četrtek 7. julija 2022

P9_TA(2022)0297

Trajnostna letalska goriva (pobuda ReFuelEU za letalstvo) ***I

Spremembe Evropskega parlamenta, sprejete 7. julija 2022, o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)) ([1])

(Redni zakonodajni postopek: prva obravnava)

(2023/C 47/34)

Sprememba 1

Predlog uredbe

Uvodna izjava 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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, ***hkrati pa je eden od glavnih povezovalcev najbolj oddaljenih regij s celino,*** zlasti na notranjem letalskem trgu Unije. Rast storitev zračnega prevoza ***je*** pomembno prispevala k izboljšanju povezljivosti***, spodbujanju kohezije in zmanjševanju regionalnih razlik*** v Uniji***, zlasti v obrobnih, najbolj oddaljenih, redko poseljenih*** in ***otoških regijah, pa tudi*** s tretjimi državami, ter je pomemben ***spodbujevalec*** gospodarstva Unije.

([1]) Zadeva je bila v skladu s četrtim pododstavkom člena 59(4) Poslovnika vrnjena pristojnemu odboru v medinstitucionalna pogajanja (A9-0199/2022).

Sprememba 2

Predlog uredbe

Uvodna izjava 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(2) ***Unija je v skladu z Uredbo (EU) 2021/1119 sprejela pravno obveznost, da najpozneje do leta 2050 doseže podnebno nevtralnost in da do leta 2030 zmanjša neto emisije toplogrednih plinov za najmanj 55 % v primerjavi z letom 1990. Da bi to dosegli, morajo vsi gospodarski sektorji, vključno s prometnim sektorjem, sprejeti hitre ukrepe za razogljičenje. Za letalski sektor to pomeni, da je treba močno pospešiti proizvodnjo, dobavo in uporabo trajnostnih letalskih goriv.*** Letalski prevoz je od leta 2020 eden od sektorjev, ki jih je kriza zaradi COVID-19 najbolj prizadela. ***Pričakuje*** se, da se bo letalski ***promet*** v prihodnjih letih postopoma ***okrepil*** in ***dosegel raven pred krizo. Mednarodna organizacija za civilno letalstvo ocenjuje, da bo letna rast potniškega prometa v Evropi do leta 2050 znašala do 3 %*** na ***leto, tovornega prometa pa 2,4 %***. Hkrati se emisije iz tega sektorja od leta 1990 povečujejo, trend naraščanja emisij pa bi se lahko ***hitro*** vrnil, ko bomo premagali pandemijo. Zato se je treba ***nujno*** pripraviti na prihodnost in ***izvesti*** potrebne prilagoditve za zagotovitev dobro delujočega ***sektorja*** zračnega prevoza, ki ***bo v celoti prispeval*** k doseganju podnebnih ciljev Unije z visoko stopnjo povezljivosti***, cenovne dostopnosti***, varnosti in zaščite.

Sprememba 3

Predlog uredbe

Uvodna izjava 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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 ***Unije na področju*** zračnega prevoza urejajo pravila, ki jih po vsem svetu določa Mednarodna organizacija za civilno letalstvo (ICAO), ***ter*** celoviti večstranski ali dvostranski sporazumi med Unijo ali njenimi državami članicami in tretjimi državami. ***Zato je pomembno, da Unija ohrani prizadevanja na mednarodni, večstranski in dvostranski ravni, da bi spodbudila visoko raven ambicij in konvergence pri uporabi trajnostnih letalskih goriv ter hkrati zagotovila enake konkurenčne pogoje na mednarodni ravni.***

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 4

Predlog uredbe

Uvodna izjava 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(4) Za trg zračnega prevoza velja močna konkurenca med gospodarskimi subjekti ***po svetu in*** 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 ***pravil in*** možnosti***, kar vodi k dinamičnemu sektorju in delovnim priložnostim. Veliko letov znotraj EU je del globalnih poti, ki jih določa svetovni trg. Enako velja za poti med destinacijami zunaj EU s postankom na evropskih letališčih***. Če pride do izkrivljanj trga, obstaja nevarnost ***za operaterje*** zrakoplovov ***in*** letališča***, da bodo*** v slabšem položaju v primerjavi z notranjimi ali zunanjimi konkurenti. To pa lahko povzroči izgubo konkurenčnosti industrije zračnega prevoza***, kar ogroža podjetja in delovna mesta v zračnem prevozu,*** ter izgubo letalske povezljivosti ***in možnosti izbire prevoza*** za državljane in podjetja.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 5

Predlog uredbe

Uvodna izjava 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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***, zmanjšajo privlačnost letalskega sektorja in s tem mobilnost, pri čemer se visoke cene goriva neposredno prenesejo v visoke cene za končne potrošnike***. 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***, ko se operaterji*** zrakoplovov ***zanj odločajo iz ekonomskih razlogov,*** 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***, povzroča izkrivljanje trga*** 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. ***Kljub temu bi bilo treba v tej uredbi upoštevati tudi dejstvo, da se prevoz presežnega goriva včasih izvaja zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva in je v takih primerih upravičen iz varnostnih razlogov. Poleg tega je lahko prevoz presežnega goriva za nekatere operaterje zrakoplovov na nekaterih letališčih posledica posebnih operativnih težav, med drugim v smislu nesorazmerno daljšega časa obratovanja zrakoplovov ali zmanjšane zmogljivosti letališča v času prometnih konic. Komisija bi morala zato pozorno spremljati, ocenjevati in analizirati primere prevoza presežnega goriva in razloge zanje ter po potrebi predložiti zakonodajne predloge za spremembo te uredbe.***

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 6

Predlog uredbe

Uvodna izjava 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(6) Glavni cilj skupne prometne politike je trajnostni razvoj. To zahteva celostni pristop, s katerim se skušata zagotoviti učinkovito delovanje prometnih sistemov v Uniji***, skladnost z delovno in socialno zakonodajo*** in varstvo okolja. Trajnostni razvoj zračnega ***prevoza*** zahteva uvedbo ukrepov, ***vključno z ekonomskimi instrumenti,*** katerih cilj je zmanjšanje emisij ogljika iz zrakoplovov, ki letijo z letališč Unije***, ter razvoj trga za proizvodnjo in dobavo trajnostnih letalskih goriv***. Ti ukrepi bi morali prispevati k doseganju podnebnih ciljev Unije do leta 2030 in leta 2050.

Sprememba 7

Predlog uredbe

Uvodna izjava 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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 ***in jasna zavezanost industrije*** v ***evropskih*** in ***nacionalnih*** letalskih raziskovalnih in inovacijskih programih ***sta*** v zadnjih desetletjih ***prispevala*** k pomembnemu zmanjšanju emisij. Vendar je svetovna rast zračnega prometa prehitela zmanjšanje emisij v tem sektorju. Medtem ko se pričakuje, da bodo nove tehnologije***, vključno z razvojem brezemisijskih električnih zrakoplovov ali zrakoplovov na vodikov pogon,*** v prihodnjih desetletjih pomagale zmanjšati odvisnost letalstva pri kratkih letih od fosilne energije ***in po možnosti imele srednjeročno in dolgoročno pomembno vlogo v komercialnem letalstvu***, ***pa*** trajnostna letalska goriva ponujajo ***obetavno*** rešitev za znatno razogljičenje vseh območij letenja***, tako kratkoročno kot tudi srednjeročno in dolgoročno***. Vendar je ta potencial ***trenutno v veliki meri*** neizkoriščen ***in potrebuje dolgoročno podporo za nadaljnji razvoj in uvajanje trajnostnih letalskih goriv ter za raziskave novih letalskih motorjev in tehnologij***.

([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)0789) z dne 9. decembra 2020.

([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)0789) z dne 9. decembra 2020.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 8

Predlog uredbe

Uvodna izjava 7 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(7a) Osnovno načelo „energijska učinkovitost na prvem mestu“ bi se moralo izvajati v vseh sektorjih, ne samo v energetskem sistemu, torej tudi v prometnem sektorju, vključno z letalstvom. Upoštevati bi ga bilo treba zlasti pri odločanju o politiki, načrtovanju in naložbah glede uvedbe energijsko učinkovitejših motorjev in bolj trajnostnih alternativnih goriv in tehnologij, pa tudi glede hitrejšega razvoja letal s pogonom na elektriko iz obnovljivih virov ali zeleni vodik.

