C/2024/5997

9.10.2024

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Fortolkningsmæssige retningslinjer om anvendelse af undtagelser i henhold til artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

INDHOLDSFORTEGNELSE

Side

1. Indledning ... 3
2. Anvendelsesområde for forordningens artikel 5: optankningsforpligtelse for luftfartøjsoperatører ... 4
   - 2.1. Hvem er omfattet af forpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, og hvilke flyvninger er omfattet af artiklens anvendelsesområde? ... 4
   - 2.2. Hvad indebærer den retlige forpligtelse i artikel 5, stk. 1, forordningen? ... 5
   - 2.3. Hvornår og hvor skal luftfartøjsoperatøren påfylde brændstof? ... 6
   - 2.4. Er tredjelandsluftfartøjsoperatører omfattet af optankningsforpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1? ... 6
   - 2.5. Hvilken rolle spiller EU-lufthavnes forvaltningsorganer? ... 7
3. Undtagelser fra optankningsforpligtelsen ... 7
4. Forordningens artikel 5, stk. 2: under kravet om 90 % brændstofpåfyldning i afgangslufthavnen i Unionen af sikkerhedshensyn ... 7
   - 4.1. Lufthavnsoperatører under optankningsforpligtelsen. Krav til den årlige rapportering i henhold til forordningens artikel 8 ... 8
   - 4.2. Eksempler på hændelser, der kræver påfyldning af flybrændstof for at overholde brændstofsikkerhedsreglerne, og dokumentation heraf (begrundelser) ... 9
   - 4.3. Hvor længe skal luftfartøjsoperatøren opbevare dokumentationen? ... 11
   - 4.4. Overvejelser vedrørende valg af alternativ lufthavn og skønsmæssig påfyldning af brændstof ... 11
5. Forordningens artikel 5, stk. 3: midlertidige undtagelser fra optankningsforpligtelsen ... 12
   - 5.1. Første betingelse: afstandskrav ... 12
   - 5.2. Anden betingelse: kravene i artikel 5, stk. 3, litra a) og b) ... 13
     - 5.2.1. Forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) – alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder og urimelige turnaround-tider ... 13
     - 5.2.2. Artikel 5, stk. 3, litra b) – strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder som følge af geografiske forhold ... 15
6. Den kompetente myndigheds funktion i medfør af forordningens artikel 5 ... 18
   - 6.1. Myndighedernes rolle i medfør af forordningens artikel 5, stk. 2 og 3 ... 18
   - 6.2. Hvem er den kompetente myndighed for håndhævelse af optankningsforpligtelsen og for pålæggelse af bøder? 18
7. Samarbejde mellem myndigheder ... 20
8. Proceduren for anmodning om undtagelse i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) eller b), og Kommissionens rolle ... 21
   - 8.1. Undtagelsens varighed og forlængelse ... 21
   - 8.2. Hvornår skal anmodningen indgives til den kompetente myndighed? ... 21
   - 8.3. Den kompetente myndighed kan anmode om yderligere oplysninger ... 21
   - 8.4. Den kompetente myndigheds afgørelse (forordningens artikel 5, stk. 6) ... 21
   - 8.5. Hvornår begynder den nationale afgørelse at finde anvendelse? ... 22

8.6. Kommissionens rolle 22
8.6.1. Offentliggørelse af listen over undtagelser 22
8.6.2. Klager vedrørende indrømmede undtagelser 22

1. **INDLEDNING**

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport (»forordningen«) ([1]) har til formål at sikre, at Den Europæiske Unions (EU's) lufttransport opfylder Unionens klimamål for 2030 og 2050 og spiller en central rolle med hensyn til at gennemføre den europæiske klimalov ([2]), samtidig med at der opretholdes lige konkurrencevilkår på det indre marked. Forordningen fastsætter harmoniserede regler for forsyning med og udbredelse af bæredygtige flybrændstoffer i Unionen. Flybrændstofleverandørerne skal forsyne luftfartsmarkedet med stadigt højere minimumsandele af bæredygtige flybrændstoffer og syntetiske flybrændstoffer. Lufthavnsforvaltningsorganerne har pligt til at lette adgangen til bæredygtigt flybrændstof. Luftfartøjsoperatører, der afgår fra EU-lufthavne, skal tanke den mængde flybrændstof, der er nødvendig til flyvningen, så man således undgår unødige emissioner på grund af ekstra vægt og samtidig minimerer risikoen for kulstoflækage ved fueltankering ([3]).

I forordningen fastsættes forpligtelser vedrørende rapportering og dataindsamling for luftfartøjsoperatører og brændstofleverandører, som skal indberettes til de kompetente myndigheder og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Der fastsættes også regler om udpegelse af kompetente myndigheder i medlemsstaterne, som skal gennemføre og håndhæve forordningen, og et krav om at fastsætte sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til overtrædelsen og har afskrækkende virkning i tilfælde af manglende overholdelse.

Som forklaret i forordningens betragtning 5 og 28 er fueltankering ikke en bæredygtig fremgangsmåde og bør undgås, da den underminerer Unionens bestræbelser på at mindske transportens miljøpåvirkning. Fremgangsmåden er i strid med målene for dekarbonisering af luftfarten, da luftfartøjets højere vægt øger brændstofforbruget og de dermed forbundne emissioner (både CO_2 og andre emissioner) på en given flyvning. I forordningens artikel 5 fastsættes derfor en optankningsforpligtelse for luftfartøjsoperatører forud for afgang fra en lufthavn i EU.

Fueltankering kan ødelægge den lige konkurrence. I denne forbindelse finder forordningens artikel 5 anvendelse i hele EU for luftfartøjsoperatører både fra EU og fra tredjelande. Det endelige mål med forordningens artikel 5 er at undgå fragmentering af lufttransportmarkedet i EU, forhindre forvridninger og urimelig praksis i form af omkostningsundgåelse fra luftfartsoperatørernes side ved påfyldning samt at fremme omstillingen væk fra fossile brændstoffer. Optankningsforpligtelsen i artikel 5 er derfor et centralt element i forordningen.

En luftfartøjsoperatør kan undtagelsesvis og i behørigt begrundede tilfælde falde under den tærskel, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, hvis dette er nødvendigt af hensyn til overholdelsen af de gældende brændstofsikkerhedsregler. Desuden kan luftfartøjsoperatøren, når det er behørigt begrundet, også anmode den eller de kompetente myndigheder om en midlertidig undtagelse fra optankningsforpligtelsen. Forordningens artikel 5, stk. 3, fastsætter de betingelser, der skal være opfyldt for at anmode om en sådan undtagelse.

Forordningens artikel 5, stk. 11, giver Kommissionen mandat til at vedtage retningslinjer for anvendelsen af de undtagelser, der er omhandlet i forordningens artikel 5. Retningslinjerne skal indeholde de elementer, som en luftfartøjsoperatør skal fremlægge for at begrunde undtagelser.

Retningslinjerne beskriver Kommissionens fortolkning af anvendelsen af de undtagelser, der er omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 2 og 3. De skal være en hjælp til medlemsstaternes myndigheder, når det skal afgøres, om anmodninger om undtagelser bør imødekommes. Retningslinjerne skal også bidrage til at sikre en mere konsekvent anvendelse og håndhævelse af forordningen. For at sikre en ensartet anvendelse i hele EU af de undtagelser, der er fastsat i henhold til forordningens artikel 5, kan spørgsmål vedrørende fortolkning og anvendelse af den relevante retlige ramme drøftes i Kommissionens ekspertgruppe om bæredygtig luftfart (E03118/2) ([4]) med støtte fra EASA. Det er kun EU-Domstolen, der har kompetence til at fortolke EU-lovgivningen autoritativt.

([1]) EUT L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (»den europæiske klimalov«) (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

([3]) Fueltankering er en fremgangsmåde, hvor et luftfartøj medbringer mere brændstof end nødvendigt til den aktuelle flyvning for at reducere eller undgå påfyldning i bestemmelseslufthavnen.

([4]) Undergruppen om bæredygtig luftfart (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. ANVENDELSESOMRÅDE FOR FORORDNINGENS ARTIKEL 5: OPTANKNINGSFORPLIGTELSE FOR LUFTFARTØJSOPERATØRER

I henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, skal luftfartøjsoperatører påfylde *mindst 90 % af det årlige behov for flybrændstof* i de afgangslufthavne i EU, hvorfra de udfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger.

Formålet med denne bestemmelse er at sikre, at mængden af flybrændstof, der påfyldes før afgang fra en given EU-lufthavn, står i et rimeligt forhold til den mængde flybrændstof, der er nødvendig for at gennemføre de flyvninger, der afgår fra den pågældende EU-lufthavn i løbet af året.

For at nå målet i artikel 5 for så vidt angår forpligtelsen til at påfylde brændstof i afgangslufthavnen i EU, bør de relevante parter i luftfartssektoren, dvs. EU-lufthavnsforvaltningssorganer, luftfartøjsoperatører, brændstofproducenter, flybrændstofleverandører og brændstofleverandører, samarbejde om at sikre en gnidningsløs overgang, der reducerer driftsmæssige vanskeligheder til et minimum.

2.1. Hvem er omfattet af forpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, og hvilke flyvninger er omfattet af artiklens anvendelsesområde?

Alle luftfartøjsoperatører, der er omfattet af forordningen, er retligt forpligtede til at opfylde optankningsforpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, for fly, der afgår fra en EU-lufthavn. I henhold til forordningens artikel 3, nr. 3), er en luftfartøjsoperatør »en person, der afviklede ([5]) mindst 500 erhvervsmæssige lufttransportflyvninger med passagerer eller 52 erhvervsmæssige lufttransportflyvninger med fragt med afgang fra EU-lufthavne i den foregående rapporteringsperiode, eller, hvis denne person ikke kan identificeres, ejeren af luftfartøjet«.

En luftfartøjsoperatør identificeres ved det kaldesignal, der anvendes til flyvekontrolformål som fastsat i den operationelle flyveplan (luftfartøjsidentifikation). Kaldesignalet er følgende:

a) Hvis den operationelle flyveplan indeholder ICAO-designatorkoden for luftfartøjsdriftsagenturet, er den unikke luftfartøjsoperatør det luftfartøjsdriftsagentur, der har fået tildelt den pågældende ICAO-designatorkode ([6]).

b) Hvis den operationelle flyveplan indeholder nationalitetsmærket eller fællesmærket og registreringsmærket for det luftfartøj, der udtrykkeligt er anført i et luftfartøjsoperatørcertifikat (AOC) eller tilsvarende eller i et dokument udstedt af en stat, der identificerer luftfartøjets operatør, er den unikke luftfartøjsoperatør den juridiske eller fysiske person, der er indehaver af AOC'et (eller tilsvarende), eller som er anført i dokumentet.

c) Hvis luftfartøjsoperatøren ikke kan identificeres, er ejeren af luftfartøjet også luftfartøjsoperatøren.

Forordningens artikel 5, stk. 1, finder anvendelse på luftfartøjer i civil luftfart, der udfører erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1, andet afsnit. I henhold til artikel 3, nr. 4), er en »erhvervsmæssig lufttransportflyvning« »en flyvning, der opereres med henblik på transport af passagerer, fragt eller post mod betaling af vederlag eller leje, herunder en forretningsflyvning, der udføres i erhvervsmæssigt øjemed«.

