EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den XXX
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

En välfungerande och konkurrenskraftig inre marknad för luftfart är avgörande för människors mobilitet inom EU och för den europeiska ekonomin som helhet. År 2018 sysselsatte luftfarts- och flygteknikindustrin i EU uppskattningsvis 0,4 miljoner människor direkt[1] och den bidrog med cirka 2,1 %[2] av EU:s BNP för 2017. Luftfarten bidrar starkt till social och regional sammanhållning, vilket i sin tur ökar turismen, gynnar näringslivet och för människor samman. Under 2018[3] flög över 1,2 miljarder passagerare till och från mer än 500 flygplatser i Europa. EU:s luftfartssektor bidrar till den europeiska integrationen och stärker EU:s ställning som geopolitisk ledare.

Flygförbindelser är en viktig förutsättning för människors mobilitet inom EU, EU-regionernas utveckling och tillväxten för ekonomin som helhet. Täta flygförbindelser inom EU samt till och från EU säkerställs enklast om EU:s luftfartsmarknad fungerar på lika villkor och alla marknadsaktörer ges samma möjligheter. När snedvridningar av marknaden inträffar riskerar luftfartygsoperatörer eller flygplatser att missgynnas i förhållande till konkurrenterna. Detta kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för branschen och färre flygförbindelser för människor och företag.

Det är särskilt viktigt att säkerställa lika villkor på EU:s luftfartsmarknad när det gäller användning av flygbränsle. Flygbränsle står nämligen för en betydande del av luftfartygsoperatörernas kostnader, upp till 25 % av driftskostnaderna. Variationer i priset på flygbränsle kan ha stor inverkan på luftfartygsoperatörernas ekonomiska resultat. Dessutom kan prisskillnader på flygbränsle mellan olika geografiska områden – vilket för närvarande förekommer dels mellan olika flygplatser i EU, dels mellan EU-flygplatser och flygplatser utanför EU – leda till att luftfartygsoperatörer anpassar sina tankningsstrategier av ekonomiska skäl.

Praxis i form av ekonomitankning innebär att luftfartygsoperatörer tankar mer flygbränsle än nödvändigt på en viss flygplats, i syfte att helt eller delvis undvika att tanka på en destinationsflygplats där flygbränslet är dyrare. Ekonomitankning leder till högre bränsleförbrukning än nödvändigt och därmed större utsläpp, och den undergräver en rättvis konkurrens på unionens luftfartsmarknad. Ekonomitankning motverkar inte bara unionens insatser för att minska koldioxidutsläppen från luftfarten utan skadar också den sunda konkurrensen mellan luftfartsmarknadens aktörer. I och med införandet och den ökade användningen av hållbara flygbränslen vid unionsflygplatser kan en praxis som ekonomitankning förvärras till följd av höjda flygbränslekostnader. När det gäller ekonomitankning syftar den här förordningen därför till att återställa och bevara lika villkor inom luftfartssektorn, samtidigt som alla negativa miljöeffekter undviks.

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Källa: SWD(2017) 207 final.

3 Källa: Eurostat; De indirekta arbetstillfällen som genereras av luftfarten kan vara upp till tre gånger så många som de direkta arbetstillfällena (Europeiska kommissionen, 2015).

Kommissionen antog i december 2020 strategin för hållbar och smart mobilitet[4]. I denna strategi fastställs målet att öka användningen av hållbara flygbränslen. Hållbara flygbränslen har potential att ge ett viktigt bidrag till uppnåendet av EU:s skärpta klimatmål för 2030 och EU:s mål om klimatneutralitet. I detta initiativ avses med ”hållbara flygbränslen” flytande drop-in bränslen som kan ersätta konventionellt flygbränsle. För att avsevärt minska sina utsläpp måste luftfartssektorn minska sitt nuvarande exklusiva beroende av fossilt flygbränsle och påskynda övergången till innovativa och hållbara typer av bränslen och teknik. Alternativa framdrivningstekniker för luftfartyg, t.ex. sådana som bygger på el eller vätgas, gör lovande framsteg, men det kommer att krävas mycket tid och arbete innan de kan börja användas kommersiellt. Eftersom luftfarten redan fram till 2030 måste ta itu med sitt koldioxidavtryck för alla flygdistanser kommer hållbara flytande flygbränslen att spela en viktig roll. Därför behövs det också åtgärder för att öka tillgången till och användningen av hållbara flygbränslen vid unionsflygplatserna.

Flera produktionskedjor för hållbara flygbränslen har certifierats för användning inom luftfarten, men de används i dag i försumbar utsträckning på grund av orimliga kostnader. Ett inblandningskrav som är specifikt inriktat på luftfartssektorn är nödvändigt för att stimulera marknadsspridningen av de mest innovativa och hållbara bränsleteknikerna. Detta skulle göra det möjligt att öka produktionskapaciteten och sänka produktionskostnaderna över tid. Med tanke på att hållbara flygbränslen bör stå för minst 5 % av flygbränslena senast 2030 och 63 % senast 2050 är det viktigt att de bränsletekniker som stöds genom denna förordning har största möjliga potential när det gäller innovation, minskade koldioxidutsläpp och tillgänglighet. Detta är en nödvändig förutsättning för att tillgodose den framtida efterfrågan på luftfart och bidra till att målen om minskade koldioxidutsläpp uppnås. Särskilt avancerade biobränslen och syntetiska flygbränslen bör omfattas. Framför allt syntetiska flygbränslen har potential att uppnå utsläppsminskningar på så mycket som 85 % eller mer jämfört med fossila flygbränslen. När bränslet produceras från förnybar el och koldioxid som avskiljs direkt från luften kan de potentiella utsläppsminskningarna jämfört med fossilt flygbränsle uppgå till 100 %. Av alla bränslen som behandlas inom detta initiativ har syntetiska flygbränslen störst potential att ersätta fossila bränslen. Produktionsprocessen för dessa är också särskilt resurseffektiv, framför allt när det gäller vattenanvändning, jämfört med produktionen av andra hållbara flygbränslen. Syntetiska flygbränslen skulle kunna ge ett stort bidrag till utfasningen av fossila bränslen i sektorn, men det är osannolikt att de kommer ut på marknaden i större volymer fram till 2030 utan särskilt policystöd. Produktionskostnaden för syntetiska flygbränslen uppskattas för närvarande till 3–6 gånger det nuvarande marknadspriset på fossila flygbränslen. Eftersom syntetiska flygbränslen förväntas spela en roll för utfasningen av fossila bränslen i sektorn redan fram till 2030 och bör utgöra minst 28 % av flygbränslemixen senast 2050, är det nödvändigt att i denna förordning fastställa ett särskilt krav för att främja deras marknadsintroduktion. Detta förväntas till viss del minska riskerna med investeringar i produktionskapacitet för syntetiskt flygbränsle och göra det möjligt att öka produktionskapaciteten.

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

Av hållbarhetsskäl bör stöd inte ges till första generationens biobränslen, t.ex. biobränslen baserade på foder eller livsmedel eller grödobaserade biobränslen, som har begränsad skalbarhet och leder till hållbarhetsproblem. Indirekt ändring av markanvändning inträffar när odling av grödor för biobränslen ersätter traditionell produktion av grödor för livsmedels- och foderändamål. En sådan ökad efterfrågan ökar i sin tur trycket på mark och kan leda till att områden med stora kollager, som skogar, våtmarker och torvmark omvandlas till jordbruksmark, vilket leder till ytterligare växthusgasutsläpp. Forskning har visat att effekternas omfattning beror på en rad olika faktorer, t.ex. vilken typ av råvara som används för bränsleproduktionen, hur mycket efterfrågan på råvaror ökar till följd av användningen av biobränslen och i vilken utsträckning mark med stora kollager skyddas globalt. De största riskerna för indirekt ändring av markanvändning har identifierats för biobränslen som produceras av råvaror för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager konstateras. Förutom de växthusgasutsläpp som är kopplade till indirekt ändring av markanvändning – som kan motverka en del av eller hela minskningen av växthusgasutsläppen för enskilda biobränslen – medför indirekt ändring av markanvändningen också risker för den biologiska mångfalden. Denna risk är särskilt allvarlig i samband med en potentiellt stor produktionsökning till följd av en betydande ökning av efterfrågan. Bränslen från foder- och livsmedelsgrödor bör därför inte främjas. Denna princip är i linje med unionens relevanta policyram som tenderar att begränsa eller till och med fasa ut användningen av grödobaserade biobränslen av miljöskäl. Detta är särskilt fallet i direktivet om förnybar energi, som begränsar användningen av grödobaserade biodrivmedel på grund av deras begränsade miljönytta, begränsade potential för minskade växthusgasutsläpp och det faktum att sådana biodrivmedel direkt konkurrerar med livsmedels- och fodersektorerna om råvarutillgången. Det faktum att grödobaserade biobränslen inte tas med syftar också till att undvika risken för att biodrivmedel överförs från vägsektorn till luftfarten, eftersom detta skulle kunna bromsa utfasningen av fossila drivmedel från vägtransporterna, som för närvarande är det överlägset mest förorenande transportsättet. Luftfartssektorns efterfrågan på biobränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor är för närvarande obetydlig, eftersom mer än 99 % av det flygbränsle som används är fossilt. Det är därför lämpligt att undvika att skapa en potentiellt stor efterfrågan på biobränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor genom att främja deras användning enligt denna förordning.

