, napolnjenega na danem letališču Unije, znaša najmanj 90 % letne potrebe po letalskem gorivu. Člen 6 določa obveznosti letališč Unije, da zagotovijo infrastrukturo, potrebno za lažji dostop operaterjev zrakoplovov do letalskih goriv, ki vsebujejo deleže trajnostnih letalskih goriv. Člen 7 določa obveznosti poročanja operaterjev zrakoplovov. Člen 8 določa pravila o upravičenosti uporabe trajnostnih letalskih goriv, ki zadevajo več kot eno shemo za toplogredne pline. Člen 9 določa obveznosti poročanja dobaviteljev letalskega goriva. Člen 10 določa pravila o pristojnih organih, ki jih imenujejo države članice za zagotavljanje izvrševanja te uredbe. Člen 11 določa pravila o upravnih globah. Člen 12 določa obveznost agencije EASA, da objavi letno tehnično poročilo na podlagi letnih poročil, ki jih predložijo operaterji zrakoplovov in dobavitelji goriva. Člen 13 določa petletno prehodno obdobje, v katerem lahko dobavitelji letalskega goriva v povprečju dobavijo minimalni delež trajnostnega letalskega goriva za vse letalsko gorivo, ki so ga v navedenem poročevalnem obdobju dobavili na letališčih Unije.

Člen 14 določa obveznost Komisije, da Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o različnih vidikih uporabe te uredbe vsaj vsakih pet let. Člen 15 določa datum začetka veljavnosti Uredbe. Priloga I določa minimalne deleže trajnostnega letalskega goriva, vključno z minimalnimi deleži sintetičnega goriva, za letalsko gorivo, ki ga je treba dobavljati, Priloga II pa vsebuje predlogo za obveznost poročanja operaterjev zrakoplovov.

2021/0205 (COD)

Predlog

# 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[8],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[9],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V zadnjih desetletjih je imel letalski 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 prispevala k izboljšanju povezljivosti v Uniji in s tretjimi državami ter je pomemben dejavnik gospodarstva Unije.

(2) Letalski 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.

---

8 UL C , , str. .

9 UL C , , str. .

(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 predstavlja znaten delež stroškov operaterjev zrakoplovov. Nihanja v cenah goriva lahko pomembno 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 povezljivosti. 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 prometa 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[10], 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, trajnostna letalska goriva ponujajo edino 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

[10] 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.

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 aromatov v končnem gorivu, ki ga uporablja operater, in tako pripomogla k zmanjšanju emisij, ki niso emisije $CO_2$. Pričakuje se, da bodo druge alternative za pogon letal, kot so elektrika ali tekoči vodik, postopoma prispevale k razogljičenju letalskega prevoza, pri čemer bo treba začeti z leti na kratke razdalje.

(9) Postopna uvedba trajnostnih letalskih goriv na trg zračnega prevoza bo letalskim prevoznikom predstavljala 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.

(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[11]. 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, za katerega je proizvodnja goriv iz obnovljivih virov dražja, hkrati pa je v celoti integriran evropski notranji trg prevoza v primerjavi z drugimi načini prevoza, 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 prenosi 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.

(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

[11] 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).

konkurence med gospodarskimi subjekti ali nepoštenim praksam izogibanja stroškom v zvezi s polnjenjem s strani operaterjev zrakoplovov.

(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 EU 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, 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 nepotrebnega bremena operacijam zračnega prevoza na majhnih letališčih. Določiti bi bilo treba letni prag za letalski potniški in tovorni promet, pri čemer Uredba ne bi zajemala letališč pod tem pragom, vendar bi moralo področje uporabe Uredbe zajemati vsaj 95 % celotnega prometa z odhodom z letališč Unije. 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. V ta namen bi morala biti ustrezna trajnostna letalska goriva, proizvedena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, dela A in B, k Direktivi (EU) 2018/2001, ter sintetična letalska goriva. Zlasti trajnostna letalska goriva, pridobljena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, del B, k Direktivi (EU) 2018/2001, so bistvenega pomena, saj gre za trenutno najbolj komercialno zrelo tehnologijo za kratkoročno razogljičenje zračnega prevoza.