Sprememba 9

Predlog uredbe

Uvodna izjava 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(8) Trajnostna letalska goriva so tekoča nadomestna goriva, ki jih je mogoče popolnoma zamenjati s konvencionalnimi letalskimi gorivi in so združljiva z obstoječimi motorji zrakoplovov. Po vsem svetu je bilo certificiranih več proizvodnih poti trajnostnih letalskih goriv za uporabo v civilnem ali vojaškem letalstvu. Trajnostna letalska goriva so tehnološko pripravljena, da imajo že zelo kratkoročno pomembno vlogo pri zmanjšanju emisij iz zračnega prevoza. Pričakuje se, da bodo srednje- in dolgoročno predstavljala pomemben del mešanice letalskih goriv. Poleg tega bi lahko trajnostna letalska goriva ob podpori ustreznih mednarodnih standardov za goriva prispevala k zmanjšanju vsebnosti 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.	(8) Trajnostna letalska goriva so ***letalska goriva, kot so*** tekoča nadomestna goriva, ki jih je mogoče popolnoma zamenjati s konvencionalnimi letalskimi gorivi in so združljiva z obstoječimi motorji zrakoplovov***, ter vodik in elektrika***. Po vsem svetu je bilo certificiranih več proizvodnih poti trajnostnih letalskih goriv za uporabo v civilnem ali vojaškem letalstvu. Trajnostna letalska goriva so tehnološko pripravljena, da imajo že zelo kratkoročno pomembno vlogo pri zmanjšanju emisij iz zračnega prevoza. Pričakuje se, da bodo srednje- in dolgoročno predstavljala pomemben del mešanice letalskih goriv. Poleg tega bi lahko trajnostna letalska goriva ob podpori ustreznih mednarodnih standardov za goriva ***in podpori Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu v zvezi z oblikovanjem teh standardov,*** prispevala k zmanjšanju vsebnosti aromatov v končnem gorivu, ki ga uporablja operater, in tako pripomogla k zmanjšanju emisij, ki niso emisije CO_2. ***Druga trajnostna letalska goriva, kot je elektrika ali vodik, so zelo obetavne tehnologije in se pričakuje, da bodo*** postopoma prispevale k razogljičenju letalskega prevoza, pri čemer bo treba začeti z leti na kratke razdalje. ***Ta uredba bo še pospešila znanstveni razvoj in uvajanje teh tehnologij, pa tudi komercialne inovacije v zvezi z njimi, saj bo gospodarskim subjektom omogočila, da te tehnologije obravnavajo v povezavi z mandatom za trajnostna letalska goriva, kot je določeno v tej uredbi, ko bodo te tehnologije zrele in bodo komercialno dostopne. To bo tudi povečalo tržno gotovost in predvidljivost ter delovalo kot spodbuda za naložbe v tiste nove tehnologije, ki so potrebne.***

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 10

Predlog uredbe

Uvodna izjava 9

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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***, tudi pri izvajanju sheme za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika za mednarodni letalski promet (CORSIA) in sistema za trgovanje z emisijami (ETS)***. 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***, vključno s skupnimi opredelitvami in skupnim določanjem ciljev na ravni EU***.

Sprememba 11

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(10) Na svetovni ravni trajnostna letalska goriva ureja ***organizacija ICAO.*** Organizacija ICAO ***z**lasti 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.	(10) Na svetovni ravni trajnostna letalska goriva ureja ***in opredeljuje*** organizacija ICAO***, pri čemer se države dogovorijo o podrobnih zahtevah*** glede trajnostnosti, sledljivosti in ***obračunavanja certificiranih poti za trajnostna letalska goriva*** 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. ***Trenutno takšne*** določbe pogodbenicam ne nalagajo ***zavezujočih zahtev*** o uporabi trajnostnih letalskih goriv.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 12

Predlog uredbe

Uvodna izjava 10 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(10a) Da bi preprečili izkrivljanje konkurence na mednarodnem letalskem trgu, ki bi lahko povzročilo izgubo prometnih tokov, ki povezujejo letališča EU, in selitev virov CO_2, ter da bi ustvarili svetovni trg trajnostnih letalskih goriv, bi morala zunanja letalska politika Unije prevzeti vodilno vlogo v svetu pri prehodu na uporabo trajnostnih goriv, sodelovati v mednarodnih pogajanjih za harmonizacijo opredelitev in standardov trajnostnih letalskih goriv ter spodbujati mednarodno zbliževanje pravil o proizvodnji, uporabi in povečanju uporabe trajnostnih goriv za letalski promet. Zato je pomembno, da Unija ohrani svoja prizadevanja na ravni ICAO in si prizadeva za ambiciozen svetovni sistem, ki bo spodbujal svetovni trg za trajnostna letalska goriva in zagotavljal enake konkurenčne pogoje na mednarodni ravni. Komisija in države članice se morajo torej na generalni skupščini ICAO zavzeti za to, da se nemudoma začnejo pogajanja o ambicioznem globalnem političnem okviru na ravni ICAO za uvajanje trajnostnih letalskih goriv. Ko bo sprejet tak globalni okvir politike, bi morala Komisija zagotoviti, da so določbe te uredbe združljive, skladne in dopolnjujejo globalni okvir in mednarodne standarde, s čimer bi zagotovili skladno izvajanje in enake konkurenčne pogoje na mednarodni ravni. Poleg tega bi si morale Komisija in države članice prizadevati, da se v celovite večstranske in dvostranske sporazume o zračnem prevozu in letalskih storitvah vključijo enakovredne zavezujoče določbe o pooblastilu za namešavanje goriv pri uporabi trajnostnih letalskih goriv. Komisija bi morala dodatno redno ocenjevati, ali določbe te uredbe negativno vplivajo na delovanje notranjega trga v letalstvu, konkurenčnost sektorja, mednarodne enake konkurenčne pogoje v zvezi z letalskimi prevozniki in letališkimi vozlišči ter morebitnimi preusmeritvami, ki vodijo k selitvi virov CO_2, ter po potrebi predstaviti ukrepe za odpravo teh negativnih učinkov.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 13

Predlog uredbe

Uvodna izjava 12

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(12) Zato je treba določiti enotna pravila za notranji letalski trg, ki dopolnjujejo Direktivo (EU) 2018/2001 in izpolnjujejo njene splošne cilje, tako da obravnavajo posebne potrebe in zahteve, ki izhajajo iz notranjega letalskega trga EU. Cilj te uredbe je zlasti preprečiti razdrobljenost letalskega trga ter se izogniti morebitnim izkrivljanjem konkurence med gospodarskimi subjekti ali nepoštenim praksam izogibanja stroškom v zvezi s polnjenjem s strani operaterjev zrakoplovov.	(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***, in spodbujajo uporabo trajnostnih goriv v letalstvu***. Cilj te uredbe je zlasti preprečiti razdrobljenost letalskega trga ***Unije*** ter se izogniti morebitnim izkrivljanjem konkurence med gospodarskimi subjekti ali nepoštenim praksam izogibanja stroškom v zvezi s polnjenjem s strani operaterjev zrakoplovov ***ter spodbuditi inovacije in proizvodnjo v Uniji. Za pospešitev uporabe trajnostnih letalskih goriv je treba zagotoviti ciljno usmerjeno podporo in financiranje na ravni Unije in nacionalni ravni ter spodbujati javna in zasebna partnerstva.***

Sprememba 14

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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	(15) Ta uredba se ne bi smela uporabljati za zrakoplove, ki opravljajo humanitarne, iskalne in reševalne operacije, operacije pomoči pri nesrečah ali v zdravstvene namene, ***saj*** 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. 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 vojaška letala ali za letala, ki opravljajo carinske, policijske in gasilske operacije.*** Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev na celotnem enotnem letalskem trgu EU ***ter spodbujanje razvoja trga trajnostnih letalskih goriv in***

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.***	***potrebne infrastrukture za trajnostna letalska goriva po vsej EU bi morala*** zajemati ***ves komercialni zračni prevoz***, ki se upravlja z letališč na ozemlju EU. Hkrati ***bi bilo*** treba za zaščito letalske povezljivosti v korist državljanov, podjetij in regij EU***, za zagotovitev potrebne prožnosti, da se dobaviteljem goriva omogoči, da zagotovijo trajnostna letalska goriva, letalskim prevoznikom pa, da na stroškovno najučinkovitejši način povečajo njihovo uporabo, ter za preprečevanje nalaganja nepotrebnega bremena za operacije zračnega prevoza na majhnih letališčih kot prehodno fazo vzpostaviti mehanizem prilagodljivosti, ki bi vključeval elemente sistema certifikatov. Da bi preprečili neupravičeno izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, bi se morale po tem prehodnem obdobju zahteve iz te uredbe dolgoročno enako uporabljati za vsa letališča Unije in vse operatorje komercialnih zrakoplovov, ki vzletajo ali pristajajo na letališču Unije.***

Sprememba 15

Predlog uredbe

Uvodna izjava 15 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(15a) Bistveno je, da obveznosti iz te uredbe ne vplivajo nesorazmerno na manj povezane evropske regije, kot so otoške in najbolj oddaljene regije, ki so pogosto odvisne od letalstva kot edinega načina povezave, ter da se tem regijam zagotovi dostop do osnovnih dobrin in storitev. Da bi prispevali k ohranjanju letalske povezljivosti regij z manj alternativnimi možnostmi prevoza, je treba pozornost nameniti možnim učinkom določb iz te uredbe v zvezi z dostopnostjo, konkurenčnostjo in morebitnim zvišanjem cen za zračne poti, ki povezujejo oddaljene regije in druga območja Unije.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 16

Predlog uredbe

Uvodna izjava 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(16a) Bistveno je, da je nabor ustreznih trajnostnih surovin čim bolj vključujoč, da se čim bolj poveča potencial za povečanje proizvodnje trajnostnih letalskih goriv po dostopnih cenah. Seznam surovin, ustreznih v skladu s to uredbo, ne bi smel biti statičen, ampak bi ga bilo treba sčasoma spreminjati, da bi vključeval nove trajnostne surovine. V ta namen bi morala Komisija v skladu s členom 28(6) Direktive (EU) 2018/2001 vsaj vsaki dve leti pregledati seznam surovin iz delov A in B Priloge IX, da bi dodala nove surovine. Nove surovine, dodane v Prilogo IX, bi morale postati neposredno ustrezne za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv v skladu s to uredbo.