De tekniker som är mest industriellt mogna och samtidigt har hög hållbarhetspotential, t.ex. hållbara flygbränslen som produceras av spillfetter (bränsleråvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till det omarbetade direktivet om förnybar energi), bör främjas för att få igång marknaden och möjliggöra utsläppsminskningar redan på kort sikt. En sådan åtgärd förväntas visserligen avsevärt minska utsläppen från transportsektorn som helhet, men för närvarande produceras den stora merparten av allt flytande biodrivmedel för vägtransportsektorn. Därför kan en överföring från användning av bränsleråvaror för biodrivmedelsproduktion inom vägtransportsektorn till produktion för luftfartssektorn ske, men den skulle vara begränsad. Det uppskattas att den potentiella överföringen av biobränslen som produceras från

bränsleråvaror i del B i bilaga IX till det omarbetade direktivet om förnybar energi skulle vara omkring 3,2 % år 2030[5].

Det gradvisa införandet av hållbara flygbränslen på luftfartsmarknaden förväntas leda till ökade flygbränslekostnader för flygbolagen. Detta kan förstärka befintliga snedvridande metoder från luftfartygsoperatörernas sida, som t.ex. ekonomitankning. Detta förslag till förordning syftar därför till att förse EU:s luftfartsmarknad med stabila regler för att säkerställa att gradvis ökande andelar hållbara flygbränslen kan införas på EU-flygplatser utan negativa effekter på konkurrenskraften på EU:s inre marknad för luftfart.

En viktig faktor för att säkerställa att skyldigheten att leverera hållbara flygbränslen inte inverkar negativt på de lika villkoren på luftfartsmarknaden är att införa en tydlig och enhetlig skyldighet för alla flygbränsleleverantörer på EU:s inre marknad. På grund av luftfartens inneboende gränsöverskridande och globala dimension är en harmoniserad förordning som bara gäller luftfart att föredra framför en ram som kräver införlivande på nationell nivå, eftersom det senare alternativet skulle kunna leda till ett lappverk av nationella åtgärder med olika krav och mål. För en tydlig och ändamålsenlig utformning av politiken bör skyldigheter för flygbränsleleverantörer när det gäller hållbara flygbränslen fastställas uteslutande i denna förordning, som utgör en *lex specialis* i förhållande till direktivet om förnybar energi. Eftersom förordningen fastställer minimiandelar för hållbart flygbränsle hindrar den inte flygbolag eller bränsleleverantörer från att ha mer ambitiösa miljömål eller eftersträva andra ekonomiska/finansiella fördelar beträffande hållbart flygbränsle genom att tanka eller leverera större andelar hållbart flygbränsle. Flygbolagen bör därför kunna sträva efter att träffa lämpliga överenskommelser med flygbränsleleverantörer för att öka sin användning av hållbara flygbränslen. Förordningen omfattar inte möjligheten att handla med användning av hållbart flygbränsle (”book and claim-system”). Om sådan handel införs någon gång i framtiden bör den styras av stabila regler som säkerställer systemets miljömässiga integritet.

Denna förordning bör åtföljas av intensifierade insatser från EU och dess medlemsstater inom Icao för att fastställa bindande mål för användningen av hållbara flygbränslen inom internationell luftfart, med en strategisk EU-allians för att stärka värdekedjan för produktion av hållbara flygbränslen i EU, särskilt med de mest innovativa teknikerna som t.ex. avancerade biobränslen och syntetiska flygbränslen, inbegripet finansieringsmekanismer i form av bl.a. differenskontrakt och åtgärder för att underlätta certifieringen av innovativ teknik för hållbara flygbränslen.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag till förordning är förenligt med EU:s luftfartspolitik och i synnerhet med de relevanta regler som bildar ramen för EU:s inre marknad för luftfart. Förordningen har samma mål som Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, nämligen att säkerställa att flygbolag som är verksamma i EU kan konkurrera på lika villkor. Den föreslagna förordningen är också i linje med Europaparlamentets och rådets förordning (EU)

[5] Konsekvensbedömning av ett förslag till förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart.

2019/712 av den 17 april 2019 om skydd av konkurrensen inom luftfarten, som syftar till att säkerställa att alla lufttrafikföretag som flyger till och från EU åtnjuter lika villkor.

Detta förslag till förordning är förenligt med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och särskilt med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift. Enligt den föreslagna förordningen ska Easa ta emot och behandla rapporter från flygbolag, särskilt om deras tankningar av flygbränsle. Den skyldighet beträffande tankning av flygbränsle som fastställs i den föreslagna förordningen bör vara förenlig med reglerna om flygbränslesäkerhet i förordning (EU) nr 965/2012.

Den föreslagna förordningen är förenlig med det omarbetade direktivet om förnybar energi[6] (RED II) eftersom den förväntas leda till ökad användning av förnybar energi inom luftfarten. Den föreslagna förordningen bygger delvis på bestämmelserna i det omarbetade direktivet om förnybar energi, särskilt dess hållbarhetsram. Det omarbetade direktivet om förnybar energi är en sektorsövergripande ram som fastställer mål för flera sektorer. Direktivet har inte varit tillräckligt för att öka användningen av hållbara flygbränslen, och detta på grund av luftfartssektorns särdrag, särskilt dess starka konkurrensdrivna kostnadstryck i EU och globalt samt EU:s mycket integrerade och konkurrensutsatta inre marknad för luftfart och dess globala dimension. I den föreslagna förordningen fastställs fullständigt harmoniserade krav för att säkerställa lika villkor för flygbolag och undvika att vissa flygplatser i EU missgynnas.

Den föreslagna förordningen är förenlig med EU:s utsläppshandelssystem[7], som är tillämpligt på luftfarten. Den förväntas samverka smidigt med detta system, som innehåller ett incitament för luftfartygsoperatörer att använda hållbara flygbränslen genom att flygbolagen inte är skyldiga att överlämna utsläppsrätter när de rapporterar användningen av hållbara flygbränslen. Effekten av EU:s utsläppshandelssystem förväntas bli större med tanke på den kommande översynen av detta. Den föreslagna förordningen bygger på EU:s utsläppshandelssystem genom att det görs en korshänvisning till de processer som krävs för att verifiera flygbolagens rapporter (artiklarna 14 och 15 i direktiv 2003/87/EG).

Den föreslagna förordningen är förenlig med direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen, men den förväntas ha begränsad interaktion med detta direktiv. Genom direktivet skapas en gemensam ram för utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i EU. Eftersom hållbara flygbränslen är utbytbara med konventionella flygbränslen är behovet av ytterligare infrastruktur på flygplatserna begränsat, men det är ändå viktigt att se till att den infrastruktur som tillhandahålls är ändamålsenlig.

---

6 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

7 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Målen för den föreslagna förordningen är också i linje med målen för den europeiska gröna given, nämligen att minska utsläppen med 55 % på EU-nivå senast 2030 och att skapa en koldioxidneutral ekonomi senast 2050. Förordningen syftar till att säkerställa lika villkor för aktörerna på den inre marknaden för luftfart och förse sektorn med stabila regler som säkerställer dess konkurrenskraft och samtidigt föreskriver en ökande andel hållbara flygbränslen. Detta ligger i linje med EU:s policymål om en snabb återhämtning för de sektorer som drabbats hårdast av covid-19-krisen, och en stark inre marknad i EU som bidrar till hög tillväxt och sysselsättning. Slutligen är den föreslagna förordningen i linje med målen att övergå från fossil energi till förnybara energikällor och att förbättra EU:s energitrygghet genom att minska vårt beroende av energiprodukter från tredjeländer.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den föreslagna förordningen syftar till att säkerställa lika villkor för aktörerna på den inre marknaden för luftfart och förse sektorn med stabila regler som säkerställer dess konkurrenskraft samtidigt som dess hållbarhet stärks. Lagtexten kommer att inbegripa detaljerade luftfartsspecifika bestämmelser för att ta hänsyn till sektorns komplexitet.

Genom artikel 100.2 ges unionen befogenhet att fastställa lämpliga bestämmelser på luftfartsområdet.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Luftfarten är en fråga av stor betydelse för EU eftersom den är en mycket integrerad marknad med en nätverksdimension i hela EU och utanför EU. Den gränsöverskridande dimensionen är en naturlig del av luftfarten, vilket gör ett fragmenterat regelverk till ett betydande hinder för sektorns ekonomiska aktörer.