I henhold til wet lease-aftaler drives et luftfartøj af leasinggiveren (ejeren af luftfartøjet), som i det væsentlige forbliver ansvarlig for luftfartøjets tilstand og vedligeholdelse til fordel for leasingtageren (den enhed, der leaser et luftfartøj), som bevarer den faktiske kontrol over flyvningen. Det antages derfor, at leasingtageren er luftfartøjsoperatør for flyvningen, og at flyveplanen indeholder leasingtagerens ICAO-designatorkode.

I henhold til en dry lease-aftale drives et luftfartøj af leasingtageren under dennes AOC, og kontrollen over luftfartøjet overgår reelt til leasingtageren. Det antages derfor, at leasingtageren er luftfartøjsoperatør, og leasingtagerens ICAO-designatorkode bør fremgå af flyveplanen.

([5]) Begrebet afvikling af flyvning skal forstås i økonomisk forstand. Det betyder, at den »person«, der er nævnt i definitionen af »luftfartøjsoperatør«, f.eks. ikke henviser til den pilot, der flyver luftfartøjet på vegne af en juridisk person.

([6]) ICAO-designatorkoder findes i dokument 8585 – *Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services.*

Forordningen finder ikke anvendelse på militærfly og flyvninger, der kun angår humanitære operationer, hjemsendelse og tilbagesendelse ([7]), hvad enten det er frivilligt eller håndhævet, herunder tilbagetagelser, eftersøgningsflyvninger, redning, katastrofehjælp eller til medicinske formål samt til told-, politi- og brandslukningsoperationer. Statsflyvninger, der transporterer tredjelandes statsoverhoveder, regeringschefer og ministre, er heller ikke omfattet. Uddannelse (når der er tale om en rent ikke-erhvervsmæssig flyvning) og rundflyvninger (afgang og ankomst til samme lufthavn uden mellemlanding) er heller ikke omfattet. Grunden til, at disse flyvninger ikke er omfattet af anvendelsesområdet, er, at de udføres under ekstraordinære omstændigheder, som ikke altid kan planlægges på samme måde som almindelige erhvervsmæssige lufttransportflyvninger, og at de derfor muligvis ikke altid opfylder forpligtelserne i henhold til denne bestemmelse (se forordningens betragtning 17). I praksis kan flyvninger, er ikke er omfattet af anvendelsesområdet, identificeres ved hjælp af EUROCONTROL's Central Route Charges Office-undtagelseskode (CRCO) og/eller flyveidentifikationsfeltet i den operationelle flyveplan.

Vedligeholdelses-, omplacerings- eller færgeflyvninger er omfattet af anvendelsesområdet for forordningens artikel 5, stk. 1, forudsat at de betragtes som aktiviteter, der er knyttet til luftfartøjsoperatørens kommercielle aktiviteter. Positionering og færgeflyvninger i forbindelse med eftersøgning og redning er eksempelvis undtaget. Flyvninger, der udføres i henhold til en forpligtelse til offentlig tjeneste (»PSO-flyvninger«), er omfattet af forordningens anvendelsesområde.

For at sikre lige konkurrencevilkår dækker forordningen så meget kommerciel lufttrafik som muligt på hele EU's luftfartsmarked. Alle luftfartøjsoperatører, der har udført mindst 500 erhvervsmæssige lufttransportflyvninger med passagerer eller 52 erhvervsmæssige lufttransportflyvninger udelukkende med fragt, er derfor omfattet af forpligtelsen i forordningens artikel 5, stk. 1. I henhold til forordningen har luftfartøjsoperatørerne dog mulighed for at fastlægge et endnu højere ambitionsniveau, idet de har mulighed for at deltage og være omfattet af forpligtelserne i forordningens artikel 2, stk. 3, som fastsætter retsgrundlaget og proceduren med henblik herpå. .

Med bistand fra EUROCONTROL og i samarbejde med medlemsstaterne udarbejder Kommissionen og offentliggør på sit websted årligt en ajourført liste over de luftfartøjsoperatører, der falder ind under forordningens anvendelsesområde, med angivelse af den respektive ansvarlige medlemsstat ([8]).

2.2. **Hvad indebærer den retlige forpligtelse i artikel 5, stk. 1, forordningen?**

Den krævede tærskel på 90 % af det påfyldte brændstof i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, finder anvendelse på »det årlige behov for flybrændstof«. I forordningens artikel 3, nr. 24), defineres det som den mængde flybrændstof benævnt »brændstof til flyvningen« og »brændstof til kørsel på jorden« i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([9]). Luftfartøjsoperatøren påfylder brændstof i en given EU-lufthavn svarende til mindst 90 % af det årlige behov for brændstof (dvs. til flyvning og til kørsel på jorden ved afgang) for at kunne operere alle de afgående fly omfattet af forordningen i rapporteringsperioden (dvs. fra den 1. januar til den 31. december i året forud for rapporteringsåret) i den pågældende EU-lufthavn.

De rapporteringsforpligtelser, der er fastsat i artikel 8 og bilag II til forordningen, vedrører den årlige mængde brændstof, der er planlagt for alle flyvninger med afgang fra en given EU-lufthavn, og den årlige mængde brændstof, der påfyldes til disse flyvninger. Afhængigt af de processer, der anvendes af luftfartøjsoperatøren, kan det påfyldte brændstof dokumenteres ved forskellige kilder (f.eks. i) brændstoffakturaer fra brændstofleverandøren, ii) forskellen mellem brændstofmængden på tidspunktet for ankomst til en EU-lufthavn (block-on) og brændstofmængden på tidspunktet for afgang fra den pågældende EU-lufthavn (block-off) og iii) oplysninger hentet fra kilder som f.eks. luftfartøjets logbog over flyvninger, tekniske logbog og den operationelle flyveplan).

Optankningsforpligtelsen i EU-afgangslufthavnen omhandler »flybrændstof«. Forordningens artikel 3, nr. 6), definerer flybrændstof som drop-in-brændstof, der er fremstillet til direkte anvendelse af luftfartøjer. Optankningsforpligtelsen vedrører med andre ord alle tilgængelige flybrændstoffer, herunder konventionelle flybrændstoffer.

([7]) I henhold til EU's lovgivning om migrations- og asylpolitik.

([8]) Se listen over luftfartøjsoperatører, der hører under anvendelsesområdet for forordningen, på GD MOVE's websted (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Nærmere oplysninger findes i punkt CAT.OP.MPA.181 Brændstof-/energiordning – brændstof-/energiplanlægning og politik for genplanlægning under flyvning – flyvemaskiner.

En luftfartøjsoperatør, der ikke behørigt begrunder manglende overholdelse af kravet om at påfylde mindst 90 % af det »årlige behov for flybrændstof« i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2 og 3, pålægges en bøde. Denne bøde pålægges af medlemsstaternes myndigheder i overensstemmelse med artikel 12, stk. 2. En sådan luftfartøjsoperatør kan ikke desto mindre fritages for bøden, hvis operatøren kan bevise, at den manglende opfyldelse af forpligtelserne i artikel 5 skyldtes ekstraordinære og uforudsigelige omstændigheder, som operatøren ikke selv var herre over, og hvis virkninger ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige foranstaltninger var blevet truffet.

2.3. **Hvornår og hvor skal luftfartøjsoperatøren påfylde brændstof?**

En luftfartøjsoperatør, der er omfattet af forordningen, skal påfylde brændstof ved afgang fra en EU-lufthavn (dvs. EU-afgangslufthavnen).

I forordningens artikel 3, nr. 1), defineres en »EU-lufthavn« som en lufthavn som defineret i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF om lufthavnsafgifter. En lufthavn defineres som »et område, der er specielt indrettet til landing, start og manøvrering af luftfartøjer, herunder også eventuelle tilknyttede anlæg, der er nødvendige af hensyn til flytrafikken og service af luftfartøjer, bl.a. nødvendige anlæg til betjening af den erhvervsmæssige lufttrafik« ([10]).

De EU-lufthavne, der er omfattet af forordningen, er dem, der har en passagertrafik på over 800 000 passagerer eller en godstrafik på over 100 000 ton i den foregående rapporteringsperiode. Denne tærskel er fastsat for at undgå at lægge en urimelig byrde på lufttransportoperationer i små lufthavne.

Lufthavne i en region i den yderste periferi, jf. artikel 349 i TEUF – dvs. Guadeloupe, Fransk Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer – falder uden for anvendelsesområdet for forordningens artikel 5.

Medlemsstaterne kan anlægge et højere ambitionsniveau og beslutte, at en lufthavn, der er beliggende på deres område – og som ikke når op på den krævede tærskel, og/eller som er beliggende i en region i den yderste periferi – alligevel er omfattet af forordningen. Et lufthavnsforvaltningsorgan kan efter anmodning til de respektive kompetente myndigheder også vælge frivilligt at medtage en lufthavn, som organet forvalter, på lige fod med EU-lufthavne, således at den bliver omfattet af forordningen. Lufthavnsforvaltningsorganet skal i sin anmodning påvise, at den ansøgende lufthavn opfylder kravene i forordningens artikel 6, stk. 1. Retsgrundlaget og proceduren herfor findes i forordningens artikel 2, stk. 2.

Kommissionen udarbejder i samarbejde med medlemsstaterne en liste over Unionens lufthavne, der er omfattet af forordningen. Listen opdateres årligt ([11]).

2.4. **Er tredjelandsluftfartøjsoperatører omfattet af optankningsforpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1?**

Som forklaret i afsnit 2.3 gælder forpligtelsen til at påfylde mindst 90 % af det årlige behov for flybrændstof i afgangslufthavnen i Unionen. En tredjelandsluftfartøjsoperatør er derfor underlagt forpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, ved afgange fra en EU-lufthavn, hvis operatøren har foretaget 500 erhvervsmæssige lufttransportflyvninger med passagerer eller 52 erhvervsmæssige lufttransportflyvninger udelukkende med fragt fra EU-lufthavne i den foregående rapporteringsperiode. I praksis betyder det, at en tredjelandsluftfartøjsoperatør skal påfylde 90 % af sit årlige behov for flybrændstof til afgange fra EU-lufthavne i de EU-lufthavne, hvorfra flyvningerne afgår.

En tredjelandsluftfartøjsoperatør, der ikke opfylder forpligtelsen i henhold til artikel 5, kan pålægges en bøde af en kompetent myndighed i en medlemsstat (se forordningens artikel 12, stk. 2), medmindre den manglende overholdelse kan behørigt begrundes i henhold til artikel 5, stk. 2 eller 3, i forordningen eller skyldes ekstraordinære og uforudseelige forhold i henhold til forordningens artikel 12, stk. 2, tredje afsnit.

([10]) Artikel 2, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/12/EF af 11. marts 2009 om lufthavnsafgifter (lufthavnsafgiftsdirektivet) (EUT L 70 af 14.3.2009, s. 11).

([11]) Se listen over EU-lufthavne, der er omfattet af forordningen, på GD MOVE's websted (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Hvilken rolle spiller EU-lufthavnes forvaltningsorganer?**

EU-lufthavnes forvaltningsorganer, der er omfattet af forordningens anvendelsesområde, spiller en central rolle med hensyn til at lette luftfartøjsoperatørernes overholdelse af optankningsforpligtelsen. I denne forbindelse bør forvaltningsorganet i EU-lufthavnen lægge en plan for de menneskelige ressourcer og infrastrukturressourcer (f.eks. tilstrækkeligt og kvalificeret personale, tankkapacitet og brændstofforsyning, tankbiler, påfyldningssystemer osv.), der er nødvendige for at lette luftfartøjsoperatørernes overholdelse af forpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1.