Sprememba 17

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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	(17) Iz trajnostnih razlogov goriva iz živil in krme***, vključno z biogorivi z visokim tveganjem za posredno spremembo rabe zemljišč, pridobljenimi iz palmovega olja,*** 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

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.	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.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 18

Predlog uredbe

Uvodna izjava 17 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(17a) Za pravilno delovanje te uredbe so zelo pomembne točne in pravilne informacije o značilnostih trajnostnih letalskih goriv. Da bi spodbudili zaupanje potrošnikov ter zagotovili preglednost in sledljivost, so dobavitelji goriva odgovorni za zagotavljanje pravilnih informacij o značilnostih dobavljenega goriva, njegovih značilnostih glede trajnostnosti in izvora surovin, ki se uporabljajo pri proizvodnji goriva. Zadevne informacije se sporočajo v zbirko podatkov Unije, vzpostavljeno v skladu s členom 28 Direktive (EU) 2018/2001 (direktiva o energiji iz obnovljivih virov). Dobavitelji goriva, ki so dokazano zagotovili zavajajoče ali netočne informacije o značilnostih ali izvoru goriva, ki ga dobavljajo, bi morali biti kaznovani. Države članice morajo zagotoviti, da dobavitelji goriva pravočasno vnesejo točne informacije v podatkovno zbirko Unije ter da se zadevne informacije preverijo in revidirajo. Države članice morajo v sodelovanju z ustreznimi evropskimi organi okrepiti nadzorni mehanizem za pošiljke, vključno z izvajanjem inšpekcijskih pregledov na kraju samem, da bi se borile proti morebitnim goljufijam, pa tudi ker pomemben del surovin, potrebnih za proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv, prihaja iz držav zunaj Unije. V zvezi s tem bo Komisija v skladu s členom 30 (8) Direktive (EU) 2018/2001 objavila izvedbeno uredbo o certificiranju trajnostnosti, da bi dodatno harmonizirala in okrepila pravila o zanesljivosti, preglednosti in neodvisnem revidiranju ter o sodelovanju pristojnih organov držav članic pri revizijskem nadzoru.

Sprememba 19

Predlog uredbe

Uvodna izjava 18

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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]).	(18) Potreben je enak, jasen in trden okvir trajnostnosti, da se akterjem v letalski industriji in industriji goriv ***zagotovita pravna*** varnost ***in kontinuiteta*** 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 ***(EU)*** 2018/2001 ([12]).
([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=SL	([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=SL

Sprememba 20

Predlog uredbe

Uvodna izjava 19

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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 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	(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. ***Razpoložljivost surovin in proizvodna zmogljivost trajnostnega letalskega goriva nista neomejeni. Razmere, v katerih bi nekatere države članice sprejele večje skupne obveznosti glede oskrbe s trajnostnimi letalskimi gorivi na nacionalni ravni, bodo okrepile konkurenco za surovine z drugimi prometnimi in energetskimi sektorji ter bi lahko povzročile pomanjkanje oskrbe v drugih regijah. To bi spodkopalo zmožnost operatorjev zrakoplovov v teh regijah za razogljičenje in nepravično povečalo njihove stroške zaradi skladnosti, zlasti s sistemom EU ETS, kar bi povzročilo izkrivljanje trga in na splošno slabši konkurenčni položaj. Zato bi bilo treba določiti skupne cilje na ravni EU za celotno proizvodnjo in uporabo trajnostnih letalskih goriv. Ta***

četrtek 7. julija 2022

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
goriva. Če so sintetična letalska goriva proizvedena iz obnovljivih virov električne energije in je ogljik zajet neposredno iz zraka, lahko ta goriva dosežejo do 100 % prihrankov emisij v primerjavi s konvencionalnim letalskim gorivom. Imajo tudi pomembne prednosti v primerjavi z drugimi vrstami trajnostnih letalskih goriv v smislu učinkovitosti virov proizvodnega procesa (zlasti za potrebe vode). Ocenjuje se, da so proizvodni stroški sintetičnih letalskih goriv trenutno za tri- do šestkrat višji od tržne cene konvencionalnega letalskega goriva. Zato bi morala ta uredba določati posebno 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.	***uredba*** 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 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 tri- do 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. ***Poleg tega imajo lahko sintetična letalska goriva s CO_2, pridobljenim z neposrednim zajemanjem zraka, pomembno vlogo zaradi svoje sposobnosti trajnostnega pridobivanja ogljika in jih je treba dodatno spodbujati.***

Sprememba 21

Predlog uredbe

Uvodna izjava 19 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(19a) Razpoložljivost surovin in proizvodna zmogljivost trajnostnega letalskega goriva nista neomejeni. Okrepljena konkurenca za omejene surovine bi lahko povzročila primanjkljaje v ponudbi in izkrivljanje trga ter tako negativno vplivala na konkurenčnost letalskega sektorja kot celote. Da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje in se izognili razdrobljenosti notranjega trga, bi morale po vsej Uniji veljati usklajene zahteve glede minimalnih deležev uporabe trajnostnih letalskih goriv. Medtem ko države članice zagotavljajo doseganje teh usklajenih količinskih deležev EU v skladu s Prilogo I, lahko sprejmejo nacionalne ukrepe, podporne politike in pobude, katerih namen je na svojem ozemlju povečati raven proizvodnje in uporabe trajnostnih letalskih goriv, vključno s sintetičnimi letalskimi gorivi, na primer z zagotavljanjem finančne podpore. Takšni nacionalni ukrepi morajo biti pregledni, nediskriminatorni, sorazmerni in splošne narave, ter na voljo vsem podjetjem. Ker ta uredba ne opredeljuje največjega deleža trajnostnih letalskih goriv, lahko letalski prevozniki in dobavitelji goriva sledijo ambicioznejšim okoljskim politikam z večjo uporabo in dobavo trajnostnih letalskih goriv v svoji celotni operativni mreži, pri čemer se izogibajo prevozu presežnega goriva. V ta namen bi se lahko letalski prevozniki in dobavitelji goriva s pogodbenimi ureditvami dogovorili o medsebojnih zavezah za proizvodnjo, dobavo in nakup vnaprej določenih količin trajnostnih letalskih goriv, vključno s tistimi, ki presegajo minimalne količinske deleže, določene v Prilogi I. Takšni pogodbeni dogovori lahko zajemajo tudi odgovornost in določajo pogoje za finančno nadomestilo v primeru nedobave.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 22

Predlog uredbe

Uvodna izjava 19 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(19b) Povpraševanje potrošnikov lahko pomembno vpliva na razvoj v smeri bolj trajnostnega letalstva. Da bi se potrošniki lahko odločali na podlagi informacij, pa so v skladu z akcijskim načrtom za trajnostno in pametno mobilnost potrebne bolj gotove, zanesljive, neodvisne in usklajene informacije o vplivu letov na okolje. V ta namen je treba vzpostaviti celovit sistem Unije za označevanje okoljske uspešnosti letalstva, ki bo uporabnikom letalskih storitev zagotavljal jasne, pregledne, celovite, uporabniku prijazne in lahko razumljive informacije o okoljski uspešnosti letalstva. To bo spodbudilo izbiro potrošnikov in dodatno spodbudilo uporabo trajnostnih letalskih goriv in drugih ukrepov na področju trajnostnosti pri letalskih prevoznikih. Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) je že odgovorna za okoljsko certificiranje zrakoplovov in v sodelovanju z deležniki razvija sistem okoljskega označevanja v letalstvu, ki bo zajemal zrakoplove, operaterje zrakoplovov in komercialne lete. EASA bi morala biti zadolžena za nadaljnji razvoj, izvajanje in delovanje takega sistema, da se zagotovijo neodvisnost, tehnična vzdržnost in sinergije z drugimi ukrepi EU.