Det krävs en insats på EU-nivå eftersom konkurrenskraften på EU:s inre marknad för luftfart som helhet inte kan hanteras på ett lämpligt sätt på nationell nivå. En insats på EU-nivå är nödvändig inte minst för att undvika ett lappverk av nationella åtgärder med olika tänkbara bieffekter. Syftet med den föreslagna förordningen är att återupprätta lika villkor på luftfartsmarknaden, men skyldigheter med olika omfattning för olika medlemsstater skulle kunna ha motsatt effekt och ytterligare snedvrida luftfartsmarknaden genom att uppmuntra till oönskade beteenden från luftfartygsoperatörernas sida, t.ex. i form av ekonomitankning.

Slutligen, när det gäller att införa en skyldighet att leverera hållbara flygbränslen förväntas åtgärder på EU-nivå med harmoniserade luftfartsspecifika bestämmelser som är direkt tillämpliga för marknadsaktörer vara effektivare än nationella åtgärder som fastställer skilda krav och mål.

- **Proportionalitetsprincipen**

Åtgärder på EU-nivå förväntas fastställa en tydlig policyinriktning för marknadsaktörer från både luftfarts- och bränsleindustrin. En tydlig uppsättning EU-regler på EU-nivå innebär att

flygbolag kan bedriva verksamhet på grundval av lika möjligheter i hela EU och det återupprättar lika villkor för flygbolag och flygplatser. Detta kommer också att ge tydliga signaler till flygbränsleindustrin om vilken nivå på bränsleförsörjningen och vilka bränsletekniker man ska investera i. En enda uppsättning regler innebär också minskade efterlevnadskostnader för marknadsaktörerna.

Åtgärder på EU-nivå för hållbara flygbränslen skulle bidra till att uppnå EU:s högre klimatambitioner enligt den europeiska klimatlagen. I klimatmålsplanen för 2030 fastställs att hållbara flygbränslen spelar en viktig roll för att minska utsläppen från luftfarten till 2030 och 2050 och klara EU:s klimatmål. Genom att fastställa EU-regler för produktion och användning av hållbara flygbränslen kan man skapa en skräddarsydd strategi för att uppnå målen. Om man förlitar sig enbart på nationella åtgärder med sannolikt avvikande mål (eller inga mål alls) skulle det innebära en risk för att den totala ambitionsnivån inte är tillräckligt hög. Det aktuella initiativet kan också stödja den kommande översynen av direktivet om förnybar energi genom att öka andelen förnybar energi i transportsektorn.

Åtgärder på EU-nivå kan få positiva effekter på internationell nivå. Eftersom EU-åtgärder skulle få effekter på hela EU:s marknader för luftfart och hållbart flygbränsle förväntas de få större betydelse gentemot tredjeländer än isolerade nationella initiativ. Det är också troligt att spridningseffekter lättare uppstår, så att tredjeländer överväger att vidta liknande åtgärder. Detta skulle i sin tur kunna påskynda det pågående arbetet på Icao-nivå om användningen av hållbara flygbränslen. Kort sagt skulle EU-åtgärder kunna sporra till ytterligare utveckling när det gäller produktion och användning av hållbara flygbränslen utanför EU, vilket skulle kunna bidra till att skapa lika villkor på global nivå och minska utsläppen från luftfarten på bredare front.

- **Val av instrument**

Detta initiativ måste genomföras snabbt och effektivt, som en viktig komponent i den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet och som en nödvändig byggsten för att uppnå EU:s klimatmål senast 2030 och 2050, genom att säkerställa att luftfartssektorn påskyndar sin utfasning av fossila bränslen utan att äventyra de uppenbara fördelarna med en starkt integrerad inre luftfartsmarknad. Som förklaras i avsnitt 1.4 och bilaga 11 kan detta bäst uppnås genom direkt reglering av ekonomiska aktörer på EU-nivå genom en förordning för den inre marknaden. Gemensamma regler som är direkt och enhetligt tillämpliga på aktörer på flyg- och bränslemarknaden i hela EU kommer att skapa klarhet och enhetlighet. Eftersom den inre marknaden för luftfart till sin natur är integrerad på EU-nivå fungerar den bäst när reglerna tillämpas på alla flygbolag på samma sätt. Att införa samma krav för alla marknadsaktörer minskar risken för snedvridning av konkurrensen och sänder tydliga signaler till aktörer på luftfartsmarknaden utanför EU när de flyger i EU. En enhetlig uppsättning regler i hela EU som fastställs i en förordning kommer att göra det möjligt att sända starka och tydliga signaler till marknaden. Eftersom övergången till hållbart flygbränsle kräver betydande investeringar är det absolut nödvändigt att regelverket tillhandahåller en enda uppsättning regler som är långsiktiga och stabila för alla investerare i hela EU. Det är särskilt viktigt att undvika att det skapas ett lappverk av olika åtgärder på nationell nivå, vilket skulle bli fallet om åtgärderna genomfördes inom ramen för ett

sektorsövergripande direktiv. Detta skulle kunna fungera för transportsätt som väg eller järnväg men inte för ett så gränsöverskridande och globalt transportsätt som luftfart. De flesta flygbolag verkar på en EU-omfattande eller till och med global marknad. Ett lappverk av nationella införlivanden skulle kunna göra politiken mindre ändamålsenlig och äventyra en effektiv utfasning av fossila bränslen inom luftfarten. Det skulle också kunna leda till att luftfarts- och bränsleindustrin ekonomiskt sett beter sig olika från en medlemsstat till en annan. Detta skulle kunna leda till metoder för att spara kostnader (t.ex. genom ekonomitankning) som skulle undergräva den inre marknadens funktion. Det här initiativet kommer att ha stor inverkan på luftfartens aktörer och på den inre luftfartsmarknaden som helhet. Det är viktigt att flygbolagens skyldigheter tillämpas enhetligt för alla, och detta kan säkerställas genom en förordning. För att initiativet ska få effekt är det lika viktigt att skyldigheten att leverera bränsle genomförs och verkställs på ett enhetligt sätt. Olika krav på bränsleleveranser i olika områden i EU (t.ex. olika mål, olika hållbarhetsnormer osv.) skulle skapa skillnader i behandling mellan flygbolag och skulle kunna leda till snedvridning av konkurrensen mellan flygplatser i EU eller missgynna EU:s luftfartsaktörer i förhållande till konkurrenter utanför EU. Detta initiativ bör genomföras i en fristående förordning för att ta hänsyn till särdragen och komplexiteten hos den inre luftfartsmarknaden.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

• Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning

Detta är ett nytt initiativ och därför har det inte gjorts någon efterhandsutvärdering eller kontroll av ändamålsenligheten.

• Samråd med berörda parter

Detta förslag till förordning är resultatet av ett omfattande samråd som ägde rum under 2020. Kommissionen genomförde ett offentligt samråd i mars och april 2020 om den inledande konsekvensbedömningen. Sammanlagt 121 svar kom in från myndigheter, flyg- och bränsleindustrin, ideella organisationer, forskarvärlden och privatpersoner. För att öka användningen av hållbara flygbränslen uttryckte svaren i regel stöd för lagstiftningsåtgärder på EU-nivå. Kommissionen anordnade två rundabordssamtal (i mars och november 2020), i båda fallen med dels möten för diskussioner med berörda parter och medlemsstaterna, dels möten för diskussioner med enbart medlemsstaterna. Rundabordssamtalen gjorde det möjligt att få direkta synpunkter och diskussioner med deltagarna om behovet av lagstiftningsåtgärder på EU-nivå för hållbara flygbränslen. Det första rundabordssamtalet gjorde det möjligt att få värdefulla insikter om problemdefinitionen, medan det andra rundabordssamtalet var inriktat på policyalternativen, där deltagarna fick lämna synpunkter på det alternativ som de föredrog och föreslå ändringar i de föreslagna alternativens utformning. Ett öppet offentligt samråd pågick under 12 veckor från augusti till oktober 2020. Sammanlagt 156 svar kom in från myndigheter, flyg- och bränsleindustrin, icke-statliga organisationer, forskarvärlden och privatpersoner. För att öka användningen av hållbara flygbränslen uttryckte svaren i regel stöd för lagstiftningsåtgärder på EU-nivå i form av ett krav på inblandning av dessa bränslen.

Värdefull information samlades in om de svarandes preferenser för specifika utformningar av denna åtgärd. I samband med en kompletterande studie som gjordes av en extern uppdragstagare genomfördes slutligen ett riktat samråd för att få specifik och detaljerad kunskap om hur luftfartsmarknaden fungerar, läget på marknaden för flygbränsle, produktionen av hållbara flygbränslen och de olika befintliga eller kommande policyåtgärder som stöder användningen av hållbara flygbränslen. Detta riktade samråd inriktades på aktörer inom flygteknikindustrin, flygbränsleindustrin, medlemsstaterna, ideella organisationer och internationella luftfartsorganisationer.