Det skal dog bemærkes, at nogle lufthavne (f.eks. beliggende på øer) måske ikke har den nødvendige infrastruktur og/eller flybrændstofforsyning på grund af de geografiske forhold og derfor muligvis ikke er i stand til at sikre den løbende påfyldning af flybrændstof i lufthavnen i samme omfang som andre lufthavne med flere ressourcer. Luftfartøjsoperatører kan derfor anmode om midlertidige undtagelser fra optankningsforpligtelserne for visse ruter mellem lufthavne på øer uden jernbane- eller vejforbindelser og EU-lufthavne i henhold til de særlige omstændigheder, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 3.

3. **UNDTAGELSER FRA OPTANKNINGSFORPLIGTELSEN**

Forordningens artikel 5, stk. 2, giver mulighed for, at luftfartøjsoperatøren kan falde under den tærskel, der kræves i henhold til optankningsforpligtelsen, når det er behørigt begrundet i overensstemmelse med de gældende brændstofsikkerhedsregler, jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([12]). I sådanne tilfælde skal luftfartøjschefens beslutning om endelig påfyldning af brændstof forud for afgang fra en EU-lufthavn respekteres uden indblanding fra luftfartøjsoperatøren ([13]) (se nærmere i afsnit 4). Undtagelser, der er berettigede i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, indberettes efterfølgende i den årlige rapport, der skal forelægges af luftfartøjsoperatøren, jf. forordningens artikel 8.

Andre undtagelser fra optankningsforpligtelsen i forordningens artikel 5, stk. 1, er begrænset til to situationer, der er defineret i forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) og b), og kræver forudgående begrundet og detaljeret anmodning til den kompetente myndighed. Der kræves forudgående anmodning om disse undtagelser, se nærmere oplysninger i afsnit 5 og 8. Den første mulighed for en undtagelse fra artikel 5, stk. 1, er begrænset til specifikke ruter, der afgår fra EU-lufthavne, og til specifikke situationer, dvs. alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder ved genoptankning af fly i en given EU-lufthavn, der forhindrer luftfartøjsoperatører i at gennemføre turnaround-flyvninger inden for en rimelig tidsfrist. Den anden mulighed vedrører strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder som følge af en given EU-lufthavns geografiske karakteristika, der fører til betydeligt højere priser på flybrændstoffer og stiller den pågældende luftfartøjsoperatør væsentligt ringere i konkurrencen i forhold til markedsforholdene i andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige karakteristika.

4. **FORORDNINGENS ARTIKEL 5, STK. 2: UNDER KRAVET OM 90 % BRÆNDSTOFPÅFYLDNING I AFGANGSLUFTHAVNEN I UNIONEN AF SIKKERHEDSHENSYN**

I henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, kan en luftfartøjsoperatør falde under tærsklen på 90 % af det »årlige behov for flybrændstof« (dvs. brændstof til flyvning og til kørsel på jorden) i en afgangslufthavn i EU, hvis dette er nødvendigt af hensyn til overholdelsen af de gældende brændstofsikkerhedsregler. Denne bestemmelse tager hensyn til behovet for at sikre overholdelse af f.eks. Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([14]) og mere specifikt sikkerhedsreglerne i bilag IV: punkt CAT.OP.MPA.180, 181, 182 og 260 og, hvor det er relevant, punkt CAT.OP.MPA.185 for styring og planlægning af brændstof under flyvning. EASA's dokument om acceptable metoder til efterlevelse og vejledende materiale til bilag IV om erhvervsmæssige lufttransportoperationer, del-CAT, til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer indeholder nærmere oplysninger om disse bestemmelser ([15]).

([12]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181, litra c), nr. 8), »*skønsmæssigt brændstof, hvis det kræves af luftfartøjschefen*«, bilag IV, del B til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012.

([14]) Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Yderligere oplysninger om de mulige begrundelser for at falde under brændstofpåfyldningstærsklen af sikkerhedsmæssige årsager (samt den krævede dokumentation) findes i punkt 4.1-4.4.

4.1. **Lufthavnsoperatører under optankningsforpligtelsen. Krav til den årlige rapportering i henhold til forordningens artikel 8** ([16])

Tilfælde, hvor en luftfartøjsoperatør falder under tærsklen for optankningsforpligtelsen på 90 % af »det årlige behov for flybrændstof« (til flyvning og kørsel på jorden) i en afgangslufthavn i EU, skal behørigt begrundes over for de kompetente myndigheder med ansvar for den pågældende lufthavn i EU, hvor luftfartøjsoperatøren ikke overholder optankningskravet på 90 %, samt over for EASA.

Luftfartøjsoperatøren skal specifikt begrunde, hvorfor mængden af flybrændstof falder til under tærsklen på 90 %, og ikke de mængder flybrændstof, der indgår i bufferen på 10 %, som forordningens artikel 5, stk. 1, foreskriver. Luftfartøjsoperatøren skal med andre ord indberette de samlede, relevante optankede brændstofmængder (påfyldt under tidligere flyvninger) med henblik på overholdelse af de brændstofsikkerhedsregler, der forhindrer luftfartøjsoperatøren i at opfylde kravet om påfyldning af 90 % i en given EU-lufthavn. Luftfartøjsoperatøren skal i sin rapportering angive de påvirkede ruter i henhold til forordningens artikel 8.

Oplysningerne (samt begrundelsen) skal indgå i den rapport, som luftfartøjsoperatøren skal forelægge for de kompetente myndigheder og EASA i henhold til forordningens artikel 8 (dvs. årsrapporten), som forudgående skal være verificeret af en uafhængig verifikator som krævet i forordningens artikel 8, stk. 3 ([17]).

Luftfartøjsoperatøren skal som en del af sin begrundelse i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, medtage følgende:

— en begrundelse for faldet til under den årlige tærskel, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1,, af hensyn til overholdelse af de gældende brændstofsikkerhedsregler

— en angivelse af de berørte ruter (dvs. rækkefølgen af ankommende og afgående flyvninger i EU-lufthavnen) og de brændstofmængder, der er påfyldt af sikkerhedsmæssige årsager.

Den kompetente myndighed kan acceptere begrundelsen, hvis de gældende krav er opfyldt, og hvis den udgør en behørig begrundelse. Den kompetente myndighed kan høre EASA, når den vurderer, om en begrundelse opfylder de gældende brændstofsikkerhedsregler.

Eksempel 1: Luftfartøjsoperatør **Y** flyver fra lufthavn **A** til lufthavn **B** i EU. Luftfartøjsoperatør **Y** er tilknyttet det udpegede generaldirektorat for civil luftfart (**A-GDCF**). Ved udgangen af rapporteringsåret skal **Y** til EASA og **A-GDCF** indsende den årlige påfyldte mængde brændstof, det årlige flybrændstofbehov og den årlige ikketankede brændstofmængde ([18]). **Y** skal også ved udgangen af rapporteringsåret underrette myndigheden eller myndighederne i EU-lufthavnen/-lufthavnene om den ikketankede brændstofmængde, hvis operatøren af sikkerhedsmæssige årsager ikke opfylder tærsklen for brændstofpåfyldning.

I dette eksempel falder luftfartøjsoperatøren **Y** til under tærsklen for »årligt behov for flybrændstof« i EU-lufthavnen **B**, fordi nogle flyvninger på ruten **A-B** er blevet påvirket af forudsigelige vejrforhold, der krævede påfyldning af yderligere brændstof i lufthavn **A** af sikkerhedsmæssige årsager (overskydende brændstof er altid påfyldt i den tidligere lufthavn). Trods vejrudsigten var vejret dog generelt bedre under flyvningerne, og flyet landede flere gange i EU-lufthavn **B** med mere brændstof end forventet og var derfor ikke i stand til at påfylde brændstof i EU-lufthavn **B** til den efterfølgende flyvning, fordi flyet havde brændstof nok i tanken. **Y** opfyldte ikke kravet i forordningens artikel 5, stk. 1, for EU-lufthavn **B**, men det var dermed berettiget af hensyn til brændstofsikkerheden.

([16]) Yderligere oplysninger om den krævede rapportering findes i vejledningen til luftfartøjsoperatører og verifikatorer (dvs. verifikationsorganer) (artikel 8 og bilag II til forordningen).

([17]) I forordningens artikel 8, stk. 3, hedder det, at »rapporten verificeres af en uafhængig verifikator i overensstemmelse med kravene i artikel 14 og 15 i direktiv 2003/87/EF og de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf«. Verifikationsprocessen og akkrediterede verifikatorer med henblik på forordningen er med andre ord underlagt EU ETS-reglerne og navnlig dem, der er fastsat for luftfartssektoren.

([18]) Definitioner fremgår af artikel 3, luftfartøjsoperatørers rapporteringsforpligtelser fremgår af artikel 8, og bilag II indeholder rapporteringsskabelonen i henhold til forordningen.

Eksempel 2: Luftfartøjsoperatør **Y** flyver fra lufthavn **C** til lufthavn **D** og tilbage til lufthavn **C** (rute **C-D-C**), der alle er EU-lufthavne. Som det fremgår af eksempel 1, hører luftfartøjsoperatør **Y** under den kompetente myndighed i **A-GDCF**. Ved udgangen af rapporteringsåret skal **Y** forelægge EASA og de kompetente myndigheder den årlige påfyldte brændstofmængde, det årlige behov for flybrændstof og den årlige ikketankede brændstofmængde ([19]). **Y** skal også ved udgangen af rapporteringsåret meddele den ikketankede brændstofmængde til myndighederne i den eller de EU-lufthavne, hvor **Y** ikke opfylder brændstofpåfyldningstærsklen af hensyn til brændstofsikkerheden.

I dette eksempel falder luftfartøjsoperatør **Y** til under tærsklen for »*årligt behov for flybrændstof*« i lufthavn **D**, fordi flyvningerne på rute **C-D** i overensstemmelse med punkt CAT.OP.MPA.181, litra c), punkt 4, nr. i), i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 kræver en alternativ ankomstlufthavn **E**, som er langt væk fra lufthavn **D**. På vej tilbage til **C** (rute **D-C**) er den alternative ankomstlufthavn **F** meget tæt på lufthavn **C**. Flyet vil derfor altid lande med mere brændstof end nødvendigt i **D** for derefter at flyve tilbage til **C**, hvilket forhindrer påfyldning af brændstof i lufthavn **D** til den efterfølgende flyvning tilbage til **C**, da **Y** havde brændstof nok i tanken. Luftfartøjsoperatør **Y** opfyldte derfor ikke kravet i forordningens artikel 5, stk. 1, for så vidt angår lufthavn **D** af hensyn til brændstofsikkerheden.

For isolerede flyvepladser kan det samme ske, hvor punkt CAT.OP.MPA.181, litra c), nr. 4), nr. ii), og AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 kræver ca. 2 timers ekstra brændstof for at operere på isolerede flyvepladser. Dette kan i væsentlig grad reducere behovet for at påfylde brændstof til returflyvningen.

Kort sagt skal luftfartøjsoperatøren for at opfylde kravene i forordningens artikel 5, stk. 2 (dvs. forpligtelsen til at *behørigt begrunde*), give de kompetente myndigheder og EASA de sikkerhedsmæssige grunde til at tanke brændstof på flyvninger, der ankommer til EU-lufthavnen, og som får luftfartøjsoperatøren til at falde under det årlige optankningskrav. De brændstofmængder, der skal begrundes, er begrænset til forskellen mellem de 90 % af det årlige behov for flybrændstof og det årlige faktiske flybrændstof, der påfyldes pr. EU-lufthavn, hvor luftfartøjsoperatøren ikke opfylder optankningskravet.