Sprememba 23

Predlog uredbe

Uvodna izjava 20

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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 ***čas in vzpostaviti mehanizem prilagodljivosti***, ki ***bi*** industriji goriv iz obnovljivih virov omogočil, da ustrezno razvije proizvodne zmogljivosti, ***ponudnikom letalskega goriva in operaterjem zrakoplovov pa bi omogočil, da svoje obveznosti izpolnjujejo na stroškovno najučinkovitejši način, ne da bi to zmanjšalo splošne okoljske ambicije iz te uredbe***. Dobava trajnostnih letalskih goriv bi ***se*** morala ***začeti leta 2025, s prilagodljivostjo, ki je določena v mehanizmu prilagodljivosti trajnostnih letalskih goriv***. 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.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 24

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(21) Z uvedbo in povečanjem trajnostnega letalskega goriva na letališčih Unije se lahko prakse prevoza presežnega goriva ***iz ekonomskih razlogov*** poslabšajo zaradi povišanja stroškov letalskega goriva. Prakse prevoza presežnega goriva ***iz ekonomskih razlogov*** 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. ***Za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za lete znotraj in zunaj EU bi morala Komisija redno spremljati, ocenjevati in poročati o primerih prevoza presežnega goriva.***

Sprememba 25

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(21a) Dodatna uporaba trajnostnih letalskih goriv, ki imajo običajno nižje koncentracije aromatov in nižjo vsebnost žvepla, bo prispevala k zmanjšanju podnebnih vplivov, ki niso povezani s CO_2. Z dodatnim zmanjšanjem vsebnosti aromatov in žvepla v letalskih gorivih bi lahko zmanjšali nastajanje kondenzacijskih sledi in oblakov cirusov, izboljšali kakovost zraka na letališčih in v njihovi okolici ter izboljšali kakovost goriva v korist letalskih prevoznikov, saj bi dosegli večjo energijsko gostoto in nižje stroške vzdrževanja zaradi nižje vsebnosti saj. Vendar je treba pri zmanjševanju vsebnosti aromatov v letalskih gorivih upoštevati mednarodna pravila o varnosti goriv in ohraniti enake konkurenčne pogoje na mednarodni ravni. Zato bi morala EASA spremljati vsebnost aromatov in žvepla v konvencionalnih letalskih gorivih. Komisija bi morala najpozneje do 1. januarja 2025 Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo z oceno možnih ukrepov, po potrebi vključno z zakonodajnimi predlogi in standardi kakovosti goriva, za optimizacijo vsebnosti aromatov v letalskem gorivu.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 26

Predlog uredbe

Uvodna izjava 21 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(21b) Letalstvo prispeva k segrevanju podnebja, hkrati pa tudi negativno vpliva na kakovost zraka. Najpomembnejša onesnaževala so trdni delci, vključno z ultrafinimi delci, dušikovi oksidi in hlapne organske spojine, iz nekaterih od teh primarnih onesnaževal pa nastajajo še druga onesnaževala [1a]***. Resda je potrebnih več raziskav o učinkih ultrafinih delcev na zdravje, vendar je že več študij pokazalo kratkoročne in dolgoročne učinke izpostavljenosti ultrafinim delcem, vključno s smrtnostjo, srčno-žilnimi in ishemičnimi boleznimi srca ter boleznimi pljuč*** [1b]***. Onesnaženost zraka povzroča tudi škodo na ekosistemih in posledično prispeva k izgubi biotske raznovrstnosti.***

[1a] ***Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu, letalstvo in onesnaževanje zraka: https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality***

[1b] ***Svetovne smernice Svetovne zdravstvene organizacije o kakovosti zraka za leto 2021: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y***

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 27

Predlog uredbe

Uvodna izjava 22

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(22) ***Pomembno je*** zagotoviti, da je ***na voljo*** vsa potrebna infrastruktura za dobavo, skladiščenje in polnjenje trajnostnega letalskega goriva, ***kot tudi stalen in neprekinjen dostop za dobavitelje goriva do infrastrukture za prevoz goriva,*** da to ne bi predstavljalo ovire pri uporabi takega trajnostnega letalskega goriva. ***Ta uredba bi morala ustrezno upoštevati različne modele upravljanja letališč v Uniji. V zvezi s tem bi zato morala letališča, ki jih zajema ta uredba, ali po potrebi ustrezni upravni organ, ki mu je zadevna država članica dodelila centralizirano infrastrukturo letališča, kot je navedeno v členu 8 Direktive Sveta 96/67/ES (v nadaljnjem besedilu: direktiva o zemeljski oskrbi), sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotavljanje infrastrukture, potrebne za dobavo, skladiščenje in povečanje uporabe takih trajnostnih letalskih goriv, ter dostopa operaterjev zrakoplovov do njih. Kadar končno odgovornost za zagotavljanje infrastrukture za gorivo na letališču Unije v skladu s pogodbenimi dogovori prevzame subjekt, ki ni letališče Unije, ali po potrebi organ za upravljanje letališča, bi moral biti ta subjekt v skladu s pogodbenim dogovorom odgovoren za izpolnjevanje obveznosti iz člena 6 te uredbe.*** 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. ***Ko bodo električni zrakoplovi ali zrakoplovi na vodikov pogon zreli in komercialno dostopni, bodo morala letališča, ki jih zajema ta uredba, sprejeti vse potrebne ukrepe za olajšanje ustrezne infrastrukture za polnjenje zrakoplovov z vodikom in električno energijo v skladu z ustreznim načrtom uvedbe nacionalnega okvira politike, kot je določeno v predlagani uredbi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva. Poleg tega bi bilo treba v skladu s členom 12 Uredbe XXX [uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva] zagotoviti oskrbo stacionarnih zrakoplovov z električno energijo.***

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 28

Predlog uredbe

Uvodna izjava 22 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(22a) Precej letališč Unije se z letalskim gorivom oskrbuje predvsem prek cevovodov iz rafinerij ali postaj za namešavanje, kar je pri namešavanju trajnostnih letalskih goriv obvezno zaradi spoštovanja varnostnih in trajnostnih specifikacij. Države članice bi morale sprejeti vse potrebne ukrepe, da dobaviteljem letalskega goriva omogočijo stalen in neprekinjen dostop do civilne infrastrukture za letalska goriva za oskrbo s konvencionalnimi letalskimi gorivi in letalskimi gorivi, ki vsebujejo deleže trajnostnih letalskih goriv. Tako je logistično, praktično, stroškovno ter z vidika kazni za CO_2 neizvedljivo, da bi trajnostna letalska goriva na letališča Unije v količinah, potrebnih za spoštovanje določb iz Priloge I, dostavili na druge načine, na primer po cesti s tovornjaki iz rafinerij in postaj za namešavanje. Zato bo treba za dostavo minimalne količine trajnostnega letalskega goriva, ki se zahteva na podlagi te uredbe, uporabljati te cevovode poleg cevovodov v lasti dobaviteljev letalskega goriva, če obstajajo, ter že obstoječe železniške zmogljivosti.

Sprememba 29

Predlog uredbe

Uvodna izjava 24

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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 ***iz ekonomskih razlogov***. 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.

Sprememba 30

Predlog uredbe

Uvodna izjava 26 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(26a) Uvedba mandata za uporabo trajnostnih letalskih goriv v Uniji bi lahko letalske prevoznike EU, ki opravljajo direktne lete na dolge razdalje z letališča Unije, postavila v neupravičeno slabši konkurenčni položaj v primerjavi s konkurenti, ki zagotavljajo povezavo prek letališkega vozlišča zunaj Unije. Da bi dodatno spodbudili uporabo trajnostnih letalskih goriv v Uniji, katerih cene se bodo v bližnji prihodnosti predvidoma precej razlikovale od cen konvencionalnih goriv, bi morali biti letalski prevozniki upravičeni do brezplačnih pravic za povečanje uporabe trajnostnih letalskih goriv v okviru sistema trgovanja z emisijami.

Sprememba 31

Predlog uredbe

Uvodna izjava 27

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(27) ***Da bi se spodbudila uporaba trajnostnih letalskih goriv, ki imajo znatno drugačne cene kot konvencionalna goriva,*** je ***bistvenega pomena***, 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.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 32

Predlog uredbe

Uvodna izjava 28

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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 ***in drugih kazni*** bi morali organi upoštevati gibanje cen letalskega goriva in trajnostnega letalskega goriva v letu poročanja ***ter lahko upoštevajo tudi stopnjo neizpolnjevanja obveznosti, na primer v primeru ponavljajočih se kršitev***.