Under hela denna omfattande samrådsprocess stödde den stora majoriteten av berörda parter inom luftfarten (flygbolag, flygplatser, flygplanstillverkare) och bränsleindustrin samt medlemsstaterna och icke-statliga organisationer införandet av ett krav på hållbart flygbränsle som en lämplig policyåtgärd för att främja produktion och användning av hållbart flygbränsle och framgångsrikt fasa ut fossila bränslen inom luftfartssektorn. De berörda parterna var ganska oeniga om hur alternativet specifikt skulle utformas, men en majoritet av bränsleleverantörerna, medlemsstaterna, de icke-statliga organisationerna och flygplatserna samt en del av flygbolagen gav stöd för en skyldighet att tillhandahålla hållbart flygbränsle som är flexibel i bränsledistributionen och som omfattar flygbränsle som levereras för alla flygningar som avgår från flygplatser i EU. Samtidigt såg de flesta berörda parter behovet av åtgärder för att förhindra koldioxidläckage och snedvridning på den inre luftfartsmarknaden. En majoritet av de berörda parterna (flygbolag, flygplatser, bränsleindustrin, icke-statliga organisationer, medlemsstater) stöder också särskilda incitament för att främja förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Alla dessa åtgärder togs med i det rekommenderade alternativet.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En extern uppdragstagare gjorde en studie till stöd för den konsekvensbedömning som ligger till grund för detta förslag. Studien inleddes i juli 2020 och avslutades i början av 2021. Den gav kommissionen värdefull kunskap, särskilt för att utforma policyalternativen, bedöma deras miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenser och få in synpunkter från de direkt berörda aktörerna.

- **Konsekvensbedömning**

De föreslagna alternativen utgick från ett lagkrav i form av en skyldighet avseende hållbara flygbränslen. Detta krav gör det möjligt att återställa och upprätthålla lika villkor inom luftfartssektorn när det gäller tankning av flygbränsle, samtidigt som användningen av hållbart flygbränsle inom luftfarten ökar. Skyldigheten utformades på olika sätt inom olika alternativ. En första uppsättning alternativ innehöll en skyldighet för bränsleleverantörer att distribuera hållbart flygbränsle på alla flygplatser i EU. En andra uppsättning alternativ innehöll en skyldighet för flygbolag att använda hållbara flygbränslen när de flyger från flygplatser i EU (ett delalternativ omfattade alla flygningar medan det andra endast omfattade flygningar inom EU). Slutligen innehöll en tredje uppsättning alternativ skyldigheter för bränsleleverantörer att distribuera hållbart flygbränsle med viss flexibilitet i början, och för flygbolag att tanka flygbränsle före avgångar från flygplatser i EU. Målen sattes i form av

volym hållbart flygbränsle för vissa alternativ och i form av en minskning av koldioxidintensiteten för flygbränsle för de övriga. Alla alternativ innehöll incitament för att stödja förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Det rekommenderade alternativet var att ålägga bränsleleverantörerna ett inblandningskrav för hållbara flygbränslen och att införa en tankningsskyldighet för flygbolagen, inklusive ett särskilt krav för förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Detta alternativ föredrogs eftersom det gör det möjligt att säkerställa lika villkor på luftfartsmarknaden och på samma gång avsevärt öka produktionen och användningen av hållbart flygbränsle.

De alternativ som föredras gör det möjligt att upprätthålla luftfartens konkurrenskraft, och de leder till en betydande minskning av koldioxidutsläppen från källa till förbränning (well-to-wing), nämligen med cirka 60–61 % fram till 2050, jämfört med referensscenariot. Utsläppen av luftföroreningar minskar med cirka 9 % fram till 2050 i förhållande till referensscenariot. Totalt sett minskar luftfartens miljökostnader (relaterade till utsläpp av koldioxid och luftföroreningar) under perioden 2021–2050 med cirka 87–88 miljarder euro, uttryckt som nuvärde, jämfört med referensscenariot. Tillverkningskapaciteten för hållbart flygbränsle ökar med ytterligare 25,5–25,6 miljoner ton fram till 2050. Tillkomsten av hållbart flygbränsle på marknaden gör att luftfarten blir betydligt mindre beroende av fossilt flygbränsle, så att förbrukningen minskar med 65 % fram till 2050 jämfört med referensscenariot. EU:s energitrygghet förbättras i takt med att importen av fossil energi från tredjeländer minskar och råvaror och förnybar el för produktion av hållbart flygbränsle anskaffas i EU (EU-producerade hållbara flygbränslen står för 92 % av den totala användningen 2050). Med de rekommenderade alternativen kommer de hållbara flygbränslen som har störst potential att minska koldioxidutsläppen ut på marknaden i betydande omfattning snabbare än utan policyåtgärder. Priset på hållbart flygbränsle sjunker jämfört med nuvarande uppskattningar vilket bidrar till att minska prisskillnaden i förhållande till fossila flygbränslen över tid. De alternativ som föredras leder till nettoskapande av arbetstillfällen i EU i form av cirka 202 100 ytterligare arbetstillfällen jämfört med referensscenariot. Slutligen har minskningen av luftföroreningar positiva effekter på folkhälsan (externa kostnader till följd av luftföroreningar minskar med cirka 1,5 miljarder euro under perioden 2021–2050 jämfört med referensscenariot).

Totalt sett leder alternativen C1 och C2 till en kostnadsökning på 20,3 miljarder euro (C1) respektive 14,6 miljarder euro (C2) under perioden 2021–2050 jämfört med referensscenariot. Dessa kostnader beror till stor del på en ökning av flygbränslekostnaderna i förhållande till referensscenariot, nämligen 103,5 miljarder euro (C1) och 88,2 miljarder euro (C2), uttryckt som nuvärde, under perioden 2021–2050. De ökade bränslekostnaderna återspeglas i flygpriserna, som beräknas öka med cirka 8,1–8,2 % fram till 2050. Högre flygpriser leder i sin tur till en liten minskning av den totala passagerartrafiken i förhållande till referensscenariot, trots att den fortfarande ökar med 77 % fram till 2050 jämfört med 2015. Detta leder till lägre kapital- och driftskostnader för luftfarten i förhållande till referensscenariot, närmare bestämt med 84 miljarder euro (C1) respektive 74,5 miljarder euro (C2). Extra logistikkostnader uppgår till 0,19 miljarder euro (C1 och C2). Flygbolagen får

också ökade rapporteringskostnader på 0,34 miljarder euro (C1 och C2) under perioden 2021–2050, uttryckt som nuvärde, i förhållande till referensscenariot. För tillverkarna av hållbart flygbränsle beräknas investeringsbehoven under perioden 2021–2050 uppgå till cirka 10,4–10,5 miljarder euro. Närmare bestämt måste ytterligare 104–106 produktionsanläggningar för hållbart flygbränsle byggas i EU fram till 2050 för att man ska komma upp i nödvändig produktionskapacitet.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Genom den föreslagna förordningen undviker man att lägga onödiga bördor på de ekonomiska aktörerna genom att hålla nere efterlevnadskostnaderna. Särskilt under de första fem åren då förordningen tillämpas ger den viss flexibilitet när det gäller hur flygbränsleleverantörer kan uppfylla kravet på leveranser av hållbart flygbränsle. Detta förväntas minska logistikkostnaderna och leda till att kostnaderna för hållbart flygbränsle inte ökar. Eftersom flygbränsle utgör en betydande del av luftfartygsoperatörernas driftskostnader förväntas detta få en positiv inverkan på deras konkurrenskraft.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har ingen inverkan på de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Budgetkonsekvenserna är särskilt kopplade till kontrollen av rapporter och bedömningen av efterlevnad för de ekonomiska aktörer som omfattas av olika skyldigheter, samt till Easas årliga rapportering till kommissionen. Budgetkonsekvenserna bedöms i detalj i finansieringsöversikten för rättsakten. Beslut om it-utveckling och upphandling måste godkännas på förhand av Europeiska kommissionens styrelse för informationsteknik och cybersäkerhet.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Den föreslagna förordningen tar upp system för övervakning, rapportering och verifiering som gör det möjligt att säkerställa att den tillämpas korrekt. Framför allt kommer luftfartygsoperatörer och bränsleleverantörer att vara skyldiga att lämna in årliga rapporter. Dessa rapporter kommer att verifieras av oberoende organ, och en bedömning av luftfartygsoperatörernas och bränsleleverantörernas efterlevnad kommer att göras för att avgöra om de har uppfyllt sina respektive skyldigheter. Easa kommer dessutom att årligen rapportera till kommissionen, särskilt om de ekonomiska aktörernas efterlevnad och om läget på marknaderna för luftfart och hållbara flygbränslen. Slutligen kommer kommissionen att rapportera till Europaparlamentet och rådet, åtminstone vart femte år från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas, om utvecklingen av marknaden för flygbränsle och dess inverkan på unionens inre luftfartsmarknad, inbegripet om en eventuell utvidgning av förordningens tillämpningsområde till andra energikällor, och om eventuella behov av att anpassa vissa aspekter av den föreslagna förordningen.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 i förslaget beskrivs den föreslagna förordningens innehåll, dvs. fastställande av harmoniserade regler som syftar till att upprätthålla lika konkurrensvillkor på unionens inre luftfartsmarknad och samtidigt öka luftfartygsoperatörernas användning av hållbara flygbränslen och distributionen av hållbara flygbränslen vid unionsflygplatser. I artikel 2 fastställs förordningens tillämpningsområde. Artikel 3 innehåller definitioner av betydelse för förordningen. I artikel 4 fastställs en skyldighet för flygbränsleleverantörer att säkerställa att allt flygbränsle som tillhandahålls luftfartygsoperatörer på unionsflygplatser innehåller en minimiandel hållbart flygbränsle, inklusive en minimiandel syntetiskt bränsle. I artikel 5 fastställs en skyldighet för luftfartygsoperatörer att säkerställa att den årliga mängd flygbränsle som tankas vid en viss unionsflygplats uppgår till minst 90 % av det årliga flygbränslebehovet. I artikel 6 fastställs skyldigheterna för unionsflygplatser att tillhandahålla den infrastruktur som krävs för att underlätta luftfartygsoperatörers tillgång till flygbränslen som innehåller andelar av hållbara flygbränslen. I artikel 7 anges luftfartygsoperatörernas rapporteringsskyldigheter. I artikel 8 fastställs regler för att få tillgodogöra sig användning av hållbara flygbränslen som rör mer än ett växthusgassystem. I artikel 9 specificeras flygbränsleleverantörernas rapporteringsskyldigheter. I artikel 10 fastställs regler beträffande de behöriga myndigheter som medlemsstaterna ska utse för att säkerställa att denna förordning efterlevs. Artikel 11 innehåller bestämmelser om administrativa sanktionsavgifter. I artikel 12 fastställs en skyldighet för Easa att offentliggöra en årlig teknisk rapport på grundval av de årliga rapporter som lämnas in av luftfartygsoperatörer och bränsleleverantörer. Genom artikel 13 införs en övergångsperiod på fem år under vilken flygbränsleleverantörer får tillhandahålla minimiandelen hållbart flygbränsle som ett genomsnitt för allt flygbränsle som de levererat på unionsflygplatser under den givna rapporteringsperioden. I artikel 14 fastställs en skyldighet för kommissionen att minst vart femte år rapportera till Europaparlamentet och rådet om ett antal aspekter av tillämpningen av denna förordning. I artikel 15 fastställs datumet för förordningens ikraftträdande. I bilaga I