(17) Iz trajnostnih razlogov goriva iz živil in krme ne bi smela biti ustrezna. 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 omejitev 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. Neprimernost 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) Potreben je enak, jasen in trden okvir trajnostnosti, da se akterjem v letalski industriji in industriji goriv zagotovi varnost glede primernosti trajnostnih letalskih goriv v okviru te uredbe. Za zagotovitev skladnosti z drugimi povezanimi politikami EU bi bilo treba primernost trajnostnih letalskih goriv določiti v skladu s trajnostnimi merili iz člena 29 Direktive 2018/2001[12].

(19) Cilj te uredbe bi moral 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 vsa letališča Unije, zajeta v tej uredbi, prejeti enotne minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv. Čeprav je trg prost za dobavo in uporabo večjih količin trajnostnega goriva, bi morala ta uredba zagotoviti, da so obvezni minimalni deleži trajnostnih letalskih goriv enaki na vseh zajetih letališčih. Nadomešča vsako zahtevo, določeno neposredno ali posredno na nacionalni ali regionalni ravni, ki od operaterjev zrakoplovov ali dobaviteljev letalskega goriva zahteva, da uporabijo ali dobavijo trajnostna letalska goriva za drugačne namene od tistih, določenih v tej uredbi. 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

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=SL.

določati minimalne deleže sintetičnih letalskih goriv, ki bi se sčasoma postopoma povečevali. Glede na velik potencial razogljičenja takih goriv in glede na njihove trenutne ocenjene proizvodne stroške je treba določiti posebno podobveznost 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 trido šestkrat višji od tržne cene konvencionalnega letalskega goriva. Zato bi morala ta uredba določati posebno podobveznost za to tehnologijo. Druge vrste sintetičnih goriv, kot so nizkoogljična sintetična goriva, ki dosegajo visoke ravni zmanjšanja toplogrednih plinov, bi se lahko v okviru prihodnjih revizij obravnavale v okviru te uredbe, če so taka goriva opredeljena v direktivi o energiji iz obnovljivih virov.

(20) Bistvenega pomena 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.

(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, ob upoštevanju potrebne skladnosti s predpisi o varnosti goriva. Zahteva zagotavlja, da enaki pogoji za operacije Unije veljajo enako za operaterje Unije in tuje operaterje, hkrati pa zagotavlja visoko raven varstva okolja. 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, pri tem pa preprečujejo prevoz presežnega goriva.

(22) Letališča, ki jih zajema ta uredba, bi morala zagotoviti, da je zagotovljena vsa potrebna infrastruktura za dobavo, skladiščenje in polnjenje trajnostnega letalskega goriva, da to ne bi predstavljalo ovire pri uporabi takega trajnostnega letalskega goriva. Po potrebi bi morala imeti Agencija možnost, da od letališča Unije zahteva informacije o razpoložljivi infrastrukturi, ki omogoča nemoteno distribucijo in polnjenje trajnostnih letalskih goriv s strani operaterjev zrakoplovov. Vloga Agencije bi morala letališčem in letalskim prevoznikom omogočiti skupno kontaktno točko, kadar je potrebno tehnično pojasnilo o razpoložljivosti infrastrukture za gorivo.

(23) Operaterji zrakoplovov bi morali Agenciji 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 Agenciji za spremljanje in oceno skladnosti. 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. Agencija bi morala Komisiji letno poročati o skladnosti operaterjev zrakoplovov in dobaviteljev letalskega goriva z njihovimi obveznostmi iz te uredbe. Za Komisijo je to pomembno, da ima jasno preglednost glede ravni skladnosti z Uredbo.

(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 moralo 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.