Sprememba 33

Predlog uredbe

Uvodna izjava 29

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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. ***Kljub temu se zato, da bi se izognili neupravičeni dvojni kazni v primerih, na katere dobavitelj goriva nima neposrednega vpliva, obveznost oskrbe trga s primanjkljajem ne bi smela uporabljati, kadar Komisija oceni, da je ta primanjkljaj nastal zaradi nezadostnih razpoložljivih virov.***

Sprememba 34

Predlog uredbe

Uvodna izjava 29 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(29a) Za uspešen prehod na trajnostno letalstvo sta potrebna celosten pristop in ustrezno okolje, ki omogoča spodbujanje inovacij, tako z javnimi kot zasebnimi naložbami v raziskave in razvoj, ter podporo prerazporejanju, preusposabljanju in izpopolnjevanju delavcev, pa tudi tehnološke in operativne ukrepe ter uvajanje trajnostnih letalskih goriv in brezemisijskih tehnologij, vključno s potrebno infrastrukturo za oskrbo z gorivom in polnjenje na letališčih, ob upoštevanju načela „energijska učinkovitost na prvem mestu“. V ta namen bi bilo treba prihodke od kazni iz te uredbe dodeliti novemu skladu za trajnostno letalstvo. Poleg tega bi lahko prostovoljna ustanovitev evropskega zavezništva za trajnostna letalska goriva v enem letu po začetku veljavnosti te uredbe pod okriljem Komisije prispevala k nadaljnjemu razvoju in povečanju proizvodnje trajnostnih letalskih goriv v Evropi, med drugim s povezovanjem celotne industrijske vrednostne verige, spodbujanjem uvajanja najbolj inovativnih tehnologij ter opredeljevanjem politik in razvoja trga ob upoštevanju načela tehnološke nevtralnosti.

Sprememba 35

Predlog uredbe

Uvodna izjava 29 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(29b) Raziskave in inovacije bodo imele pomembno vlogo pri razvoju trajnostnih in sintetičnih letalskih goriv ter krepitvi proizvodnih zmogljivosti. V ustreznih programih financiranja Unije, ki jih je opredelila Komisija, bi bilo treba jasno določiti ustrezno prednost pri naložbah.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 36

Predlog uredbe

Uvodna izjava 29 c (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(29c) Razvoj in proizvodnjo trajnostnih letalskih goriv je treba v prihodnjih letih eksponentno povečati. Unija in države članice bi morale vlagati v raziskave in proizvodnjo trajnostnih projektov letalskega goriva, saj predstavljajo tako okoljsko kot industrijsko priložnost. Proizvodnja trajnostnih letalskih goriv bi morala biti osredotočena znotraj Unije, kar bi ustvarilo industrijske in raziskovalne priložnosti ter priložnosti na področju delovne sile v vseh državah članicah.

Sprememba 37

Predlog uredbe

Uvodna izjava 30

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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***, ob ustreznem upoštevanju načela „za enega sprejetega se eden odpravi“ in cilja poenostavitve predpisov***. Ti elementi so ključni za zagotovitev jasnega stanja trga trajnostnih letalskih goriv in bi jih bilo treba upoštevati pri razmisleku o reviziji Uredbe.

Sprememba 38

Predlog uredbe

Uvodna izjava 31

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(31) ***Vzpostaviti*** bi bilo treba ***mehanizem prilagodljivosti z desetletnim prehodnim obdobjem od datuma začetka uporabe te uredbe za dobavitelje goriva*** in ***operaterje*** zrakoplovov***, da bi imeli dovolj časa*** za potrebne tehnološke in logistične naložbe. V tej fazi se lahko ***elementi sistema certifikatov, s katerimi se lahko trguje, ki dobaviteljem letalskega goriva omogočajo uporabo goriva***, ki vsebuje večji delež trajnostnega letalskega goriva, ***uporabijo kot nadomestilo za manjše deleže*** trajnostnih letalskih goriv ali ***za*** zmanjšano ***razpoložljivost*** konvencionalnega letalskega goriva na ***manjših ali logistično omejenih*** letališčih***, letalskim operaterjem pa nakup certifikata, vezanega na količino pridobljenih trajnostnih letalskih goriv, pri čemer se zagotovi visoka raven okoljske celovitosti. Ta mehanizem prilagodljivosti bo prispeval tudi k ohranjanju letalske povezljivosti, tako da manj povezane evropske regije, kjer je na voljo manj alternativnih prevozov, ne bodo nesorazmerno prizadete. Komisija bi morala v tem prehodnem obdobju v celoti izkoristiti svoja konkurenčna pooblastila iz člena 102 PDEU, da bi udeležencem na trgu preprečila zlorabo morebitnega prevladujočega položaja na trgu. Po tem desetletnem prehodnem obdobju, zato da se prepreči neupravičeno izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, bi morala vsa letališča Unije, zajeta v tej uredbi, prejeti enotne minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv.***

Sprememba 39

Predlog uredbe

Uvodna izjava 31 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(31a) Da bi dosegli podnebne cilje Unije za leti 2030 in 2050 ter cilj 1,5 °C iz Pariškega sporazuma, bi morala Komisija pripraviti časovni načrt o tem, kako in kdaj bo doseženo letalstvo brez fosilnih goriv.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 40

Predlog uredbe

Uvodna izjava 31 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(31b) Prehod na trajnostna letalska goriva bo imel tudi sekundarni učinek v smislu zmanjšanja odvisnosti od uvoza fosilnih goriv iz tretjih držav, s čimer se bo povečala energetska varnost Unije. To je v luči aktualnih mednarodnih političnih razmer še toliko bolj potrebno.

Sprememba 41

Predlog uredbe

Člen 1 – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Predmet urejanja	Predmet urejanja ***in cilj***

Sprememba 42

Predlog uredbe

Člen 2 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Ta uredba se uporablja za operaterje zrakoplovov, letališča Unije in dobavitelje letalskega goriva.	Ta uredba se uporablja za operaterje zrakoplovov, letališča Unije ***ali po potrebi organ za upravljanje letališča*** in dobavitelje letalskega goriva.

Sprememba 43

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
— „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;	— „letališče Unije“ pomeni letališče, kot je opredeljeno v členu 2 (**1**) Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([13]), ***ki se ne nahaja v najbolj oddaljeni regiji, kot je navedeno v členu 349 Pogodbe o delovanju Evropske unije***, ***ali letališče, ki se*** nahaja v najbolj oddaljeni regiji ***in*** je ***bilo Komisiji, Agenciji in pristojnim organom priglašeno kot letališče*** Unije.
([13]) Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah.	([13]) Direktiva 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah.

Sprememba 44

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
— „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;	— „operater zrakoplova“ pomeni subjekt, ki je v poročevalnem obdobju opravil najmanj ***52*** letov komercialnega letalskega prevoza ***z odhodom*** z letališč Unije ali, če tega subjekta ni mogoče opredeliti, lastnika zrakoplova***, ali subjekt, ki je opravil lete letalskega prevoza z odhodom z letališča Unije, pri čemer je Komisijo zaprosil, da se ga za namene te uredbe obravnava kot operaterja zrakoplova, ter o tem ustrezno obvestil Komisijo, Agencijo in pristojne organe***;

Sprememba 45

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	— ***„organ za upravljanje letališča“ pomeni organ za upravljanje v smislu člena 3 Direktive 96/67/ES ali drug organ, ki mu je zadevna država članica v skladu s členom 8 Direktive 96/67/ES dodelila upravljanje centralizirane infrastrukture za sisteme distribucije goriva;***

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 46

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
— „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;	— „trajnostna letalska goriva“ pomenijo ***letalska*** goriva, ki so: sintetična letalska goriva, ***tekoča in plinasta goriva, proizvedena iz plina iz predelave odpadkov in izpušnega plina neobnovljivega izvora, ki se proizvaja kot neizogibna in nenamerna posledica proizvodnega procesa v industrijskih obratih, kot je navedeno v členu 2, drugi odstavek, točka 35 Direktive (EU) 2018/2001, ki izpolnjujejo pragove za prihranek emisij toplogrednih plinov iz člena 25 (2), drugi pododstavek, navedene direktive,*** 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. Do 31. decembra 2034 lahko trajnostna letalska goriva vključujejo tudi biogoriva, ki izpolnjujejo trajnostna merila in merila za prihranek emisij toplogrednih plinov, ki so določena v členu 29 Direktive (EU) 2018/2001, in so certificirana v skladu s členom 30 navedene direktive, razen biogoriv, proizvedenih iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, kakor so opredeljene v členu 2, drugi odstavek, točka 40, navedene*** direktive;

Sprememba 47

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 8

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
— „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;	— „sintetična letalska goriva“ pomenijo ***vodik iz obnovljivih virov ali električno energijo iz obnovljivih virov ali*** 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;

Sprememba 48

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 9 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	— ***„električna energija iz obnovljivih virov“ pomeni električno energijo, proizvedeno iz obnovljivih virov, kakor so opredeljeni v členu 2, drugi odstavek, točka 1, Direktive (EU) 2018/2001;***