anges minimiandelar hållbart flygbränsle, inklusive minimiandelar syntetiskt bränsle, av det flygbränsle som ska levereras, och bilaga II innehåller en mall för den rapportering som luftfartygsoperatörerna är skyldiga att göra.

2021/0205 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[8],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[9],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

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

(2) Under 2020 och framåt har luftfarten varit en av de sektorer som drabbats hårdast av covid-19-krisen. Med tanke på att ett slut på pandemin är i sikte förväntas det att flygtrafiken gradvis återupptas under de kommande åren och kommer tillbaka till de nivåer som rådde före krisen. Samtidigt har utsläppen från sektorn ökat sedan 1990, och trenden med ökande utsläpp riskerar att återupptas i takt med att pandemin övervinns. Därför är det nödvändigt att förbereda sig för framtiden och göra de anpassningar som krävs för att säkerställa en välfungerande luftfartsmarknad som bidrar till att uppnå unionens klimatmål, med täta flygförbindelser samt hög säkerhet och trygghet.

(3) Hur unionens luftfartssektor fungerar avgörs av dess gränsöverskridande karaktär i hela unionen och av dess globala dimension. Den inre luftfartsmarknaden är en av de mest integrerade sektorerna i unionen och styrs av enhetliga regler om marknadstillträde och driftsvillkor. Den externa luftfartspolitiken styrs av regler som

[8] EUT C , , s. .
[9] EUT C , , s. .

fastställts på global nivå av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) samt genom omfattande multilaterala och bilaterala avtal mellan unionen eller dess medlemsstater och tredjeländer.

(4) Unionens luftfartsmarknad präglas av hård konkurrens mellan olika ekonomiska aktörer, och för dessa är lika villkor absolut nödvändiga. Luftfartsmarknadens och dess ekonomiska aktörers stabilitet och ekonomiska styrka är beroende av en tydlig och harmoniserad policyram där luftfartygsoperatörer, flygplatser och andra luftfartsaktörer kan verka på grundval av lika möjligheter. Om marknaden snedvrids riskerar luftfartygsoperatörer eller flygplatser att missgynnas i förhållande till interna eller externa konkurrenter. Detta kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för luftfartsbranschen och färre flygförbindelser för människor och företag.

(5) Det är särskilt viktigt att säkerställa lika villkor på hela unionens luftfartsmarknad när det gäller flygbränsle, som står för en betydande andel av luftfartygsoperatörernas kostnader. Variationer i bränslepriser kan i hög grad påverka luftfartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. När flygbränslepriserna skiljer sig åt mellan olika unionsflygplatser eller mellan flygplatser i och utanför unionen kan det leda till att luftfartygsoperatörer anpassar sina tankningsstrategier av ekonomiska skäl. Ekonomitankning ökar luftfartygens bränsleförbrukning och leder till onödiga utsläpp av växthusgaser. Luftfartygsoperatörernas ekonomitankning undergräver därför unionens insatser för miljöskydd. Vissa luftfartygsoperatörer kan använda förmånliga flygbränslepriser på sin hemmabas som en konkurrensfördel gentemot andra flygbolag som trafikerar liknande rutter. Detta kan få negativa effekter för sektorns konkurrenskraft och försämra flygförbindelserna. I denna förordning bör det fastställas åtgärder för att förhindra sådana metoder i syfte att dels undvika onödiga miljöskador, dels återställa och bevara förutsättningarna för rättvis konkurrens på luftfartsmarknaden.

(6) Ett centralt mål för den gemensamma transportpolitiken är hållbar utveckling. För att detta ska uppnås krävs ett samlat grepp som syftar till att säkerställa både ett välfungerande transportsystem i unionen och skydd av miljön. För en hållbar utveckling av luftfarten krävs det att åtgärder införs för att minska koldioxidutsläppen från luftfartyg som flyger från unionsflygplatser. Sådana åtgärder bör bidra till att unionens klimatmål för 2030 och 2050 uppnås.

(7) I det meddelande om en strategi för hållbar och smart mobilitet[10] som antogs av kommissionen i december 2020 fastställs en handlingsplan för EU:s transportsystem i syfte att uppnå en grön och digital omställning och att göra systemet mer motståndskraftigt. Utfasningen av fossila bränslen i luftfartssektorn är en nödvändig och svår process, särskilt på kort sikt. Tekniska framsteg i europeiska och nationella forsknings- och innovationsprogram på luftfartsområdet har bidragit till stora utsläppsminskningar under de senaste årtiondena. Den globala tillväxten i flygtrafiken har dock varit större än sektorns utsläppsminskningar. Samtidigt som ny teknik förväntas bidra till att minska kortdistansflygets beroende av fossil energi under de kommande årtiondena är hållbara flygbränslen den enda lösningen för en betydande minskning av koldioxidutsläppen för alla flygdistanser redan på kort sikt. Denna potential är dock för närvarande till stor del outnyttjad.

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

(8) Hållbara flygbränslen är flytande drop-in bränslen som är helt utbytbara med konventionella flygbränslen och kan användas i befintliga luftfartyg. Flera produktionskedjor för hållbara flygbränslen har certifierats på global nivå för användning inom civil eller militär luftfart. Hållbara flygbränslen är tekniskt sett redo att spela en viktig roll för att minska utsläppen från luftfarten redan på mycket kort sikt. De förväntas stå för en stor del av flygbränslemixen på medellång och lång sikt. Dessutom skulle hållbara flygbränslen med stöd av lämpliga internationella bränslestandarder kunna bidra till att minska aromathalten i det slutliga bränsle som används av operatörerna och därigenom bidra till att minska andra utsläpp än koldioxid. Andra alternativ för att driva luftfartyg, t.ex. el eller flytande väte, förväntas gradvis bidra till utfasningen av fossila bränslen inom luftfarten, till att börja med för kortdistansflygningar.

(9) Det gradvisa införandet av hållbara flygbränslen på luftfartsmarknaden kommer att medföra extra bränslekostnader för flygbolagen eftersom dessa bränsletyper för närvarande är dyrare att producera än konventionellt flygbränsle. Detta förväntas förvärra de befintliga problemen beträffande lika villkor på luftfartsmarknaden när det gäller flygbränsle och orsaka ytterligare snedvridningar bland luftfartygsoperatörer och flygplatser. Denna förordning bör föreskriva åtgärder för att förhindra att införandet av hållbara flygbränslen inverkar negativt på luftfartssektorns konkurrenskraft, genom att fastställa harmoniserade krav i hela unionen.