Luftfartøjsoperatøren bør klart angive forholdet mellem mængden af brændstof, der påfyldes, og sikkerhedshensynene. Begrundelsen (bilaget/bilagene) skal svare til den påfyldte mængde og de anførte begrundelser. Manglende dokumentation for overensstemmelsen mellem de påfyldte mængder og begrundelserne kan resultere i en overtrædelse af forordningens artikel 5, stk. 1.

4.2. **Eksempler på hændelser, der kræver påfyldning af flybrændstof for at overholde brændstofsikkerhedsreglerne, og dokumentation heraf (begrundelser)**

Følgende liste over eksempler, der kræver påfyldning af flybrændstof af sikkerhedsmæssige årsager, er ikke udtømmende, men den omfatter de mest almindelige hændelser ([21]), der begrunder behovet for at påfylde mere brændstof i afgangslufthavnen af hensyn til brændstofsikkerheden og deraf afledt manglende opfyldelse af brændstofpåfyldningstærsklen i bestemmelseslufthavnen i Unionen. Eksemplerne ledsages af de dokumenter, som luftfartøjsoperatøren skal forelægge de kompetente myndigheder for at begrunde et fald under tærsklen i forordningens artikel 5, stk. 1.

Under alle omstændigheder skal de kompetente myndigheder i samarbejde med EASA sikre den rette balance mellem brændstofsikkerhed og påfyldnings- og rapporteringsforpligtelserne i henhold til forordningen. Sikkerheden vægter højest, så myndighederne skal til enhver tid udvise sund dømmekraft med hensyn til den dokumentation, der kræves for at begrunde de sikkerhedsmæssige udfordringer. Behovet for yderligere brændstof er ofte baseret på ekspertisen hos operatørkontrolcentrets personale eller piloternes erfaring.

([19]) Definitioner fremgår af artikel 3, luftfartøjsoperatørers rapporteringsforpligtelser af artikel 8 og rapporteringsmodellen for forordningen af bilag II.

([20]) »Acceptable måder for overensstemmelse 7«.

([21]) Som rapporteret af EASA og luftfartøjsoperatører i deres svar på Kommissionens spørgeskema med henblik på udarbejdelsen af dette dokument.

— Tilfælde af mangel på flybrændstof (herunder minimumskøbsbeløb pålagt af brændstofleverandøren i EU-lufthavne med en geografisk betingelse såsom øer) eller kontaminering af flybrændstof i bestemmelseslufthavnen, som er begrundet i den respektive meddelelse til flyvere eller meddelelse til luftmissioner (NOTAM) og/eller i en meddelelse fra brændstofleverandøren (hvis en sådan foreligger) eller i andre rapporter inden for forvaltningssystemet i punkt ORO.GEN.200 »forvaltningssystem« ([22]) i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 (pilotrapporter, rapporter fra andre operatører, myndighedsrapporter eller oplysninger fra luftfartssammenslutninger).

— Ugunstige vejrforhold (eller ugunstige vejrudsigter) begrunder ofte (og især ved flyvninger om vinteren) behovet for ekstra brændstof (se punkt CAT.OP.MPA.181, litra b), CAT.OP.MPA.245, litra a), nr. 1), og CAT.OP.MPA.245, litra b) og c), og CAT.OP.MPA.255, litra b), CAT.OP.MPA.265, litra a), i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012) ([23]). Dette gælder også for andre vejrforhold (f.eks. varmt vejr), der kan kræve ekstra brændstof til hjælpemotorer ([24]) som følge af usædvanligt kolde eller varme vejrforhold, begrænset sigtbarhed osv. Begrundelsen skal være baseret på faktiske vejrrapporter (f.eks. METAR ([25]) og ATIS ([26])), vejrudsigter (f.eks. TAF ([27]), herunder ringe sandsynlighed for ugunstigt vejr såsom PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), vejrkort for flyruten, andre tilstrækkeligt detaljerede rapporter eller en kombination heraf. Forbedrede vejrinformationssystemer, som EWINS ([30]) eller lignende værktøjer, kan også fremlægges. Værktøjerne kan bruges til at vurdere vejrudsigternes pålidelighed og foranledige, at operatørerne øger brændstofpåfyldningen, når historiske data tyder på, at ugunstige vejrforhold (f.eks. tåge) er sandsynlige i destinationslufthavnen, selv om den officielle prognose ikke forudsiger sådanne ugunstige vejrforhold.

— Samfundsaktioner (herunder demonstrationer eller strejker i bestemmelseslufthavnen) eksempelvis begrundet ved en meddelelse fra lufthavnen og/eller en NOTAM-meddelelse til flyvere (se punkt CAT.OP.MPA.175, litra b), nr. 4) og 5), og EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175, litra b), og punkt CAT.OP.MPA.181, litra b) og litra c), nr. 7), i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012). Afhængigt af omstændighederne kan truslen om samfundsaktioner eller strejker også begrunde behovet for at øge brændstofpåfyldningen.

— Lufttrafikkontrolforsinkelser (ATC-forsinkelser) i ankomstlufthavnen begrundet i en NOTAM eller i en meddelelse fra lufttrafikstyringsudøveren (hvis en sådan foreligger) forud for start (punkt CAT.OP.MPA.181, litra b), nr. 6), og litra c), nr. 7), i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012). Andre rapporter eller data, f.eks. historiske data fra luftfartøjsoperatøren (herunder rapporter fra piloten), kan også angive mulige forsinkelser i bestemmelseslufthavnen.

— Sandsynligheden for ruteomlægning fra flyveledelsen begrundet i en NOTAM eller en meddelelse fra ATM-udbyderen eller i andre relevante rapporter eller data (punkt CAT.OP.MPA.181, litra b), nr. 5) og 6), og litra c), nr. 7), i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012). Dette omfatter historiske data fra operatøren eller andre operatører samt pilotrapporter, der angiver mulige omlægninger af strækninger på ruten.

— Sikkerhedshensyn, f.eks. i forbindelse med krige og konflikter, begrundet i en meddelelse fra lufthavnen, en meddelelse fra brændstofleverandøren og/eller en NOTAM.

([22]) Jf. bilag III om organisationskrav til flyveoperationer i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

([23]) Jf. bilag IV om erhvervsmæssige lufttransportoperationer i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

([24]) Hjælpemotor.

([25]) Meteorologisk flyvepladsrapport.

([26]) Automatisk terminalinformationstjeneste.

([27]) Prognose for terminalområde.

([28]) Sandsynlighed på 30 %.

([29]) Væsentlige meteorologiske oplysninger.

([30]) Forbedret vejrinformationssystem.

— Naturkatastrofer (f.eks. jordskælv, vulkanudbrud og oversvømmelser) begrundet i en lufthavnsmeddelelse og/eller en NOTAM eller andre relevante rapporter (punkt CAT.OP.MPA.181, litra b) og litra c), nr. 7, i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012).

Ud over ovennævnte dokumenter skal luftfartøjsoperatøren forelægge den operationelle flyveplan, der er underskrevet af luftfartøjschefen, herunder digital signatur eller digital godkendelse af flyveplanen. Dette dokument skal angive det påfyldte blokbrændstof (ved den foregående flyvning) og dets individuelle komponenter.

Andre dokumenter, som luftfartøjsoperatøren, hvor det er relevant, kan være nødt til at forelægge den kompetente myndighed for at begrunde en overskridelse af den tærskel, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, med henblik på overholdelse af brændstofsikkerhedsreglerne, omfatter:

— logbogsoplysninger

— METAR, TAF, SIGMET, vejrkort for flyvningen eller ANSP-meddelelser ([31]) om vejrrestriktioner

— NOTAM

— ATM- og ATC-meddelelser (hvis de foreligger)

— luftfartsinformationspublikationer (AIP)

— meddelelser fra brændstofleverandøren, groundhandleren eller lufthavnens forvaltningsorgan

— operationel flyveplan

— alle andre oplysninger, som luftfartøjsoperatøren måtte anse for relevante og nyttige med henblik på at begrunde de brændstofmængder, der rapporteres som påfyldt af sikkerhedsmæssige årsager.

Luftfartøjsoperatører skal forsyne uafhængige verifikatorer med al relevant dokumentation for at lette verifikationsprocessen for årsrapporten som krævet i forordningens artikel 8 (og navnlig artikel 8, stk. 3).

4.3. **Hvor længe skal luftfartøjsoperatøren opbevare dokumentationen?**

Forordningen pålægger luftfartøjsoperatørerne bevisbyrden, når de over for de kompetente myndigheder og EASA skal godtgøre, at de opfylder kravene i forordningens artikel 5, stk. 1 og 2. Luftfartøjsoperatørerne skal derfor vurdere, hvor længe det er tilrådeligt at opbevare den relevante dokumentation, idet der tages hensyn til aspekter såsom muligheden for administrative eller retslige procedurer. Luftfartøjsoperatører bør opbevare dokumentationen i mindst 4 år (dvs. rapporteringsåret plus lagring af data i yderligere 3 år). Denne periode kan variere fra medlemsstat til medlemsstat, da de nationale håndhævelsesregler, der gælder for sektoren, kan foreskrive forskellige tidsfrister. Medlemsstaterne bør tage hensyn til henstillingen om datalagring i dette afsnit, når de fastsætter regler om sanktioner for overtrædelse af denne forordning, jf. forordningens artikel 12, stk. 1.

4.4. **Overvejelser vedrørende valg af alternativ lufthavn og skønsmæssig påfyldning af brændstof**

Luftfartøjsoperatører kan frit vælge en alternativ lufthavn inden for de grænser, der er fastsat i punkt CAT.OP.MPA 192 i bilag IV til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 ([32]). Det kan ofte af økonomiske årsager være mere hensigtsmæssigt at vælge en alternativ lufthavn, der ligger længere væk end andre mulige lufthavne tættere på. Det gælder eksempelvis, hvis der er indgået kontrakt med groundhandlerne om flyvedligeholdelse, og/eller der kan ydes en bedre service til passagererne under landing i en alternativ lufthavn (dvs. et kommercielt alternativ). Valget af alternativ lufthavn kan imidlertid ikke bruges til at dække over fueltankering af økonomiske årsager.

([31]) Luftfartstjenesteudøver.

([32]) Jf. bilag IV om erhvervsmæssige lufttransportoperationer i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

Tilsvarende må luftfartøjsoperatøren ikke give piloten instruks om at påfylde yderligere flybrændstof i en bestemt lufthavn af økonomiske årsager og benævne det skønsmæssigt brændstof. Skønsmæssigt brændstof skal, som det fremgår af ordene, påfyldes efter luftfartøjschefens eget skøn og uden indblanding fra luftfartøjsoperatøren ([33]).

Det samme princip gælder ved fremgangsmåder, der har til hensigt at dække over fueltankering af andre brændstoftyper, f.eks. når sådant brændstof påfyldes i mængder, der klart overstiger de mængder, der er nødvendige for formålet med de pågældende brændstoftyper (f.eks. øget brændstof til kørsel på jorden, øget brændstof til flyvninger ved at planlægge en urealistisk lav marchhøjde og urealistisk høj startmasse).

Anvendelse af alternativt brændstof, skønsmæssigt brændstof og andre brændstoftyper til at dække over økonomisk fueltankering udgør en overtrædelse af de relevante bestemmelser i forordningen. En sådan fremgangsmåde kan, baseret på en sammenhængende række indicier af både objektiv og subjektiv karakter, straffes af de relevante nationale myndigheder ([34]).