Sprememba 49

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 9 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	— ***„vodik iz obnovljivih virov“ pomeni vodik, proizveden iz električne energije iz obnovljivih virov ali iz tekočih in plinastih goriv iz obnovljivih virov nebiološkega izvora, kot je opredeljeno v členu 2, drugi odstavek, točka 36, Direktive (EU) 2018/2001;***

Sprememba 50

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 13

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
— „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 potreba po letalskem gorivu“ pomeni količino letalskega goriva, ***opredeljenega kot gorivo za potovanje in gorivo za vožnjo po tleh v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/1296,*** ki je potrebna za opravljanje vseh letov komercialnega letalskega prevoza, ki jih izvaja operater zrakoplova, ki odhaja z določenega letališča Unije v poročevalnem obdobju;

Sprememba 51

Predlog uredbe

Člen 3 – odstavek 1 – alinea 16 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	— ***„mehanizem prilagodljivosti trajnostnih letalskih goriv“ pomeni sistem, ki se vzpostavi za obdobje desetih let od datuma začetka uporabe člena 4 in člena 5 v skladu s členom 15, v skladu s katerim sta dobava in uporaba trajnostnih letalskih goriv odvisna od tržne svobode, pri čemer lahko operaterji zrakoplovov in dobavitelji letalskega goriva na stroškovno učinkovit način uredijo distribucijo in uporabo trajnostnih letalskih goriv na letališčih Unije po lastni izbiri in sorazmerno z svojimi potrebami. Tak sistem, ki vključuje elemente sistema certifikatov, s katerimi se lahko trguje, lahko operaterjem zrakoplovov omogoča, da kupujejo trajnostna letalska goriva na podlagi pogodbenih dogovorov z dobavitelji letalskega goriva in prijavijo uporabo teh goriv na letališčih Unije, kjer je ustrezno, v okviru sheme za toplogredne pline v skladu s členom […] Direktive (EU) 2021/0207.***

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 52

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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 člen 13*** 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.

Sprememba 134

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	Naslednja trajnostna letalska goriva se izključijo iz izračuna minimalnih deležev trajnostnih letalskih goriv iz Priloge I:
	Trajnostna letalska goriva iz poljščin, ki se uporabljajo za živila in krmo, vmesnih poljščin, destilata palmovih maščobnih kislin ter vseh materialov iz palme in soje ter mila in njegovih derivatov.

Sprememba 53

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.	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, ***o primanjkljaju in razlogih zanj poroča Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu. Kadar Komisija oceni, da ta primanjkljaj ni posledica pomanjkanja razpoložljivosti virov, dobavitelj goriva naredi vse, kar je mogoče, da*** vsaj dopolni ta primanjkljaj v naslednjem poročevalnem obdobju.

Sprememba 54

Predlog uredbe

Člen 4 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	Dobavitelji goriva lahko izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 1 dokažejo s sistemom masne bilance iz člena 30 Direktive (EU) 2018/2001.

Sprememba 55

Predlog uredbe

Člen 5 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Letna količina letalskega goriva, ki jo določen operater zrakoplova natoči na določenem letališču Unije, znaša najmanj 90 % letne potrebe po letalskem gorivu.	Letna količina letalskega goriva, ki jo določen operater zrakoplova natoči na določenem letališču Unije, znaša najmanj 90 % letne potrebe po letalskem gorivu***, ob upoštevanju potrebne skladnosti s pravili glede varnosti goriva***.

Sprememba 56

Predlog uredbe

Člen 6 – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Obveznosti ***letališč Unije za zagotavljanje infrastrukture***	Obveznosti ***zagotavljanja infrastrukture na letališčih Unije***

Sprememba 57

Predlog uredbe

Člen 6 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.	Letališča Unije ***ali po potrebi organ za upravljanje letališča*** sprejmejo ***vse*** 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***, vštevši primerno infrastrukturo za oskrbovanje zrakoplovov z vodikom in električno energijo, ki se uvaja v koraku z začetkom uporabe tovrstnih zrakoplovov, v skladu z ustreznim načrtom za uvedbo iz nacionalnega političnega okvira in v skladu s členom 13(l) Uredbe […] o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva***.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 58

Predlog uredbe

Člen 6 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.	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, ***Agencija po potrebi*** od letališča Unije ***ali po potrebi od organa za upravljanje letališča*** zahteva, da zagotovi informacije, potrebne za dokazovanje skladnosti iz odstavka 1. Zadevno letališče Unije ***ali po potrebi zadevni organ za upravljanje letališča*** posreduje informacije brez nepotrebnega odlašanja.

Sprememba 59

Predlog uredbe

Člen 6 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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)***.	Agencija oceni prejete informacije in obvesti Komisijo, če na podlagi teh informacij ugotovi, da letališče Unije ***ali po potrebi organ za upravljanje letališča*** ne izpolnjuje svojih obveznosti. Letališča Unije ***ali po potrebi organ za upravljanje letališča*** sprejmejo ***vse*** potrebne ukrepe za ugotavljanje in odpravljanje pomanjkanja ustrezne letališke infrastrukture ***do 3 leta*** po začetku veljavnosti Uredbe.

Sprememba 60

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Operaterji zrakoplovov do 31. marca vsakega leta poročanja Agenciji sporočijo naslednje podatke:	Operaterji zrakoplovov do 31. marca vsakega leta poročanja Agenciji sporočijo naslednje podatke ***v zvezi s poročevalnim obdobjem***:

Sprememba 61

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(a) skupno količino natočenega letalskega goriva na vsakem posameznem letališču Unije, izraženo v tonah;	(a) skupno količino natočenega letalskega goriva na vsakem posameznem letališču Unije, izraženo v tonah ***ekvivalenta kerozina***;

Sprememba 62

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(b) letno potrebo po letalskem gorivu na posamezno letališče Unije, izraženo v tonah;	(b) letno potrebo po letalskem gorivu na posamezno letališče Unije, izraženo v tonah ***ekvivalenta kerozina***;

Sprememba 63

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(d) skupno količino trajnostnega letalskega goriva, kupljenega od dobaviteljev letalskega goriva, za opravljanje letov z letališč Unije, izraženo v tonah;	(d) skupno količino trajnostnega letalskega goriva, kupljenega od dobaviteljev letalskega goriva, za opravljanje letov z letališč Unije, izraženo v tonah ***ekvivalenta kerozina***;

Sprememba 64

Predlog uredbe

Člen 7 – odstavek 1 – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(e) za vsak nakup trajnostnega letalskega goriva ime dobavitelja letalskega goriva, ***skupno*** kupljeno količino, izraženo v tonah ***ekvivalenta kerozina***, 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.

Sprememba 65

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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:	***Operaterji zrakoplovov imajo pravico zahtevati brezplačno dodelitev pravic v okviru sistema ETS za večjo uporabo trajnostnih letalskih goriv v skladu s [členom 3c(5a)] Direktive 2003/87/ES.*** 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:

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 66

Predlog uredbe

Člen 8 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.	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 ***najpozneje do 31. januarja vsakega leta poročanja*** brezplačno posredujejo ustrezne informacije ***v zvezi s poročevalnim obdobjem***.

Sprememba 67

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – uvodni del

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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:	Najpozneje do 31. ***januarja*** 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:

Sprememba 68

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(a) količino letalskega goriva, dobavljenega na vsakem letališču Unije;	(a) količino letalskega goriva, dobavljenega na vsakem posameznem letališču Unije***, izraženo v tonah ekvivalenta kerozina***;

Sprememba 69

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(b) količino trajnostnega letalskega goriva, dobavljenega na vsakem letališču Unije in za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva, kot je podrobno opisano v točki (c);	(b) količino trajnostnega letalskega goriva, dobavljenega na vsakem posameznem letališču Unije***, izraženo v tonah ekvivalenta kerozina,*** in za vsako vrsto trajnostnega letalskega goriva, kot je podrobno opisano v točki (c);

Sprememba 70

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(c) emisije v življenjskem ciklu, izvor surovin in postopek pretvorbe vsake vrste trajnostnega letalskega goriva, ki se dobavlja na letališčih Unije.	(c) emisije v življenjskem ciklu, ***značilnosti,*** izvor surovin in postopek pretvorbe vsake vrste trajnostnega letalskega goriva, ki se dobavlja na letališčih Unije.

Sprememba 71

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka c a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(ca) po potrebi količino vodika in/ali električne energije, dobavljene na vsakem posameznem letališču Unije, izraženo v tonah ekvivalenta kerozina;

Sprememba 72

Predlog uredbe

Člen 9 – odstavek 1 – točka c b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(cb) povprečno vsebnost aromatov, naftalena in žvepla v letalskem gorivu za vsako serijo, dobavljeno na vsakem posameznem letališču Unije.