(10) På global nivå regleras hållbara flygbränslen av Icao. Icao fastställer detaljerade krav på hållbarhet, spårbarhet och redovisning avseende hållbara flygbränslen för användning på flygningar som omfattas av systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (Corsia). Även om Corsia innehåller incitament och hållbara flygbränslen anses ingå i arbetet med en genomförbar långsiktig målsättning för internationell luftfart, finns det för närvarande inget obligatoriskt system för användning av hållbara flygbränslen för internationella flygningar. Större multilaterala eller bilaterala luftfartsavtal mellan EU eller dess medlemsstater och tredjeländer innehåller i allmänhet bestämmelser om miljöskydd. För närvarande ålägger dock dessa bestämmelser inte avtalsparterna några bindande krav på användning av hållbara flygbränslen.

(11) På EU-nivå fastställs allmänna regler om förnybar energi för transportsektorn i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001[11]. Hittills har sådana breda sektorsövergripande regelverk inte visat sig vara lämpliga för att genomföra en övergång från fossila bränslen till hållbara flygbränslen inom luftfarten. I direktiv (EU) 2018/2001 och dess föregångare fastställs övergripande mål för alla transportsätt som ska förses med förnybara drivmedel. Eftersom luftfarten utgör en liten bränslemarknad för vilken förnybara bränslen är dyrare att producera än för andra transportsätt bör sådana regelverk kompletteras med luftfartsspecifika åtgärder för att på ett ändamålsenligt sätt främja användningen av hållbara flygbränslen. Nationella införlivanden av direktiv (EU) 2018/2001 riskerar dessutom att skapa en betydande fragmentering av luftfartsmarknaden om nationella regler för hållbara flygbränslen skulle fastställa mycket olika mål. Detta förväntas förvärra problemen med lika villkor inom luftfarten ytterligare.

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

(12) Därför måste enhetliga regler fastställas för den inre luftfartsmarknaden för att komplettera direktiv (EU) 2018/2001 och uppnå dess övergripande mål genom att ta itu med de särskilda behov och krav som är kopplade till EU:s inre marknad för luftfart. Denna förordning syftar särskilt till att undvika en fragmentering av luftfartsmarknaden och förhindra eventuella snedvridningar av konkurrensen mellan ekonomiska aktörer samt otillbörliga metoder för kostnadsbesparingar i samband med luftfartygsoperatörernas tankning.

(13) Denna förordning syftar i första hand till att fastställa en ram som återställer och bevarar lika villkor på luftfartsmarknaden när det gäller användningen av flygbränsle. En sådan ram bör förhindra skillnader i krav inom unionen som skulle förvärra läget när det gäller tankningsmetoder som snedvrider konkurrensen mellan luftfartygsoperatörer eller ger vissa flygplatser konkurrensnackdelar jämfört med andra. I andra hand syftar förordningen till att förse EU:s luftfartsmarknad med stabila regler för att säkerställa att gradvis ökande andelar hållbara flygbränslen kan införas på EU-flygplatser utan negativa effekter på konkurrenskraften på EU:s inre marknad för luftfart.

(14) Det är viktigt att fastställa harmoniserade regler för EU:s hela inre marknad och att dessa direkt och på ett enhetligt sätt ska tillämpas på aktörerna på luftfartsmarknaden och flygbränslemarknaden. Den övergripande ram som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001 bör kompletteras med en *lex specialis* som är tillämplig på luftfart. Den bör omfatta gradvis höjda mål för försörjningen av hållbara flygbränslen. Sådana mål bör definieras noggrant och med beaktande av målen för en välfungerande luftfartsmarknad, behovet av att fasa ut fossila bränslen i luftfartssektorn och den nuvarande situationen för industrin för hållbara flygbränslen.

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

(16) Utveckling och användning av hållbara flygbränslen med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad, innovation och tillväxt för framtida behov bör främjas. Detta bör stödja skapandet av innovativa och konkurrenskraftiga bränslemarknader och säkerställa tillräcklig tillgång på hållbara flygbränslen för luftfarten på kort och lång sikt för att bidra till unionens ambitioner att minska koldioxidutsläppen från transporter, samtidigt som unionens insatser för en hög miljöskyddsnivå stärks. I detta

syfte bör hållbara flygbränslen som produceras från råvaror förtecknade i delarna A och B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 samt syntetiska flygbränslen främjas. I synnerhet är hållbara flygbränslen som produceras från råvaror förtecknade i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 viktiga, eftersom de motsvarar den för närvarande kommersiellt mest mogna tekniken för att minska koldioxidutsläppen från luftfarten redan på kort sikt.

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

(18) En enda hållbarhetsram som är tydlig och stabil är nödvändigt för att ge aktörerna inom luftfarts- och bränsleindustrin säkerhet om vilka hållbara flygbränslen som främjas enligt denna förordning. För att säkerställa överensstämmelse med annan relaterad EU-politik bör möjligheten att främja hållbara flygbränslen fastställas i enlighet med de hållbarhetskriterier som fastställs i artikel 29 i direktiv 2018/2001[12].

(19) Denna förordning bör syfta till att säkerställa att luftfartygsoperatörer kan konkurrera på lika villkor när det gäller tillgången till hållbara flygbränslen. För att undvika

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

snedvridningar på marknaden för luftfartstjänster bör alla unionsflygplatser som omfattas av denna förordning förses med enhetliga minimiandelar hållbara flygbränslen. Marknadsaktörerna har möjlighet att leverera och använda större mängder hållbart bränsle, men denna förordning bör säkerställa att de obligatoriska minimiandelarna av hållbara flygbränslen är desamma för alla flygplatser som omfattas. Den ersätter alla krav som direkt eller indirekt fastställts på nationell eller regional nivå och som kräver att luftfartygsoperatörer eller flygbränsleleverantörer använder eller levererar hållbara flygbränslen med andra mål än de som föreskrivs i denna förordning. För att skapa en tydlig och förutsägbar rättslig ram och därigenom uppmuntra marknadsutveckling och spridning av de mest hållbara och innovativa bränsleteknikerna med tillväxtpotential för att tillgodose framtida behov, bör denna förordning fastställa gradvis ökande minimiandelar syntetiska flygbränslen över tiden. Med tanke på den betydande potentialen för minskade koldioxidutsläpp från syntetiska flygbränslen och deras nuvarande uppskattade produktionskostnader är det nödvändigt att fastställa ett särskilt krav för sådana bränslen. När syntetiska flygbränslen produceras från förnybar el och koldioxid som infångas direkt från luften kan utsläppsminskningarna bli hela 100 % jämfört med konventionella flygbränslen. De har också stora fördelar jämfört med andra typer av hållbara flygbränslen i fråga om resurseffektivitet (särskilt vattenförbrukning) i produktionsprocessen. Produktionskostnaderna för syntetiska flygbränslen uppskattas dock för närvarande vara 3–6 gånger högre än marknadspriset på konventionellt flygbränsle. Ett särskilt krav för denna teknik bör därför fastställas i denna förordning. I samband med framtida översyner av denna förordning skulle man kunna överväga att låta andra typer av syntetiska bränslen, t.ex. koldioxidsnåla sådana som leder till stora minskningar av växthusgasutsläppen, ingå i förordningens tillämpningsområde, när sådana bränslen väl definierats i direktivet om förnybar energi.

(20) Det är viktigt att säkerställa att minimiandelarna hållbara flygbränslen kan levereras till luftfartsmarknaden utan störningar. Därför bör tillräcklig med ledtid avsättas för att industrin för förnybara bränslen ska kunna utveckla sin produktionskapacitet i enlighet med detta. Tillhandahållandet av hållbara flygbränslen bör bli obligatoriskt från och med 2025. På samma sätt bör villkoren i denna förordning vara stabila över en lång tidsperiod för att skapa rättslig säkerhet och förutsägbarhet på marknaden och varaktigt driva på investeringarna i produktionskapacitet för hållbart flygbränsle.

(21) I och med införandet och den ökade användningen av hållbara flygbränslen vid unionsflygplatser kan en praxis som ekonomitankning förvärras till följd av höjda flygbränslekostnader. Ekonomitankning är inte hållbar och bör undvikas eftersom den undergräver unionens insatser för att minska transporternas miljöpåverkan. Ekonomitankning strider också mot målen om minskade koldioxidutsläpp från luftfarten eftersom ökad vikt för ett luftfartyg ökar bränsleförbrukningen och därmed sammanhängande utsläpp för en viss flygning. Ekonomitankning äventyrar också de lika villkoren i unionen för luftfartygsoperatörer och även mellan flygplatser. Denna förordning bör därför ålägga luftfartygsoperatörer att tanka före avgång från en viss unionsflygplats. Den mängd bränsle som tankas före avgångar från en viss unionsflygplats bör motsvara den mängd bränsle som krävs för att genomföra de flygningar som avgår från den flygplatsen, med beaktande av nödvändig efterlevnad av reglerna om bränslesäkerhet. Kravet säkerställer att likvärdiga villkor för verksamhet i unionen gäller på samma sätt för EU-aktörer och utländska aktörer, samtidigt som en hög miljöskyddsnivå säkerställs. Eftersom förordningen inte fastställer en maximal andel hållbara flygbränslen i alla flygbränslen får flygbolag och bränsleleverantörer driva en mer ambitiös miljöpolicy med större användning och

leveranser av hållbara flygbränslen i sina övergripande flyglinjenät, så länge som ekonomitankning undviks.