5. FORORDNINGENS ARTIKEL 5, STK. 3: MIDLERTIDIGE UNDTAGELSER FRA OPTANKNINGSFORPLIGTELSEN

I forordningens artikel 5, stk. 3, fastsættes der krav om, at luftfartøjsoperatøren på forhånd skal anmode om en midlertidig undtagelse:

En luftfartøjsoperatør kan undtagelsesvis, når det er behørigt begrundet, anmode den eller de kompetente myndigheder, der er omhandlet i artikel 11, stk. 6, om en midlertidig undtagelse fra forpligtelsen i nærværende artikels stk. 1 for flyvninger på en specifik eksisterende eller ny rute på mindre end 850 km eller 1 200 km for ruter, der forbinder lufthavne på øer uden jernbane- eller vejforbindelser, med afgang fra en EU-lufthavn. Denne afstand måles efter storcirkelmetoden.

En sådan anmodning fremsættes mindst tre måneder før den påtænkte dato for anvendelse af undtagelsen, støttet af en detaljeret og fyldestgørende begrundelse. En sådan undtagelse bør begrænses til følgende situationer:

(a) alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder ved genoptankning af fly i den givne EU-lufthavn, der forhindrer luftfartøjsoperatører i at gennemføre turnaround-flyvninger inden for en rimelig tidsfrist, eller

(b) strukturelle flybrændstofforsyningsvanskeligheder som følge af en given EU-lufthavns geografiske egenskaber, der fører til betydeligt højere priser på flybrændstoffer i forhold til de priser, som i gennemsnit anvendes på lignende typer flybrændstoffer i andre EU-lufthavne, navnlig på grund af specifikke brændstoftransportbegrænsninger eller begrænset adgang til brændstoffer i den pågældende EU-lufthavn, og som giver den pågældende luftfartøjsoperatør en betydelig konkurrencemæssig ulempe i forhold til markedsvilkårene i andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige egenskaber.

På specifikke ruter kan en luftfartøjsoperatør midlertidigt fritages for optankningsforpligtelsen i afgangslufthavnen i EU, hvis operatøren kan påvise alvorlige og tilbagevendende driftsvanskeligheder ved optankning af luftfartøjer i den pågældende EU-lufthavn, som forhindrer operatøren i at udføre turnaround-flyvninger inden for en rimelig tidsfrist, og som kan have indvirkning på konnektiviteten, navnlig i perifere regioner. En undtagelse kan også finde anvendelse i tilfælde af strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder, der fører til betydeligt højere brændstofpriser end de priser, der i gennemsnit anvendes på lignende typer brændstoffer i andre EU-lufthavne. De væsentligt højere brændstofpriser i den pågældende EU-lufthavn bør dog ikke primært være et resultat af øget anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer i denne EU-lufthavn.

Undtagelsen kan kun indrømmes af den kompetente myndighed, hvis kravene i artikel 5, stk. 3, litra a) eller b), er opfyldt, og hvis anmodningen er behørigt begrundet.

5.1. Første betingelse: afstandskrav

Inden luftfartøjsoperatøren anmoder om en midlertidig undtagelse i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, skal operatøren sikre, at den rute, som undtagelsen finder anvendelse på, opfylder afstandskravene i nævnte artikel. Artikel 5, stk. 3, indeholder to muligheder.

1. Luftfartøjsoperatøren kan anmode om en undtagelse for en eksisterende eller ny rute på under 850 km, med afgang fra en EU-lufthavn, *eller*

([33]) CAT.OP.MPA.181, litra c), nr. 8), »*skønsmæssigt brændstof, hvis det kræves af luftfartøjschefen*«, bilag IV, del B i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012.

([34]) Se f.eks. Domstolens dom af 6. februar 2018, Altun m.fl., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, præmis 48-52.

2. Luftfartøjsoperatøren kan anmode om en undtagelse for en eksisterende eller ny rute på under 1 200 km, når denne rute forbinder lufthavne på øer uden jernbane- eller vejforbindelser. Ruten skal afgå fra en EU-lufthavn, og den kan vedrøre enten ruter mellem fastlandet og en ø eller ruter mellem øer uden forbindelse til fastlandet.

For at indgive sin anmodning skal luftfartøjsoperatøren som minimum angive i) Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO's) lufthavnskoder for den pågældende rute, ii) afgangslufthavnen i EU og iii) afstanden i kilometer beregnet efter Vincentys metode.

Den kompetente myndighed kontrollerer, om afgangslufthavnen er en EU-lufthavn som defineret i forordningen, og om den rute, der ansøges om, er omfattet af afstandskravene i forordningens artikel 5, stk. 3. Afstandsberegningen er baseret på Vincentys metode til beregning af afstanden mellem to punkter på overfladen af en sfæroide ved hjælp af World Geodetic System (WGS84) ([35]). ICAO Doc 7910 (Location Indicators) bør anvendes til at fastlægge flyvepladsens bredde- og længdegrader ([36]).

5.2. **Anden betingelse: kravene i artikel 5, stk. 3, litra a) og b)**

Hvis afstandskravet i forordningens artikel 5, stk. 3, er opfyldt, vil det andet trin for luftfartøjsoperatøren være at vurdere, om den rute, som luftfartøjsoperatøren anmoder om undtagelse for, opfylder det andet sæt krav i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) eller b).

Enhver anmodning om undtagelse skal understøttes af en detaljeret og tilstrækkelig begrundelse og ledsages af de relevante dokumenter til støtte for begrundelsen.

Den kompetente myndighed vurderer hver anmodning efter en analyse fra sag til sag. Myndigheden overvejer også nøje de særlige forhold i den pågældende EU-lufthavn under myndighedens jurisdiktion, hvor luftfartøjsoperatøren anmoder om at blive fritaget for optankningsforpligtelsen. I forbindelse med vurderingen af anmodningen kan den kompetente myndighed henvende sig til den pågældende EU-lufthavn og anmode om oplysninger vedrørende anmodningen om undtagelse indgivet af luftfartøjsoperatøren. Den kompetente myndighed kan f.eks. anmode lufthavnen om at fremlægge historiske data om turnaround-tider og operationer eller brændstoftilgængelighed, hvis det er relevant, som grundlag for afgørelsen om at godkende eller afvise anmodningen om undtagelse.

5.2.1. ***Forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) – alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder og urimelige turnaround-tider***

5.2.1.1. *Hvad er alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder?*

For det første skal luftfartøjsoperatøren påvise, at den EU-lufthavn, hvor operatøren anmoder om undtagelse fra optankningsforpligtelsen, har alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder. En enkeltstående begivenhed såsom en strejke i lufthavnen kan ikke betragtes som en alvorlig og tilbagevendende driftsmæssig vanskelighed, der berettiger til en undtagelse fra optankningsforpligtelsen i den pågældende EU-lufthavn. Strejkers indvirkning på brændstofpåfyldning bør indberettes i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, hvis de afstedkommer et behov for yderligere brændstofpåfyldning i afgangslufthavnen af hensyn til brændstofsikkerheden.

For det andet skal det påvises, at de driftsmæssige vanskeligheder i den pågældende EU-lufthavn har en negativ indvirkning på luftfartøjsoperatøren. De driftsmæssige vanskeligheder kan f.eks. have en negativ indvirkning på det pågældende luftfartøjs flyveplan i de efterfølgende operationer på en væsentlig og ikke ubetydelig måde. I denne forbindelse kan luftfartøjsoperatøren risikere at blive straffet af slotkoordinatoren/-formidleren eller miste flyveoperationer i løbet af dagen, hvilket kan påvirke konnektiviteten i EU.

En driftsmæssig vanskelighed skal derfor være i) en gentagen situation eller en systematisk forekommende situation, der er knyttet til den pågældende EU-lufthavn, ii) resultere i en urimelig turnaround-tid (forklaret i punkt 5.2.1.2), iii) have en negativ økonomisk indvirkning på luftfartøjsoperatøren.

Følgende begivenheder, som ikke udgør en udtømmende liste, kan betragtes som *mulige driftsmæssige vanskeligheder*, som kan begrunde undtagelsen, hvis en negativ indvirkning på luftfartøjsoperatøren kan påvises:

([35]) Se henvisning til ICAO's CERT-værktøj og beregning med Vincentys metode på https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Se henvisning til ICAO's datatjeneste som henvisning til flyvepladsens lokaliseringsindikatorer https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Sider/default.aspx.

— Begrænset rampeplads og/eller overbelastet rampeplads i lufthavnen kan påvirke turnaround-tiderne, navnlig i overbelastede lufthavne i højsæsonen (f.eks. i lufthavne på øer eller små lufthavne tæt på skisportssteder).

— Mangel på tilstrækkeligt personale i lufthavnen, der betjener turnaround-operationer, og/eller mangel på tilstrækkeligt udstyr, såsom tilstrækkelige optankningssystemer eller tankvogne. Mangel på tilstrækkelige ressourcer/udstyr i lufthavnen kan reelt påvirke ventetiden ved optankning og dermed også flyets turnaround-tid. For at denne anmodning om undtagelse kan begrundes skal lufthavnens brændstofleverandør have bekræftet, at denne ikke råder over tilstrækkelige ressourcer og/eller udstyr til at servicere flyet uden urimelig forsinkelse.

— Lokale regler, der forhindrer passagererne i at gå om bord og fra borde under påfyldning af brændstof på flyet, og/eller lokale brandregler, der kræver tilstedeværelse af en brandbil for at flyet må tankes op, mens passagererne går om bord og fra borde. Sådanne lokale regler kan påvirke luftfartøjsoperatørernes turnaround-flyvninger i overbelastede lufthavne eller lufthavne med store sæsonudsving. Luftfartøjsoperatørerne skal i disse tilfælde kunne påvise, at de eksisterende scenarier har en betydelig og ikke uvæsentlig indvirkning på luftfartøjets turnaround-tid, navnlig ved stramme tidsplaner, eller hvor brandbiler er tilgængelige i begrænset omfang.

5.2.1.2. *Hvad er en urimelig turnaround-tid?*

Når den driftsmæssige vanskelighed er identificeret, skal luftfartøjsoperatøren vurdere, om den driftsmæssige vanskelighed hindrer optankning af luftfartøjet, mens en rimelig turnaround-tid samtidig kan overholdes. Ved turnaround-tid forstås tidsrummet mellem et luftfartøjs ankomst til en lufthavn (flyet er bragt helt til standsning og bremser aktiveret) og dets afgang på den næste flyvning (flydørene er lukket og flyet klar til afgang). Generelt er den tid, der er nødvendig til brændstofoptankning, næsten altid mindre end den tid, der er nødvendig til ud- og indstigning af passagerer samt losning og lastning og servicering af flyet.

EU's lovgivningsmæssige ramme (dvs. kravene i punkt CAT.OP.MPA.200 i bilag IV til forordning (EU) nr. 965/2012 og den ledsagende AMC6 ([37])) tillader brændstofpåfyldning, mens passagererne går fra borde, men denne praksis er ikke udbredt blandt europæiske operatører, da den ikke udtrykkeligt var tilladt før 2022. Tidligere var brændstofpåfyldning kun tilladt under ombordstigning. Begrundelser for utilstrækkelig turnaround-tid, der udelukkende er baseret på, at brændstofpåfyldning ikke er muligt, mens passagererne går fra borde, må derfor ikke accepteres, medmindre alle kravene i forordningens artikel 5, stk. 3, litra a), er opfyldt.

Turnaround-tider for en langdistanceflyvning varierer typisk fra 60 til 150 minutter, mens turnaround-tider for kortdistanceflyvninger varierer fra 25 til 80 minutter, idet det antages, at luftfartøjsoperatøren kan foretage brændstofpåfyldning, mens passagererne går om bord på flyet, er om bord eller går fra borde ([38]).