(27) Bistvenega pomena je, da lahko operaterji zrakoplovov zahtevajo uporabo trajnostnih letalskih goriv v okviru shem za toplogredne pline, kot je sistem EU za trgovanje z emisijami ali CORSIA, odvisno od poti njihovih letov. Vendar je bistveno, da ta uredba ne vodi do dvojnega štetja zmanjšanja emisij. Operaterjem zrakoplovov bi moralo 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 upravnih glob bi morali organi upoštevati gibanje cen letalskega goriva in trajnostnega letalskega goriva v letu poročanja.

(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.

(30) Ta uredba bi morala vključevati določbe za redna poročila Evropskemu parlamentu in Svetu o razvoju letalskega trga in trga goriv, 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.

(31) Predvideti bi bilo treba prehodno petletno obdobje, 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, nadomesti z manjšim deležem trajnostnih letalskih goriv ali z zmanjšano razpoložljivostjo konvencionalnega letalskega goriva na drugih letališčih.

(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.

*Člen 3*

**Opredelitev pojmov**

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

– „letališče Unije“ pomeni letališče, kot je opredeljeno v členu 2(2) Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta[13], 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;

– „operater zrakoplova“ pomeni subjekt, ki je v poročevalnem obdobju opravil najmanj 729 letov komercialnega letalskega prevoza z letališč Unije ali, če tega subjekta ni mogoče opredeliti, lastnika zrakoplova;

– „let 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;

[13] Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah.

– „trajnostna letalska goriva“ pomenijo nadomestna goriva, ki so sintetična letalska goriva, napredna pogonska biogoriva, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 34, Direktive (EU) 2018/2001, ali biogoriva, pridobljena iz surovin, navedenih v Prilogi IX, del B, k navedeni direktivi, ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila za prihranek emisij toplogrednih plinov, ki so določena v členu 29(2) do (7) navedene direktive, in so certificirana v skladu s členom 30 te 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 goriva, ki so obnovljiva goriva nebiološkega izvora, kot so opredeljena v členu 2, drugi odstavek, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001, ki se uporabljajo v letalstvu;

– „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 opredeljeno v členu 2, drugi pododstavek, 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, ki je potrebna za opravljanje vseh letov komercialnega letalskega prevoza, ki jih izvaja operater zrakoplova, ki odhaja 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 trajnostnega letalskega goriva, ki je na voljo na letališčih Unije**

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.

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**

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

*Člen 6*

**Obveznosti letališč Unije za zagotavljanje infrastrukture**

Letališča Unije sprejmejo potrebne ukrepe za olajšanje dostopa operaterjev zrakoplovov do letalskih goriv, ki vsebujejo deleže trajnostnih letalskih goriv, v skladu s Prilogo I in zagotovijo potrebno infrastrukturo za dobavo, skladiščenje in polnjenje takih goriv.

Če operaterji zrakoplovov Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija) obvestijo o težavah pri dostopu do letalskih goriv, ki vsebujejo trajnostna letalska goriva, na določenem letališču Unije zaradi pomanjkanja ustrezne letališke infrastrukture, lahko Agencija od letališča Unije zahteva, da zagotovi informacije, potrebne za dokazovanje skladnosti iz odstavka 1. Zadevno letališče Unije posreduje informacije brez nepotrebnega odlašanja.

Agencija oceni prejete informacije in obvesti Komisijo, če na podlagi teh informacij ugotovi, da letališče Unije ne izpolnjuje svojih obveznosti. Letališča Unije sprejmejo potrebne ukrepe za ugotavljanje in odpravljanje pomanjkanja ustrezne letališke infrastrukture v petih letih po začetku veljavnosti Uredbe ali po letu, v katerem presežejo enega od pragov iz člena 3(a).

*Člen 7*

**Obveznosti poročanja za operaterje zrakoplovov**

Operaterji zrakoplovov do 31. marca vsakega leta poročanja Agenciji sporočijo naslednje podatke:

(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 letov 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[14] ter Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2018/2067[15].