Sprememba 73

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(1) Države članice imenujejo pristojni organ ali ***po potrebi in v skladu z nacionalnim pravom*** organe, pristojne za uveljavljanje izvrševanja uporabe te uredbe in nalaganje glob operaterjem zrakoplovov, letališčem Unije ***ali po potrebi organom za upravljanje letališč in*** dobaviteljem goriva. Države članice o tem obvestijo Komisijo.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 74

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(2) Agencija podatke, prejete v skladu s členoma 7 in 9, pošlje pristojnim organom držav članic. Agencija ***pristojnemu organu ali pristojnim*** organom pošlje tudi zbrane podatke operaterjev zrakoplovov in dobaviteljev letalskega goriva, za katere so pristojni v skladu z odstavki 3, 4 in 5.

Sprememba 75

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(3) Kar zadeva operaterja zrakoplova, se pristojni organi določijo v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 748/2009 ([16]) .	(3) Kar zadeva operaterja zrakoplova, se ***pristojni organ ali*** pristojni organi določijo v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 748/2009 ([16]).
([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.	([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.

Sprememba 76

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(4) Kar zadeva letališča Unije, se pristojni organi določijo na podlagi zadevne krajevne pristojnosti.	(4) Kar zadeva letališča Unije, se ***pristojni organ ali*** pristojni organi določijo na podlagi zadevne krajevne pristojnosti.

Sprememba 77

Predlog uredbe

Člen 10 – odstavek 5

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(5) Kar zadeva dobavitelje letalskega goriva, se pristojni organi določijo na podlagi države članice njihovega sedeža.	(5) Kar zadeva dobavitelje letalskega goriva, se ***pristojni organ ali*** pristojni organi določijo na podlagi države članice njihovega sedeža.

Sprememba 78

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(1) ***Komisija*** določi pravila o kaznih, ki se uporabljajo za kršitve določb, sprejetih na podlagi te uredbe, ***države članice*** pa sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Predvidene sankcije morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. ***Komisija*** te določbe ***predloži državam članicam*** najpozneje do 31. decembra 2023 in jih brez odlašanja obvesti tudi o vseh nadaljnjih spremembah, ki vplivajo na te določbe.

Sprememba 79

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 2

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(2) Države članice zagotovijo, da se lahko vsak operater zrakoplova, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 5, kaznuje z upravno globo. Ta globa je dvakratnik zmnožka letne povprečne cene letalskega goriva na tono in skupne letne nenatočene količine. ***Operater zrakoplova je lahko oproščen upravne globe, če lahko dokaže, da ni izpolnil obveznosti iz člena 5 zaradi izjemnih in nepredvidljivih okoliščin, na katere ni mogel vplivati in katerih posledicam se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi***;

Sprememba 80

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 2 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(2a) Države članice zagotovijo, da se lahko vsako letališče Unije ali po potrebi organ za upravljanje letališča, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 6, kaznuje z upravno globo.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 81

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 3

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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***, ali vsak dobavitelj goriva, za katerega je bilo dokazano, da je zagotovil zavajajoče ali netočne informacije o značilnostih ali izvoru goriva, ki ga je dobavil,*** kaznuje z upravno globo. Ta globa je 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;

Sprememba 82

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 4

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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.	(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 dvakratnik zmnožka razlike med povprečno letno ceno sintetičnega letalskega goriva in konvencionalnega letalskega goriva na tono ter količino letalskega goriva, ki ne izpolnjuje minimalnega deleža iz člena 4 in Priloge I;

Sprememba 83

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 5 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(5a) Države članice na nacionalni ravni vzpostavijo potreben pravni in upravni okvir, s katerim zagotovijo, da so informacije, ki jih dobavitelji goriva vnesejo v zbirko podatkov Unije iz člena 28 Direktive (EU) 2018/2001, točne, preverjene in revidirane.

Sprememba 84

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 6

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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, poleg obveznosti za poročevalno obdobje. Izpolnjevanje te obveznosti dobavitelja goriva ne razbremeni obveznosti plačila kazni iz odstavkov 3 in 4 tega člena.	(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, ***kadar Komisija oceni, da ta primanjkljaj ni posledica nezadostnih razpoložljivih virov, naredi vse, kar je mogoče, da*** oskrbuje trg v naslednjem poročevalnem obdobju s količino tega goriva, ki je enaka zadevnemu primanjkljaju, poleg obveznosti za poročevalno obdobje. Izpolnjevanje te obveznosti dobavitelja goriva ne razbremeni obveznosti plačila kazni iz odstavkov 3 in 4 tega člena.

Sprememba 85

Predlog uredbe

Člen 11 – odstavek 7

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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***.	(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 skladu ***za trajnostno letalstvo, ustanovljenemu v skladu s členom 11a***.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 86

Predlog uredbe

Člen 11 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	Člen 11a
	Sklad za trajnostno letalstvo
	1. Sklad za trajnostno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: sklad) se ustanovi za obdobje 2023–2050, da bi pospešili razogljičenje letalskega sektorja, ne da bi omejevali njegov zelo integrirani notranji trg, in zlasti podprli naložbe v inovativne tehnologije in infrastrukturo za proizvodnjo, uporabo, uvajanje in skladiščenje trajnostnih letalskih goriv in drugih inovativnih letalskih pogonskih tehnologij, kot sta vodik in električna energija, raziskav novih motorjev in tehnologij za neposredno zajemanja zraka (postopek, pri katerem se CO_2 zajema neposredno iz zraka in ne iz točkastih virov) ter prizadevanja za zmanjšanje učinkov letalstva, ki niso povezani z emisijami CO_2. Vse naložbe, ki jih podpira sklad, se objavijo in so skladne s cilji te uredbe.
	2. Sklad je sestavni del proračuna EU in se vključi v proračun v okviru zgornjih meja večletnega finančnega okvira. Prihodki od kazni iz te uredbe, se dodelijo skladu.
	3. Sklad upravlja centraliziran organ Unije, katerega struktura upravljanja in odločanja mora biti pregledna in vključujoča, predvsem pri določanju prednostnih področij, meril in postopkov dodeljevanja nepovratnih sredstev. Ustrezni deležniki morajo imeti primerno posvetovalno vlogo. Vse informacije o naložbah in druge pomembne informacije o delovanju sklada so na voljo javnosti.

Sprememba 87

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka a

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(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;	(a) količino trajnostnega letalskega goriva, ki so jo operaterji zrakoplovov na ravni Unije kupili kot celoto za uporabo pri letih z odhodom z letališča Unije***, ki jih zajema ta uredba,*** in ki so jo kupila letališča Unije;

Sprememba 88

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka b

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(b) količino trajnostnega letalskega goriva in sintetičnega letalskega goriva, ki se dobavlja na ravni Unije kot celota in s strani letališča Unije;	(b) količino trajnostnega letalskega goriva in sintetičnega letalskega goriva, ki se dobavlja na ravni Unije kot celota***, s strani države članice, glede na vrsto surovin goriva,*** in s strani letališča Unije;

Sprememba 89

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka b a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(ba) kadar je na voljo, količino trajnostnega letalskega goriva, ki so ga dobavili in kupili operaterji zrakoplovov v sosednjih državah Unije, s katerimi je bil sklenjen evropski sporazum o storitvah zračnega prevoza;

Sprememba 90

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka c

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(c) stanje na trgu, vključno z informacijami o cenah, in trende v proizvodnji in uporabi trajnostnega letalskega goriva v Uniji;	(c) stanje na trgu, vključno z informacijami o cenah, in trende v proizvodnji in uporabi trajnostnega letalskega goriva v Uniji ***in v vsaki državi članici***;

Sprememba 91

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka d

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(d) stanje skladnosti letališč z obveznostmi iz člena 6;	(d) stanje skladnosti letališč ***ali po potrebi organa za upravljanje letališča*** z obveznostmi iz člena 6;

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 92

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka e

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(e) stanje skladnosti posameznega operaterja zrakoplova in dobavitelja letalskega goriva, ki ima v skladu s to uredbo obveznost v poročevalnem obdobju;	(e) stanje skladnosti posameznega operaterja zrakoplova in dobavitelja letalskega goriva, ki ima v skladu s to uredbo obveznost v poročevalnem obdobju***, vključno s tistimi, ki so bili priglašeni kot operator zrakoplova v skladu s členom 3, odstavek 1, alinea 2***;

Sprememba 93

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka f

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(f) izvor in značilnosti vseh trajnostnih letalskih goriv, ki so jih operaterji zrakoplovov kupili za uporabo na odhodnih letih z letališč Unije.	(f) izvor, postopek pretvorbe in značilnosti vseh trajnostnih letalskih goriv, ki so jih operaterji zrakoplovov kupili za uporabo na letih z odhodom z letališča Unije***, ki jih zajema ta uredba***.