I betragtning af disse typiske turnaround-tider kan en luftfartøjsoperatør, hvis alvorlige og tilbagevendende driftsmæssige vanskeligheder forhindrer optankning inden for en rimelig frist, anmode om en undtagelse i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a). En anmodning om undtagelse, hvori det hævdes, at turnaround-tiden f.eks. er steget fra 25 til 30 minutter på grund af den nye optankningsforpligtelse, kan imidlertid ikke accepteres, medmindre forsinkelsen kan påvises at være betydelig, og dens negative økonomiske indvirkning på efterfølgende flyvninger kan påvises at være så stor, at de nye turnaround-tider ikke kan anses for rimelige. Med andre ord kan en anmodning om undtagelse ikke alene være baseret på et ønske om at fastholde den samme turnaround-tid som før indførelsen af forordningens artikel 5, stk. 1.

Følgende liste kan anvendes som reference af den kompetente myndighed og luftfartøjsoperatøren til at afgøre, om optankningsforpligtelsen i kombination med de driftsmæssige vanskeligheder resulterer i en uforholdsmæssig lang turnaround-tid, som bevirker urimelige tidsplaner og derfor kan have en betydelig negativ indvirkning på luftfartøjsoperatørens operationer. Følgende liste er ikke udtømmende.

— Oplysninger fra luftfartøjets håndbog med angivelse af maksimal brændstofkapacitet.

([37]) Acceptable måder for overensstemmelse 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) I overensstemmelse med tidsplanerne i tabel 18.2 i EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses, version 10.0.3, offentliggjort den 18. april 2023.

— Lufthavnens relevante historiske data vedrørende turnaround-operationer og/eller turnaround-tidsintervallerne i tabel 18.2 i EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses, version 10.0.3, offentliggjort den 18. april 2023 ([39]).

— Luftfartøjsoperatørens historiske data vedrørende turnaround-operationer i den pågældende lufthavn. Hvis luftfartøjsoperatøren tidligere har foretaget normal optankning, bør der ikke foreligge en hindring, medmindre der er sket en væsentlig ændring i forholdene.

— Den uforholdsmæssigt lange turnaround-tid risikerer at påvirke tidsplanen for ankomst- og afgangstidspunkter i lufthavnen med det resultat, at luftfartøjsoperatøren risikerer at blive straffet af koordinatoren/formidleren i den pågældende lufthavn.

— Turnaround-tiden påvirker luftfartøjsoperatørens operationer på de efterfølgende flyvninger med risiko for, at operatøren straffes af slotkoordinatoren/-formidleren i efterfølgende lufthavne.

Som konklusion og i overensstemmelse med ovenstående eksempler skal luftfartøjsoperatøren i sin anmodning om en undtagelse i henhold til artikel 5, stk. 3, litra a), bevise: i) forekomsten af en alvorlig og tilbagevendende situation, der fører til driftsmæssige vanskeligheder, ii) at turnaround-tiden er urimelig, iii) og en alvorlig og deraf følgende negativ indvirkning på konnektiviteten eller økonomisk indvirkning på luftfartøjsoperatøren. Hvis der ikke er en negativ indvirkning på konnektiviteten eller på luftfartøjsoperatøren, er der ikke belæg for at anmode om en undtagelse fra optankningsforpligtelsen i den pågældende lufthavn.

5.2.2. ***Artikel 5, stk. 3, litra b) – strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder som følge af geografiske forhold***

Anmodninger om undtagelser i henhold til artikel 5, stk. 3, litra b), skal opfylde fire kumulative krav, før den kompetente myndighed kan give en midlertidig undtagelse. i) Der skal være strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder i EU-lufthavnen, ii) de skal skyldes EU-lufthavnens geografiske forhold, iii) de skal resultere i betydeligt højere brændstofpriser i gennemsnit end i andre EU-lufthavne, og iv) de skal føre til en betydelig konkurrencemæssig ulempe for luftfartøjsoperatøren (sammenlignet med markedsforholdene i andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige forhold).

5.2.2.1. *Hvad menes med strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder i en EU-lufthavn på grund af lufthavnens geografiske forhold?*

De to første krav omfatter EU-lufthavne, hvor brændstofforsyningen er underlagt strukturelle vanskeligheder på grund af de geografiske forhold for det område, hvor EU-lufthavnen er beliggende. I EU-lufthavne i fjerntliggende områder såsom øer, fjerntliggende randområder i Europa eller bjergområder kan sådanne strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder ofte forekomme. Disse forsyningsvanskeligheder kan skyldes faktorer såsom begrænset eller manglende brændstofproduktionskapacitet i det pågældende område, utilstrækkelige vej- eller rørledningsforbindelser eller (i tilfælde af øer) brændstoflevering ad søvejen.

Et andet element, der skal tages i betragtning, er begrænset brændstoflagringskapacitet i EU-lufthavnen. Brændstoflagring kan være begrænset i EU-lufthavne, der ikke har rørledningsforsyning, på grund af de geografiske forhold.

I forordningens artikel 5, stk. 3, litra b), anerkendes det derfor, at de geografiske forhold i en EU-lufthavn kan medføre strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder, herunder at flybrændstof kan være tilgængeligt i begrænset omfang i en EU-lufthavn.

5.2.2.2. *Hvordan kan brændstofforsyningen og de geografiske forhold føre til betydeligt højere brændstofpriser end de gennemsnitlige brændstofpriser i andre EU-lufthavne?*

Strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder som følge af en given EU-lufthavns geografiske forhold (se punkt 5.2.2.1) kan i henhold til den tredje betingelse medføre betydeligt højere brændstofpriser end de priser, der i gennemsnit anvendes på lignende typer brændstoffer i andre EU-lufthavne.

Desuden kan store sæsonudsving i en EU-lufthavn med vanskelig brændstofforsyning og særlige geografiske forhold øge efterspørgslen efter flybrændstof, og det kan føre til betydeligt højere priser end de priser, der i gennemsnit anvendes på lignende typer brændstoffer i andre EU-lufthavne.

([39]) Dokumentet er tilgængeligt via følgende link: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Andre EU-lufthavne bliver måske i vid udstrækning forsynet via rørledninger og undgår dermed yderligere transportomkostninger såsom de omkostninger, der er forbundet med brændstofforsyning til en lufthavn på en ø. I andre EU-lufthavne kan transportomkostningerne reduceres, hvis der er mere end én brændstofleverandør til stede i EU-lufthavnen, eller hvis lufthavnen er i nærheden af et brændstofraffinaderi. Disse elementer bidrager til mere konkurrencedygtige priser på flybrændstof end i EU-lufthavne med særlige geografiske forhold som beskrevet i punkt 5.2.2.1.

Det fremgår af punkt 5.2.2.4, hvilke elementer der skal påvises for at hævde betydeligt højere priser på tilsvarende flybrændstoffer.

5.2.2.3. *Hvad menes med væsentlige konkurrencemæssige ulemper for luftfartøjsoperatøren sammenlignet med markedsforholdene i andre EU-lufthavne med lignende forhold?*

Efter først at have påvist, at lufthavnen har strukturelle brændstofforsyningsvanskeligheder (...) på grund af lufthavnens beliggenhed, hvilket resulterer i betydeligt højere brændstofpriser (...) skal luftfartøjsoperatøren påvise at opfylde det fjerde krav, nemlig at optankning i den pågældende EU-lufthavn vil stille operatøren i en betydelig konkurrencemæssig ufordelagtig situation i forhold til markedsforholdene i andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige forhold.

En luftfartøjsoperatør oplever en betydelig konkurrencemæssig ulempe, hvis operatøren er underlagt krav om at påfylde brændstof i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, i følgende scenarier:

— Flybrændstofpriserne i den EU-lufthavn, for hvilken der anmodes om en undtagelse, er betydeligt højere på grund af lufthavnens geografiske forhold og brændstofforsyningsvanskeligheder. Luftfartøjsoperatøren vil derfor have svært ved at konkurrere effektivt med andre luftfartøjsoperatører, der betjener andre EU-lufthavne i det samme opland, og som anses for at være substitutter ud fra et passagerefterspørgselsperspektiv. Dette kan f.eks. ske, hvis EU-lufthavnen (og dermed den anmodende luftfartøjsoperatør) betjener turist-/ferietrafik, der kan omdirigeres til en anden EU-lufthavn, der betjener en lignende forbrugerefterspørgsel i samme opland. Vurderingen skal foretages fra sag til sag, men substituerbarhed kan forventes mellem nogle af de mindste øer, der hovedsagelig har turisttrafik og kun få interne flyvninger, eller f.eks. mellem en ø og fastlandet i samme opland.

— Ud over at være konstaterbar, skal den konkurrencemæssige ulempe være *signifikant*. Der kan forventes visse variationer i prisfastsættelsen og luftfartøjsoperatørernes konkurrencemæssige stilling (herunder variationer i omkostninger), men dette berettiger ikke automatisk en undtagelse. En mindre forskel i konkurrencevilkårene betragtes ikke som en signifikant konkurrencemæssig ulempe. Bestemmelserne i artikel 5, stk. 3, litra b), skal under alle omstændigheder anvendes fra sag til sag under hensyntagen til ruten, og om der er to EU-lufthavne i samme opland.

Eksempel 3: Luftfartøjsoperatør **Y** anmoder om en midlertidig undtagelse fra optankningsforpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra b), ved flyvninger fra EU-lufthavn **A** (beliggende på en ø) til EU-lufthavn **B** (beliggende på fastlandet). Ruten er **B-A-B**. Lufthavn **A** er overvejende en turistdestination og har strukturelle forsyningsvanskeligheder med hensyn til brændstof på grund af lufthavnens geografiske forhold, som i væsentlig grad øger brændstofpriserne. **Y** skal i sin anmodning om undtagelse påvise, at betingelserne i lufthavn **A** stiller **Y** konkurrencemæssigt væsentligt ringere end luftfartøjsoperatører, der flyver fra den samme fastlandslufthavn **B** til EU-lufthavn **N**. **N** ville i dette eksempel være en EU-lufthavn beliggende i oplandet til **A** og tilbyde fritidsdestination svarende til **A**.

— Luftfartøjsoperatørens konkurrencemæssige ulempe i den EU-lufthavn, som den anmoder om en undtagelse for, kan være betydelig sammenlignet med andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige forhold (f.eks. størrelse, beliggenhed i medlemsstaten eller i en nabomedlemsstat, forretningsmodel og trafikmiks). Denne ulempe kan skyldes faktorer som højere driftsomkostninger (herunder lufthavns- og handlingafgifter), kapacitetsbegrænsninger (såsom begrænset rampekapacitet og infrastrukturfaciliteter) og/eller dårlige adgangsforhold til lufthavnen.

Eksempel 4: Luftfartøjsoperatør **Y** anmoder om en undtagelse i henhold til artikel 5, stk. 3, litra b), for EU-lufthavn **A**, der indebærer en signifikant konkurrencemæssig ulempe i forhold til EU-lufthavn **B** på grund af betydeligt højere flybrændstofpriser, højere driftsomkostninger, dårlige adgangsforhold og mindre attraktive passagerfaciliteter. Luftfartsselskaber og passagerer vil være mere tilbøjelige til at foretrække EU-lufthavn **B**, og det vil påvirke EU-lufthavn **A'**s evne til at tiltrække og fastholde trafik.