*Člen 8*

**Izjava operaterja zrakoplova, da uporablja trajnostna letalska goriva**

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.

*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) emisije v življenjskem ciklu, izvor surovin in postopek pretvorbe vsake vrste trajnostnega letalskega goriva, ki se dobavlja na letališčih Unije.

Agencija ima dostop do zbirke podatkov Unije in uporablja informacije iz zbirke podatkov Unije, potem ko so informacije preverjene na ravni držav članic v skladu s členom 28 Direktive (EU) 2018/2001.

*Člen 10*

**Pristojni organ**

(1) Države članice imenujejo pristojni organ ali organe, pristojne za uveljavljanje izvrševanja uporabe te uredbe in nalaganje glob operaterjem zrakoplovov, letališčem Unije in dobaviteljem goriva. Države članice o tem obvestijo Komisijo.

---

[14] 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.

[15] Izvedbena uredba Komisije (EU) 2018/2067 z dne 19. decembra 2018 o preverjanju podatkov in o akreditaciji preveriteljev v skladu z Direktivo 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 334, 31.12.2018, str. 94).

(2) Agencija podatke, prejete v skladu s členoma 7 in 9, pošlje pristojnim organom držav članic. Agencija pristojnim organom pošlje tudi zbrane podatke operaterjev zrakoplovov in dobaviteljev letalskega goriva, za katere so pristojni v skladu z odstavki 3, 4 in 5.

(3) Kar zadeva operaterja zrakoplova, se pristojni organi določijo v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 748/2009[16].

(4) Kar zadeva letališča Unije, se pristojni organi določijo na podlagi zadevne krajevne pristojnosti.

(5) Kar zadeva dobavitelje letalskega goriva, se pristojni organi določijo na podlagi države članice njihovega sedeža.

*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 odvračilne. 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 upravno 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 upravno 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 sintetičnega letalskega goriva, kaznuje z upravno globo. Ta globa je najmanj dvakratni zmnožek 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 upravnih 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 merilih.

(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 danem poročevalnem obdobju, oskrbuje trg v naslednjem poročevalnem obdobju s količino tega goriva, ki je enaka zadevnemu primanjkljaju,

[16] 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.

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 upravnih glob. Države članice znesek, zbran s temi upravnimi globami, nakažejo kot prispevek k investicijskemu skladu InvestEU za zeleni prehod, in sicer kot dodatna sredstva za jamstvo EU.

*Člen 12*

**Zbiranje in objava podatkov**

Agencija vsako leto objavi tehnično poročilo na podlagi letnih poročil iz členov 7 in 9. To poročilo vsebuje vsaj naslednje informacije:

(a) količino trajnostnega letalskega goriva, ki so jo operaterji zrakoplovov na ravni Unije kupili kot celoto za uporabo pri odhodnih letih z letališča Unije in ki so jo kupila letališča Unije;

(b) količino trajnostnega letalskega goriva in sintetičnega letalskega goriva, ki se dobavlja na ravni Unije kot celota in s strani letališča Unije;

(c) stanje na trgu, vključno z informacijami o cenah, in trende v proizvodnji in uporabi trajnostnega letalskega goriva v Uniji;

(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.

*Člen 13*

**Prehodno obdobje**

Ne glede na določbe iz člena 4 lahko od 1. januarja 2025 do 31. decembra 2029 za vsako poročevalno obdobje dobavitelj letalskega goriva 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 14*

**Poročila in pregled**

Do 1. januarja 2028 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, opredeljenih v direktivi o energiji iz obnovljivih virov, morebitno revizijo minimalnih deležev iz člena 4 in Priloge I ter višino upravnih glob. Poročilo vsebuje informacije, če so na voljo, o razvoju morebitnega okvira politike za uporabo trajnostnih letalskih goriv na ravni organizacije 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 $CO_2$. 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 možnim okvirom politike o uporabi trajnostnih letalskih goriv na ravni organizacije ICAO.

*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* | *Za Svet* |
| *predsednik* | *predsednik* |