Sprememba 94

Predlog uredbe

Člen 12 – odstavek 1 – točka f a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	(fa) povprečno vsebnost aromatov, naftalena in žvepla v letalskem gorivu, ki se dobavlja na ravni Unije kot celota in s strani letališča Unije.

Sprememba 95

Predlog uredbe

Člen 12 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	Člen 12a
	Sistem Unije za označevanje okoljske uspešnosti letalstva
	1. Da bi Komisija dodatno spodbudila razogljičenje letalskega sektorja in povečala preglednost informacij za potrošnike v zvezi z okoljsko uspešnostjo operaterjev zrakoplovov, vzpostavi celovit sistem Unije za označevanje okoljske uspešnosti letalstva, ki ga razvije in izvaja EASA ter se uporablja za operaterje zrakoplovov in lete v komercialnem zračnem prevozu, za katere velja ta uredba.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	2. Komisija do 1. januarja 2024 sprejme delegirani akt v skladu s členom 13a za dopolnitev te uredbe z določitvijo podrobnih določb in tehničnih standardov za delovanje sistema Unije za označevanje okoljske uspešnosti zrakoplovov, operatorjev zrakoplov in komercialnih letov.

Sprememba 96

Predlog uredbe

Člen 13 – naslov

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Prehodno obdobje	***Mehanizem prilagodljivosti trajnostnih letalskih goriv***

Sprememba 97

Predlog uredbe

Člen 13 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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***.	Ne glede na določbe iz člena 4 ***in v obdobju desetih let od datuma začetka uporabe člena 4 in člena 5 v skladu s členom 15*** lahko za vsako poročevalno obdobje dobavitelj letalskega goriva ***utemelji svojo*** dobavo trajnostnih letalskih ***goriv***, opredeljenih v Prilogi I***, s sklicevanjem na mehanizem prilagodljivosti trajnostnih letalskih goriv, opredeljen v členu 3, alinea 16a***.

Sprememba 98

Predlog uredbe

Člen 13 – odstavek 1 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	Komisija sprejme do 1. januarja 2025 delegirane akte v skladu s členom 13a za dopolnitev te uredbe z določitvijo podrobne ureditve za mehanizem prilagodljivosti trajnostnih letalskih goriv, ki zagotavlja enake konkurenčne pogoje in visoko raven okoljske celovitosti ter zmanjšuje tveganje goljufij, nepravilnosti in dvojnega vlaganja zahtevkov. Take podrobne ureditve, ki vključujejo elemente sistema certifikatov, s katerimi se lahko trguje, lahko omogočijo vzpostavitev sistema trgovanja s trajnostnim letalskim gorivom, vključno s podrobnimi pravili glede registracije, dodelitve, obračunavanja in poročanja o dobavi in uporabi trajnostnih letalskih goriv.

četrtek 7. julija 2022

Sprememba 99

Predlog uredbe

Člen 13 – odstavek 1 b (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	V obdobju iz odstavka 1 Komisija redno spremlja celovitost in preglednost trga za trajnostna letalska goriva, pri čemer se po potrebi opira na informacije iz podatkovne zbirke Unije in druge podatke, sporočene pristojnim organom. Komisija zlasti preuči delovanje trga, vključno z morebitnim nihanjem trga, nenavadnim gibanjem cen ali trgovalnim vedenjem udeležencev na trgu, ki bi lahko kazalo na morebitno monopolno ravnanje, pri čemer v celoti uporabi svoja pooblastila iz člena 102 PDEU, da udeležencem na trgu prepreči zlorabo prevladujočega tržnega položaja.

Sprememba 100

Predlog uredbe

Člen 13 a (novo)

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	Člen 13a
	Izvajanje prenosa pooblastila
	1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
	2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz členov 12a in 13 se prenese na Komisijo za nedoločen čas od začetka veljavnosti te uredbe.
	3. Prenos pooblastila iz členov 12a in 13 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	4. Pred sprejetjem delegiranega akta se Komisija posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenuje vsaka država članica v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
	5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
	6. Delegirani akt, sprejet na podlagi členov 12a in 13, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za en mesec.

Sprememba 101

Predlog uredbe

Člen 14 – odstavek 1

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
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.	Do 1. januarja ***2026*** in nato ***vsaka tri leta*** službe Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu predložijo poročilo ***o uporabi te uredbe,*** razvoju trga letalskih goriv ter učinku na ***konkurenčnost in delovanje notranjega letalskega trga*** Unije, ***po potrebi tudi glede razpoložljivih možnosti politike za obravnavo drugih virov energije in drugih vrst*** sintetičnih goriv, opredeljenih v direktivi o energiji iz obnovljivih virov***, pri čemer ustrezno upoštevajo načelo tehnološke nevtralnosti***, morebitno revizijo ***opredelitve trajnostnega letalskega goriva in*** minimalnih deležev iz člena 4 in Priloge I***, področje uporabe te uredbe*** ter višino upravnih glob. Poročilo ***na podlagi razpoložljivih informacij*** vsebuje ***oceno učinka te uredbe ter njenega celovitega učinka in medsebojnega vpliva s prilagojenim zakonodajnim okvirom, ki se uporablja za celoten sektor, na delovanje notranjega trga v letalstvu, konkurenčnost sektorja in morebitne preusmeritve, ki vodijo k selitvi virov CO_2, mednarodne enake konkurenčne pogoje v zvezi z letalskimi***

četrtek 7. julija 2022

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
	prevozniki in letališkimi vozlišči, učinek na mobilnost in povezljivost v zračnem prometu, stroškovno učinkovitost zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, potrebe po naložbah in socialno-ekonomske učinke ter s tem povezane potrebe po zaposlovanju in usposabljanju ter, če so na voljo, ***informacije*** o razvoju morebitnega okvira politike za uporabo trajnostnih letalskih goriv na ravni organizacije ICAO. ***Poročilo vsebuje podrobne informacije o izvrševanju te uredbe***. 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***, ali tehnologijami za neposredno zajemanje zraka***. Poročilu se ***po potrebi priložijo zakonodajni predlogi za spremembe*** te uredbe v skladu z možnim okvirom politike o uporabi trajnostnih letalskih goriv na ravni organizacije ICAO. ***V poročilu se posebej oceni tudi učinek te uredbe na letalsko povezljivost manj povezanih oddaljenih regij in otokov, vključno z njenimi učinki na razpoložljivost in cenovno dostopnost zračnega prevoza na ta ozemlja in z njih. Komisija redno spremlja, ocenjuje in analizira primere prevoza presežnega goriva. Komisija vsako leto Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo s svojimi ugotovitvami. Komisija na podlagi teh ugotovitev najpozneje do [tri leta po datumu začetka veljavnosti te uredbe] oceni določbe o prevozih presežnega goriva in po potrebi predloži zakonodajni predlog za njihovo spremembo.***

Sprememba 102

Predlog uredbe

Priloga I

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
Priloga I (Obseg deležev)	Priloga I (***Harmonizirani*** obseg deležev ***na ravni EU***)
(a) Od 1. januarja 2025 minimalni delež 2 % trajnostnih letalskih goriv.	(a) Od 1. januarja 2025 minimalni delež 2 % trajnostnih letalskih goriv. ***od tega najmanj 0,04 % sintetičnih goriv.***
(b) Od 1. januarja 2030 minimalni delež ***5 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***0,7 %*** sintetičnih letalskih goriv.	(b) Od 1. januarja 2030 minimalni delež ***6 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***2 %*** sintetičnih letalskih goriv.
(c) Od 1. januarja 2035 minimalni delež 20 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 5 % sintetičnih letalskih goriv.	(c) Od 1. januarja 2035 minimalni delež 20 % trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj 5 % sintetičnih letalskih goriv.

Besedilo, ki ga predlaga Komisija	*Sprememba*
(d) Od 1. januarja 2040 minimalni delež ***32 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***8 %*** sintetičnih letalskih goriv.	(d) Od 1. januarja 2040 minimalni delež ***37 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***13 %*** sintetičnih letalskih goriv.
(e) Od 1. januarja 2045 minimalni delež obsega ***38 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***11 %*** sintetičnih letalskih goriv.	(e) Od 1. januarja 2045 minimalni delež obsega ***54 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***27 %*** sintetičnih letalskih goriv.
(f) Od 1. januarja 2050 minimalni delež obsega ***63 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***28 %*** sintetičnih letalskih goriv.	(f) Od 1. januarja 2050 minimalni delež obsega ***85 %*** trajnostnih letalskih goriv, od tega najmanj ***50 %*** sintetičnih letalskih goriv.

Sprememba 103

Predlog uredbe

Priloga II

Besedilo, ki ga predlaga Komisija

Priloga II – Predloga za operaterje zrakoplovov, ki poročajo

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

Sprememba

Priloga II – Predloga za operaterje zrakoplovov, ki poročajo

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

Predloga 2

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