I forbindelse med en anmodning om undtagelse i henhold til artikel 5, stk. 3, litra b), skal luftfartøjsoperatøren derfor påvise, at de signifikant højere flybrændstofpriser i EU-lufthavnen, som skyldes lufthavnens geografiske forhold og deraf følgende brændstofforsyningsvanskeligheder resulterer i en signifikant konkurrencemæssig ulempe i forhold til andre luftfartøjsoperatører, der opererer i substituerbare EU-bestemmelseslufthavne. Med andre ord skal den anmodende luftfartøjsoperatør påvise, at operatøren uden en undtagelse fra forpligtelsen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1,f vil miste betydelig passagertrafik til en anden luftfartøjsoperatør, der tilbyder en lignende alternativ destination.

Det påpeges, at disse eksempler gengiver omstændigheder, hvor der muligvis kan indrømmes en undtagelse, men for at en undtagelse kan accepteres, skal alle kravene i artikel 5, stk. 3, litra b), være opfyldt. Det betyder, at en luftfartøjsoperatør ikke kan få godkendt en anmodning om undtagelse blot ved at hævde, at operatøren kan opnå en mere konkurrencedygtig brændstofpris i lufthavn A, som ligger tættere på et raffinaderi, end i lufthavn B, som ligger i et bjergområde. Alle kravene i artikel 5, stk. 3, litra b), skal dokumenteres enkeltvis.

5.2.2.4. *Hvordan kan luftfartøjsoperatøren begrunde sin anmodning om en undtagelse?*

For det første skal luftfartøjsoperatøren påvise, at den EU-lufthavn, for hvilken der anmodes om undtagelse, har strukturelle problemer med forsyningen af flybrændstof.

For det andet skal luftfartøjsoperatøren påvise, at forsyningsvanskeligheden skyldes geografiske forhold. De geografiske forhold kan være indlysende for nogle øer (f.eks. små øer uden jernbane- eller vejforbindelser til fastlandet), men det vil stadig være nødvendigt at påvise, at følgende krav er opfyldt: i) strukturel brændstofforsyningsvanskelighed og ii) geografiske forhold. En anmodning om undtagelse vedrørende fjerntliggende områder eller bjergområder bør forklares i detaljer (f.eks. hvorfor og hvordan lufthavnens geografiske forhold forårsager begrænsninger i brændstofforsyningen). Anmodningen om undtagelse bør også indeholde en beskrivelse af de nøjagtige problemer med brændstofforsyningen. Det vil med andre ord ikke være tilstrækkeligt blot at påvise en geografisk betingelse for, at anmodningen om undtagelse kan accepteres. Forsyningsvanskelighederne skal også påvises.

For det tredje skal luftfartøjsoperatøren påvise den signifikante gennemsnitlige forskel i brændstofpriserne for lignende flybrændstoftyper mellem andre EU-lufthavne og den EU-lufthavn, for hvilken vedkommende anmoder om en undtagelse fra optankningsforpligtelsen. Luftfartøjsoperatøren skal forelægge den kompetente myndighed alle relevante dokumenter, som operatøren måtte være i besiddelse af, for at påvise de signifikant højere brændstofpriser (f.eks. pristilbud fra brændstofleverandøren/brændstofleverandørerne i de forskellige EU-lufthavne og gennemsnitspriser fra specialiserede platforme). Følgende elementer kan anvendes til støtte for vurderingen:

— Prissammenligning mellem lignende flybrændstoffer. Det betyder f.eks., at en sammenligning af priserne på petroleumsbrændstof og bæredygtige flybrændstoffer ikke er en gyldig måde at påvise den betydelige prisforskel på. Priserne på petroleum skal sammenlignes med priserne på petroleum, og blandinger af bæredygtige flybrændstoffer skal sammenlignes med priserne på lignende blandinger af bæredygtige flybrændstoffer.

— Prissammenligningen mellem lignende lufthavne, herunder uden begrænsning, med hensyn til størrelse, beliggenhed (dvs. inden for medlemsstaten eller nabomedlemsstaten/nabomedlemsstaterne), forretningsmodel og trafikmiks. De udvalgte lufthavne til prissammenligningen fremlægger de gennemsnitlige markedspriser på flybrændstof i disse EU-lufthavne med henblik på sammenligning med de signifikant højere priser i den EU-lufthavn, hvor der anmodes om undtagelse.

— Sammenligningen med signifikante prisforskelle på flybrændstof kan understøttes af luftfartøjsoperatørens omkostningsanalyse og/eller analyse af profitmargenen.

— Sammenligningen med signifikante prisforskelle på flybrændstof kan understøttes af en analyse af udbud og efterspørgsel, der påvirker priserne (f.eks. udbudsbegrænsninger og ændringer i efterspørgslen såsom sæsonudsving).

For det fjerde skal luftfartøjsoperatøren påvise den signifikante konkurrencemæssige ulempe i forhold til andre luftfartøjsoperatører, der flyver til andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige forhold. Luftfartøjsoperatøren skal derfor begrunde sin anmodning ved at identificere en eller flere andre konkurrerende EU-lufthavnsdestinationer, påvise, hvordan den pågældende EU-lufthavn konkurrerer med den EU-lufthavn, for hvilken der anmodes om undtagelse, og påvise enten et tab af passagerer til den pågældende anden EU-lufthavn eller en forudsigelig og ikkehypotetisk risiko for et sådant tab af passagerer (i begge tilfælde påvist som »signifikant«).

Det anbefales, at de myndigheder, der vurderer anmodninger i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra b), samarbejder med deres nationale konkurrencemyndigheder, inden de træffer afgørelse om, hvorvidt en anmodning skal imødekommes eller afvises. Dette samarbejde bør specifikt omfatte vurderingen af kravene om signifikant højere brændstofpriser sammenlignet med de gennemsnitlige brændstofpriser i andre EU-lufthavne og signifikant konkurrencemæssig ulempe sammenlignet med markedsforholdene i andre EU-lufthavne med lignende konkurrencemæssige forhold.

6. DEN KOMPETENTE MYNDIGHEDS FUNKTION I MEDFØR AF FORORDNINGENS ARTIKEL 5

6.1. Myndighedernes rolle i medfør af forordningens artikel 5, stk. 2 og 3

I henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, kan luftfartøjsoperatører undlade at opfylde optankningsforpligtelsen i medfør af forordningens artikel 5, stk. 1, hvis dette er behørigt begrundet i overensstemmelse med de gældende brændstofsikkerhedsregler. Sådanne omstændigheder skal behørigt begrundes over for den eller de kompetente myndigheder, der er omhandlet i forordningens artikel 11, stk. 6, og over for EASA med en angivelse af de berørte ruter ([40]).

I forordningens artikel 11, stk. 6, hedder det, at den ansvarlige medlemsstat, hvis kompetente myndighed(er) (udpeget i overensstemmelse med forordningens artikel 11, stk. 1) er ansvarlige for et givent EU-lufthavnsforvaltningsorgan, fastlægges på grundlag af EU-lufthavnens respektive territoriale jurisdiktion.

Med henblik på forordningens artikel 5, stk. 2, skal luftfartøjsoperatøren derfor til den myndighed, der er omhandlet i forordningens artikel 11, stk. 6, rapportere og begrunde de brændstofsikkerhedsmæssige årsager til, at operatøren ikke opfylder optankningsforpligtelsen i henhold til artikel 5, stk. 1, (dvs. 90 % af det »årlige behov for brændstof« til flyvning og kørsel på jorden) samt angive, hvilke ruter der er berørt. Det er den myndighed, der er ansvarlig for et givet EU-lufthavnsforvaltningsorgan, hvilket igen fastlægges på grundlag af lufthavnens respektive territoriale jurisdiktion.

I henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, kan den eller de kompetente myndigheder, der er omhandlet i forordningens artikel 11, stk. 6, under visse omstændigheder på forhånd anmodes om undtagelser fra den i artikel 5, stk. 1, fastsatte optankningsforpligtelse. Med henblik på artikel 5, stk. 3, skal luftfartøjsoperatøren derfor anmode om, at eventuelle undtagelser ([41]) tildeles eller afvises i henhold til denne bestemmelse af den myndighed, der er ansvarlig for en EU-lufthavn, hvor luftfartøjsoperatøren hævder, at optankning ikke kan foretages.

Det kan konkluderes, at den kompetente myndighed, der modtager de efterfølgende begrundelser for de mængder, der af sikkerhedsmæssige årsager ikke tankes op, og de forudgående anmodninger om undtagelse for optankningsforpligtelsen, er den kompetente myndighed i den lufthavn, hvor optankning ikke foretages. Denne myndighed kan være forskellig fra den myndighed, der har kompetence til at pålægge luftfartøjsoperatøren bøder.

6.2. Hvem er den kompetente myndighed for håndhævelse af optankningsforpligtelsen og for pålæggelse af bøder?

Det fremgår af forordningens artikel 11, stk. 1, at medlemsstaterne udpeger den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve anvendelsen af denne forordning og for at pålægge luftfartøjsoperatører, EU-lufthavnsforvaltningsorganer og flybrændstofleverandører bøder.

For at lette samarbejdet mellem de kompetente myndigheder og for at øge gennemsigtigheden og lette adgangen for interesserede parter offentliggør Kommissionen på sit websted en liste over udpegede nationale kompetente myndigheder med ansvar for gennemførelse og håndhævelse af forordningen ([42]).

([40]) Luftfartøjsoperatøren skal også medtage disse oplysninger i den rapport, der er omhandlet i forordningens artikel 8 (dvs. årsrapporten), og de tilhørende brændstofmængder skal rapporteres særskilt. Rapporten forelægges for den myndighed, der er udpeget i henhold til forordningens artikel 11, stk. 5. Rapporten (herunder de mængder, der er påfyldt af sikkerhedsmæssige årsager) indsendes senest den 31. marts i hvert rapporteringsår (rapporteret med tilbagevirkende kraft).

([41]) Anmodninger om undtagelse på en rute i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, skal indgives til den kompetente myndighed mindst tre måneder før den planlagte dato for anvendelse af undtagelsen (forhåndsanmodning).

([42]) Se listen over udpegede kompetente myndigheder i henhold til forordningen på GD MOVE's websted (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

I henhold til forordningens artikel 11, stk. 5, udpeges den eller de udpegede myndigheder (se forordningens artikel 11, stk. 1), der er ansvarlige for en given luftfartøjsoperatør, i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 ([43]). Hvis en luftfartøjsoperatør ikke er blevet tildelt til en medlemsstat i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009, anvendes reglerne i artikel 18a i direktiv 2003/87/EF ([44]) til at afgøre, til hvilken myndighed luftfartøjsoperatøren skal tildeles ([45]). Disse regler indeholder bestemmelser om, at der for de enkelte luftfartøjsoperatører udpeges en tilhørende administrerende medlemsstat. Formålet med at tildele en tilhørende medlemsstat er at reducere den administrative byrde for luftfartøjsoperatørerne og de medlemsstater, der er ansvarlige for håndhævelsen af forordningen.

Den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at pålægge luftfartøjsoperatører bøder (se forordningens artikel 12, stk. 2) for manglende overholdelse af kravene i forordningens artikel 5, er den eller de myndigheder, der er udpeget af medlemsstaterne i overensstemmelse med forordningens artikel 11, stk. 1 og 5. Det betyder, at kun den eller de udpegede myndigheder bør pålægge de luftfartøjsoperatører, som de er blevet tildelt, bøder i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 eller reglerne i artikel 18a i direktiv 2003/87/EF. Det vil være den eller de samme myndigheder, der modtager rapporterne fra de tilhørende luftfartøjsoperatører (i overensstemmelse med forordningens artikel 8, stk. 1), og derfor dem, der har direkte adgang til det fulde indhold af den årlige rapport om, hvorvidt tærsklerne i artikel 5, stk. 1, er nået.