(22) Flygplatser som omfattas av denna förordning bör säkerställa att det finns all nödvändig infrastruktur för leverans, lagring och tankning av hållbart flygbränsle så att de inte utgör ett hinder för användningen av sådant flygbränsle. Vid behov bör Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) kunna kräva att en unionsflygplats tillhandahåller information om tillgänglig infrastruktur som möjliggör smidig distribution av och tankning med hållbara flygbränslen för luftfartygsoperatörer. Byråns roll bör göra det möjligt för flygplatser och flygbolag att ha en gemensam kontaktpunkt om det krävs tekniska förtydliganden om tillgången till bränsleinfrastruktur.

(23) Luftfartygsoperatörer bör vara skyldiga att årligen rapportera till byrån om sina inköp av hållbart flygbränsle och om bränslets egenskaper. Uppgifter bör lämnas om egenskaperna hos de hållbara flygbränslen som köps in, som t.ex. råvarans typ och ursprung, omvandlingskedja och utsläpp under hela livscykeln.

(24) Luftfartygsoperatörer bör också vara skyldiga att årligen rapportera om sin faktiska tankning av flygbränsle per unionsflygplats för att bevisa att ingen ekonomitankning har gjorts. Rapporterna bör verifieras av oberoende kontrollörer och överlämnas till byrån för övervakning och bedömning av efterlevnad. Kontrollörerna bör fastställa noggrannheten hos det årliga flygbränslebehov som operatörerna rapporterar med hjälp av ett verktyg som godkänts av kommissionen.

(25) Flygbränsleleverantörer bör vara skyldiga att årligen rapportera i den unionsdatabas som avses i artikel 28 i direktiv (EU) 2018/2001 om sina leveranser av flygbränsle, inbegripet hållbara flygbränslen. Byrån bör årligen rapportera till kommissionen om hur luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer fullgör sina respektive skyldigheter enligt denna förordning. Detta är viktigt för att kommissionen ska få en tydlig bild av graden av efterlevnad av förordningen.

(26) Det krävs ytterligare förfaranden för att med säkerhet fastställa om luftfartygsoperatörer faktiskt fysiskt har tankat andelar hållbara flygbränslen i sina tankar vid en specifik unionsflygplats. Luftfartygsoperatörer bör därför tillåtas att rapportera sin användning av hållbara flygbränslen på grundval av inköpsregister. Luftfartygsoperatörer bör ha rätt att från flygbränsleleverantören få den information som krävs för att rapportera inköp av hållbart flygbränsle.

(27) Det är viktigt att luftfartygsoperatörer kan tillgodogöra sig användning av hållbara flygbränslen inom ramen för växthusgassystem som t.ex. EU:s utsläppshandelssystem eller Corsia, beroende på vilken flygväg som används. Det är dock viktigt att denna förordning inte leder till dubbelräkning av utsläppsminskningar. Luftfartygsoperatörer bör endast ha rätt att tillgodogöra sig förmåner för användning av ett och samma parti hållbara flygbränslen en gång. Bränsleleverantörer bör åläggas att kostnadsfritt förse en luftfartygsoperatör med all slags information om egenskaperna hos det hållbara flygbränsle som säljs till den luftfartygsoperatören och som är relevant för luftfartygsoperatörens rapportering enligt denna förordning eller något växthusgassystem.

(28) För att säkerställa lika villkor på den inre luftfartsmarknaden och överensstämmelse med unionens klimatambitioner bör det genom denna förordning införas ändamålsenliga, proportionella och avskräckande sanktioner för flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer vid bristande efterlevnad.

Sanktionernas omfattning måste stå i proportion till den miljöskada och de negativa effekter på de lika villkoren på den inre marknaden som orsakas av den bristande efterlevnaden. När myndigheterna tillämpar administrativa sanktionsavgifter bör de ta hänsyn till utvecklingen av priset på flygbränsle och hållbart flygbränsle under rapporteringsåret.

(29) Sanktionerna för leverantörer som inte uppfyller de mål som fastställs i denna förordning bör kompletteras med en skyldighet att kompensera marknaden för den icke-uppfylla kvoten under påföljande år.

(30) Denna förordning bör innehålla bestämmelser om regelbundna rapporter till Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av flyg- och bränslemarknaderna, ändamålsenligheten hos de viktigaste inslagen i förordningen som t.ex. minimiandelarna hållbara flygbränslen, nivån på administrativa sanktionsavgifter och policyutvecklingen när det gäller användning av hållbara flygbränslen internationellt. Sådana faktorer är avgörande för att ge en tydlig bild av marknaden för hållbara flygbränslen, och de bör beaktas när man överväger en översyn av förordningen.

(31) En övergångsperiod på fem år bör fastställas för att ge flygbränsleleverantörer, unionsflygplatser och luftfartygsoperatörer rimlig tid att göra de nödvändiga tekniska och logistiska investeringarna. Under denna fas får flygbränsle som innehåller högre andelar hållbart flygbränsle användas för att kompensera för lägre andelar hållbara flygbränslen eller för minskad tillgång på konventionellt flygbränsle på andra flygplatser.

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på luftfartygsoperatörer, unionsflygplatser och flygbränsleleverantörer.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

– *unionsflygplats*: en flygplats enligt definitionen i artikel 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG[13], där passagerartrafiken översteg 1 miljon passagerare eller där godstrafiken översteg 100 000 ton under rapporteringsperioden, och som inte är belägen i ett av de yttersta randområdena enligt förteckningen i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

– *luftfartygsoperatör*: en person som utfört minst 729 kommersiella flygtransporter som avgått från unionsflygplatser under rapporteringsperioden eller, om denna person inte kan identifieras, luftfartygets ägare.

– *kommersiell flygtransport*: en flygning som utförs för att transportera passagerare, gods eller post mot ersättning eller hyra, eller affärsflyg.

– *flygbränsle*: bränsle som framställs för direkt användning av luftfartyg.

– *hållbara flygbränslen*: drop-in flygbränslen som antingen är syntetiska flygbränslen, avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 andra stycket i direktiv (EU) 2018/2001 eller biodrivmedel som produceras från de bränsleråvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till det direktivet, vilka uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för växthusgasutsläpp i artikel 29.2–29.7 i det direktivet och är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet.

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

– *livscykelutsläpp*: utsläpp av koldioxidekvivalenter från hållbara flygbränslen som tar hänsyn till utsläpp av koldioxidekvivalenter från energiproduktion, transport, distribution och användning ombord, inbegripet under förbränning, beräknat i enlighet med artikel 31 i direktiv (EU) 2018/2001.

– *syntetiska flygbränslen*: bränslen som är förnybara och av icke-biologiskt ursprung, enligt definitionen i artikel 2.36 andra stycket i direktiv (EU) 2018/2001, och som används inom luftfarten.

– *konventionella flygbränslen*: bränslen som produceras från fossila, icke-förnybara källor för kolvätebränslen och som används inom luftfarten.

– *flygbränsleleverantör*: en bränsleleverantör enligt definitionen i artikel 2.38 andra stycket i direktiv (EU) 2018/2001 som levererar flygbränsle på en unionsflygplats.

– *rapporteringsår*: en period på ett år under vilken de rapporter som avses i artiklarna 7 och 9 ska lämnas in från och med den 1 januari till och med den 31 december.

– *rapporteringsperiod*: perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december det år som föregår rapporteringsåret.

– *årligt flygbränslebehov*: den mängd flygbränsle som krävs för att utföra alla kommersiella flygtransporter som utförs av en luftfartygsoperatör och som avgår från en viss unionsflygplats under en rapporteringsperiod.

– *årlig otankad mängd*: skillnaden mellan det årliga flygbränslebehovet och den faktiska bränslemängd som en luftfartygsoperatör tankar före flygningar som avgår från en viss unionsflygplats, under en rapporteringsperiod.

[13] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter.

– *total årlig otankad mängd*: summan av en luftfartygsoperatörs årliga otankade mängder vid alla unionsflygplatser under en rapporteringsperiod.

– *växthusgassystem*: ett system som ger förmåner till luftfartygsoperatörer för användning av hållbara flygbränslen.

Artikel 4

Andel hållbart flygbränsle som finns tillgänglig vid unionsflygplatser

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

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

Artikel 5

Tankningskrav för luftfartygsoperatörer

Den årliga mängd flygbränsle som tankas av en viss luftfartygsoperatör vid en viss unionsflygplats ska vara minst 90 % av det årliga flygbränslebehovet.

Artikel 6

Skyldighet för unionsflygplatser att tillhandahålla infrastruktur

Unionsflygplatser ska vidta nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörers tillgång till flygbränslen som innehåller de andelar av hållbara flygbränslen som anges i bilaga I, och de ska tillhandahålla den infrastruktur som krävs för leverans, lagring och tankning av sådana bränslen.

Om luftfartygsoperatörer rapporterar svårigheter till Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) när det gäller att få tillgång till flygbränslen som innehåller hållbara flygbränslen vid en viss unionsflygplats på grund av att lämplig flygplatsinfrastruktur saknas får byrån begära att unionsflygplatsen tillhandahåller de uppgifter som krävs för att bevisa överensstämmelse med punkt 1. Den berörda unionsflygplatsen ska tillhandahålla uppgifterna utan onödigt dröjsmål.

Byrån ska bedöma de mottagna uppgifterna och informera kommissionen om sådana uppgifter gör det möjligt att dra slutsatsen att unionsflygplatsen inte uppfyller sina skyldigheter. Unionsflygplatser ska vidta nödvändiga åtgärder för att identifiera och åtgärda bristen på lämplig flygplatsinfrastruktur senast fem år efter förordningens ikraftträdande eller efter det år då de överskrider ett av tröskelvärdena i artikel 3 a.

Artikel 7

Rapporteringsskyldigheter för luftfartygsoperatörer

Luftfartygsoperatörer ska senast den 31 mars varje rapporteringsår rapportera följande uppgifter till byrån:

(a) Den totala mängd flygbränsle som tankats vid varje unionsflygplats, uttryckt i ton.

(b) Det årliga flygbränslebehovet per unionsflygplats, uttryckt i ton.

(c) Den årliga otankade mängden, per unionsflygplats. Om den årliga otankade mängden är negativ eller om den är mindre än 10 % av det årliga flygbränslebehovet ska den årliga otankade mängden rapporteras som 0.

(d) Den totala mängden hållbart flygbränsle som de köper in från flygbränsleleverantörer i syfte att bedriva flygningar från unionsflygplatser, uttryckt i ton.

(e) För varje inköp av hållbart flygbränsle: namnet på flygbränsleleverantören, den inköpta mängden uttryckt i ton, omvandlingsmetoden, egenskaperna hos och ursprunget för den råvara som används för produktionen samt livscykelutsläppen för det hållbara flygbränslet. Om ett inköp omfattar hållbara flygbränslen med olika egenskaper ska rapporten ange denna information för varje typ av hållbart flygbränsle.

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

Rapporten ska verifieras av en oberoende kontrollör i enlighet med kraven i artiklarna 14 och 15 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG[14] och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2067[15].

Artikel 8

Luftfartygsoperatörer som tillgodogör sig användning av hållbara flygbränslen

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

(a) en redogörelse för vilka växthusgassystem de deltar i och i vilka användningen av hållbara flygbränslen kan rapporteras,

(b) en förklaring om att de inte har rapporterat ett och samma parti hållbara flygbränslen inom mer än ett system.

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

Artikel 9

Rapporteringsskyldighet för bränsleleverantörer

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

[14] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen.

[15] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/2067 av den 19 december 2018 om verifiering av uppgifter och ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (EUT L 334, 31.12.2018, s. 94).

(a) Volymen flygbränsle som levererats på varje unionsflygplats.

(b) Volymen hållbart flygbränsle som levererats på varje unionsflygplats och för varje typ av hållbart flygbränsle, enligt beskrivningen i led c.

(c) Livscykelutsläppen, råvarornas ursprung och omvandlingsprocessen för varje typ av hållbart flygbränsle som levererats på unionsflygplatser.

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

Artikel 10

Behörig myndighet

(1) Medlemsstaterna ska utse den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för genomförandet av denna förordning och för att utfärda sanktionsavgifter för luftfartygsoperatörer, unionsflygplatser och bränsleleverantörer. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om detta.

(2) Byrån ska översända de uppgifter som mottagits i enlighet med artiklarna 7 och 9 till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna. Byrån ska också till de behöriga myndigheterna översända aggregerade uppgifter för de luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer för vilka myndigheterna är behöriga enligt punkterna 3, 4 och 5.

(3) De behöriga myndigheterna för en luftfartygsoperatör ska fastställas i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2009[16].

(4) De behöriga myndigheterna för unionsflygplatser ska fastställas på grundval av myndigheternas respektive territoriella behörighet.

(5) De behöriga myndigheterna för flygbränsleleverantörer ska fastställas på grundval av den medlemsstat där de är etablerade.

Artikel 11

Verkställighet

(1) Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av de bestämmelser som antagits enligt denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den 31 december 2023, och de ska utan dröjsmål anmäla eventuella senare ändringar som påverkar bestämmelserna.

(2) Medlemsstaterna ska säkerställa att varje luftfartygsoperatör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 5 kan åläggas en administrativ sanktionsavgift. Denna avgift ska vara minst dubbelt så hög som det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.

[16] Kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 av den 5 augusti 2009 om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I i direktiv 2003/87/EG.

(3) Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla skyldigheterna enligt artikel 4 beträffande minimiandelen hållbara flygbränslen kan åläggas en administrativ sanktionsavgift. Denna avgift ska vara minst dubbelt så hög som skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller den minimiandel som avses i artikel 4 och bilaga I.

(4) Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla skyldigheterna enligt artikel 4 beträffande minimiandelen syntetiska flygbränslen kan åläggas en administrativ sanktionsavgift. Denna avgift ska vara minst dubbelt så hög som skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller den minimiandel som avses i artikel 4 och bilaga I.

(5) I det beslut om administrativa sanktionsavgifter som avses i punkterna 3 och 4 ska den behöriga myndigheten förklara den metod som tillämpas för att fastställa priset på flygbränsle, hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle på unionsmarknaden, på grundval av kontrollerbara och objektiva kriterier.

(6) Medlemsstaterna ska säkerställa att alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller minimiandelen hållbara flygbränslen eller syntetiska bränslen under en viss rapporteringsperiod, under den efterföljande rapporteringsperioden ska förse marknaden med en mängd av respektive bränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden. Fullgörandet av denna skyldighet befriar inte bränsleleverantören från skyldigheten att betala de sanktioner som anges i punkterna 3 och 4 i denna artikel.

(7) Medlemsstaterna ska ha den rättsliga och administrativa ram som krävs på nationell nivå för att säkerställa att skyldigheterna fullgörs och att administrativa sanktionsavgifter drivs in. Medlemsstaterna ska överföra det belopp som inkasseras genom dessa administrativa sanktionsavgifter som bidrag till InvestEU:s investeringsfacilitet för grön omställning, som ett komplement till EU-garantin.

Artikel 12

Insamling och offentliggörande av uppgifter

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

(a) Den totala mängden hållbart flygbränsle på unionsnivå som köps in av luftfartygsoperatörer, för användning på flygningar som avgår från en unionsflygplats, samt mängden per unionsflygplats.

(b) Den totala mängden hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle på unionsnivå som levereras, samt mängden per unionsflygplats.

(c) Marknadssituationen, inklusive prisinformation, och trender för produktion och användning av hållbart flygbränsle i unionen.

(d) Flygplatsernas efterlevnad av de skyldigheter som anges i artikel 6.

(e) Efterlevnadsstatus för varje luftfartygsoperatör och flygbränsleleverantör som under rapporteringsperioden har skyldigheter enligt denna förordning.

(f) Ursprunget för och egenskaperna hos alla hållbara flygbränslen som luftfartygsoperatörer köper för användning på flygningar som avgår från unionsflygplatser.

Artikel 13

Övergångsperiod

Genom undantag från artikel 4 får en flygbränsleleverantör, från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029, för varje rapporteringsperiod tillhandahålla minimiandelen hållbart flygbränsle enligt bilaga I som ett viktat genomsnitt för allt flygbränsle som leverantören levererat på unionsflygplatser under den rapporteringsperioden.

Artikel 14

Rapporter och översyn

Senast den 1 januari 2028 och därefter vart femte år ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av marknaden för flygbränsle och dess inverkan på unionens inre luftfartsmarknad samt om en eventuell utvidgning av tillämpningsområdet för denna förordning till andra energikällor och andra typer av syntetiska bränslen som definieras i direktivet om förnybar energi, en eventuell översyn av minimiandelarna i artikel 4 och bilaga I och nivån på de administrativa sanktionsavgifterna. Rapporten ska innehålla information, om sådan finns tillgänglig, om utvecklingen av en tänkbar policyram för användning av hållbara flygbränslen på Icao-nivå. Rapporten ska också innehålla information om sådana tekniska framsteg på området forskning och innovation inom luftfartsindustrin som är relevanta för hållbara flygbränslen, inbegripet när det gäller minskning av andra utsläpp än koldioxid. Rapporten kan innehålla en bedömning av om denna förordning bör ändras och, i tillämpliga fall, olika alternativ för ändringar, i linje med en potentiell policyram för användning av hållbara flygbränslen på Icao-nivå.

Artikel 15

Ikraftträdande

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

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2023.

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar *Ordförande*	*På rådets vägnar* *Ordförande*