En sådan udpeget myndighed eller sådanne udpegede myndigheder er ansvarlig(e) for pålæggelse og opkrævning af bøder til deres tilhørende luftfartøjsoperatører, selv om de tærskler, der er fastsat i forordningens artikel 5, ikke blev nået i EU-lufthavne uden for deres respektive medlemsstat. En sådan manglende overholdelse er nemlig ikke knyttet til en specifik EU-lufthavn, men snarere til en EU-dækkende forpligtelse til at sikre, at den årlige påfyldning af flybrændstoffer når tærsklerne i artikel 5, stk. 1, forordningen. Den eller de udpegede myndigheder vil have de nødvendige oplysninger om brændstof, der tankes af hensyn til brændstofsikkerheden, fordi dette er en del af luftfartøjsoperatørernes rapporteringsforpligtelser i henhold til artikel 8, stk. 1, litra d), og bilag II til forordningen.

Eksempel 5: Tildeling af kompetente myndigheder

Medlemsstat **A** udpeger sit generaldirektorat for civil luftfart (»**A-GDCF**«) som den kompetente myndighed i overensstemmelse med forordningens artikel 11, stk. 1. Luftfartøjsoperatør **Y** hører under medlemsstaten **A** i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009. I dette eksempel vil **A-GDCF** være den kompetente myndighed, der er ansvarlig for håndhævelse og pålæggelse af bøder i henhold til forordningen over for luftfartøjsoperatør **Y** i tilfælde af, at denne luftfartøjsoperatør ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til forordningens artikel 5.

Eksempel 6: Hvem er den kompetente myndighed i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, og hvad er konsekvenserne i henhold til forordningens artikel 8?

Luftfartøjsoperatør **Y** driver en rute mellem medlemsstaterne **A** og **B** og driver en rute fra medlemsstat **B** til et tredjeland. I henhold til reglerne i forordningens artikel 11, stk. 5, hører **Y** under de kompetente myndigheder i medlemsstat **A (A-GDCF)**. **Y** opfylder sine årlige rapporteringsforpligtelser i henhold til forordningens artikel 8 (ved at følge bilag II til forordningen) og udarbejder de oplysninger, der skal gives i henhold til artikel 5, stk. 2. I dette eksempel har luftfartøjsoperatøren følgende forpligtelser:

(1) Fra medlemsstat **A** til medlemsstat **B**: I dette eksempel opfylder **Y** kravet om 90 % optankning (se forordningens artikel 5, stk. 1) i EU-afgangslufthavnen i medlemsstat **A**. **Y** skal rapportere til **A-GDCF**, fordi **Y** hører under medlemsstat **A**. **Y** skal også rapportere til EASA for at opfylde forpligtelserne i forordningens artikel 8, stk. 1.

(2) Fra medlemsstat **B** til et tredjeland: Efter en vurdering af de årlige optankningsforpligtelser indser **Y**, at optankningen falder under den tærskel på 90 %, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, i EU-afgangslufthavnen i medlemsstat **B**. Det er imidlertid **Y'**s opfattelse, at det er berettiget at falde under tærsklen af hensyn til brændstofsikkerheden i overensstemmelse med forordningens artikel 5, stk. 2.

([43]) Kommissionens forordning (EF) nr. 748/2009 af 5. august 2009 om en liste over luftfartøjsoperatører, som den 1. januar 2006 udførte eller derefter har udført en af luftfartsaktiviteterne i bilag I til direktiv 2003/87/EF, med angivelse af den til hver luftfartøjsoperatør hørende administrerende medlemsstat (EUT L 219 af 22.8.2009, s. 1).

([44]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

([45]) Listen over luftfartøjsoperatører, der er omfattet af forordningen, og som er offentliggjort på GD MOVE's websted, angiver den tilhørende myndighed for hver luftfartøjsoperatør.

I dette eksempel har **Y** en **dobbelt forpligtelse**: i) operatøren skal behørigt begrunde over for den kompetente myndighed i medlemsstat **B** (som den manglende opfyldelse af optankningsforpligtelsen vedrører), hvorfor optankningsforpligtelsen ikke er opfyldt, og ii) rapportere de ikketankede mængder samt relevante begrundelser til **A-GDCF** og EASA i henhold til artikel 8, stk. 1, forordningen.

→ I eksemplet er **A-GDCF** den kompetente myndighed, som **Y** hører under. Som forklaret er myndigheden derfor modtager af den rapportering i henhold til forordningens artikel 8, stk. 1, som luftfartøjsoperatøren har indsendt. **A-GDCF** er også den kompetente myndighed, der pålægger **Y** bøder for manglende overholdelse af forordningens artikel 5, stk. 1, hvis **A-GDCF** konstaterer, at der er sket en overtrædelse i EU-afgangslufthavnen i medlemsstat **B** efter vurdering af rapporten og høring af den kompetente myndighed i **B** (hvis det er relevant).

Eksempel 7: Hvem er den kompetente myndighed i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3?

Luftfartøjsoperatør **Y** afgår fra en EU-lufthavn beliggende i en medlemsstats hovedstad **B**, flyver til en EU-lufthavn, der er beliggende på en ø i en medlemsstat **C**, og returnerer derefter til hovedstaden i medlemsstat **B** (rute **B-C-B**). I dette eksempel ønsker **Y** at anmode om en undtagelse i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a), for ruten **C-B**, fordi brændstofforsyningen ikke kan sikres i medlemsstat **C** i højsæsonen, og dette resulterer i urimelige turnaround-tider. Luftfartøjsoperatøren har vurderet de krav, der er nødvendige i henhold til artikel 5, stk. 3, litra a), og vurderer dem som opfyldt. **Y** skal anmode om undtagelse ved den kompetente myndighed i medlemsstat **C** (dvs. den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor EU-lufthavnen er beliggende, og hvor luftfartøjsoperatøren ikke ønsker at tanke op).

Når der anmodes om en undtagelse **for trekantsflyvninger** i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) eller b), skal anmodningen indgives til den kompetente myndighed i den lufthavn, hvor luftfartøjsoperatøren ikke kan tanke op.

Eksempel 8: kompetente myndigheder i tilfælde af trekantsflyvninger

På ruten **A-B-C-D-A** kan luftfartøjsoperatøren **Y** ikke tanke op i EU-lufthavnene **B** og **D** af årsager, der er begrundet i henhold til artikel 5, stk. 3, litra a) eller b). Luftfartøjsoperatøren **Y** bør anmode om en i) undtagelse fra den kompetente myndighed for EU-lufthavn **B** for rute **B-C** og ii) en anden undtagelse fra den kompetente myndighed for EU-lufthavn **D** for ruten **D-A**.

7. **SAMARBEJDE MELLEM MYNDIGHEDER**

I forordningens artikel 11, stk. 3, hedder det, at »Kommissionen, agenturet (EASA) og medlemsstaternes kompetente myndigheder samarbejder og udveksler alle relevante oplysninger for at sikre en effektiv gennemførelse og overholdelse af denne forordning«.

I henhold til forordningens artikel 11, stk. 3, skal medlemsstaternes kompetente myndigheder samarbejde og udveksle alle oplysninger, der er relevante for at sikre en effektiv gennemførelse og overholdelse af forordningen. Det omfatter eventuelle undtagelser, der måtte være indrømmet i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3. For at sikre en ensartet anvendelse af forordningens artikel 5 skal de kompetente myndigheder ligeledes samarbejde og udveksle oplysninger med EASA og Kommissionen. Et sådant samarbejde er nødvendigt af hensyn til de kompetente myndigheders ansvar, men Kommissionen og EASA kan bistå samarbejdet.

Den eller de udpegede myndigheder skal have indført de nødvendige retlige og administrative rammer på nationalt plan for at sikre opkrævning af bøderne i henhold til forordningens artikel 12, stk. 9.

De oplysninger, som den kompetente myndighed modtager i henhold til forordningens artikel 5, stk. 2, jf. forordningens artikel 11, stk. 6, anvendes, når der er behov for samarbejde mellem myndighederne i forbindelse med f.eks. gennemgang af en årlig rapport eller en afgørelse om bødepålæg. Den myndighed, der er ansvarlig for pålæg af bøder, kan anmode om en udtalelse fra den pågældende myndighed, hvor brændstofpåfyldningstærsklen i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, ikke blev overholdt med det formål at overholde brændstofsikkerhedsreglerne.

8. PROCEDUREN FOR ANMODNING OM UNDTAGELSE I HENHOLD TIL FORORDNINGENS ARTIKEL 5, STK. 3, LITRA A) ELLER B), OG KOMMISSIONENS ROLLE

8.1. Undtagelsens varighed og forlængelse

I henhold til forordningens artikel 5, stk. 5, har den eller de undtagelser, som den kompetente myndighed har indrømmet, en begrænset varighed, der ikke må overstige et år. Den kompetente myndighed bør derfor i den afgørelse, hvorved den indrømmer en undtagelse i overensstemmelse med forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) eller b), angive undtagelsens nøjagtige varighed. Denne varighed kan være den samme som varigheden af den faktor i lufthavnen, der hindrer brændstof-påfyldning, men den må ikke overstige grænsen på 1 år.

Den kompetente myndighed kan efter anmodning fra luftfartøjsoperatøren tage undtagelsen op til revurdering, før den udløber. Eventuelle anmodninger om fornyelse skal indgives mindst 3 måneder før undtagelsens udløbsdato.

Eksempel 9: Undtagelsens varighed

Luftfartøjsoperatør **Y** kan have behov for en undtagelse i en lille, overbelastet EU-lufthavn på en ø i højsæsonen om sommeren, da det er den travleste periode på året. Der er dog muligvis ikke behov for en undtagelse på den samme ø i vintersæsonen. Den kompetente myndighed vurderer, om kravene i forordningens artikel 5, stk. 3, er opfyldt, og indrømmer undtagelsen med en varighed svarende til de konstaterede problemer, der begrunder undtagelsen, og under ingen omstændigheder længere end et år.

8.2. Hvornår skal anmodningen indgives til den kompetente myndighed?

Luftfartøjsoperatøren skal indgive sin anmodning til den kompetente myndighed mindst tre måneder før den planlagte dato for anvendelse af undtagelsen (forordningens artikel 5, stk. 3). Der kan ansøges om undtagelser på forskellige tidspunkter i løbet af året. Undtagelsen kan kun indrømmes af den kompetente myndighed, hvis kravene i artikel 5, stk. 3, litra a) eller b), er opfyldt, og hvis anmodningen er behørigt begrundet. Den kompetente myndighed skal træffe afgørelse om anmodningen uden unødig forsinkelse og senest en måned før anvendelsesdatoen for den påtænkte undtagelse i henhold til forordningens artikel 5, stk. 5.

8.3. Den kompetente myndighed kan anmode om yderligere oplysninger

I henhold til forordningens artikel 5, stk. 4, kan den kompetente myndighed, når den vurderer anmodninger om undtagelser i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) eller b), anmode luftfartøjsoperatøren om yderligere oplysninger ud over de begrundelser, som luftfartøjsoperatøren allerede har givet. Den kompetente myndighed afgør, hvilke oplysninger den har brug for til at kunne vurdere anmodningen om undtagelse.

Hvis den kompetente myndighed anmoder om yderligere oplysninger, suspenderes dens frist til at træffe afgørelse, indtil luftfartøjsoperatøren har fremlagt fuldstændige oplysninger.

8.4. Den kompetente myndigheds afgørelse (forordningens artikel 5, stk. 6)

Den kompetente myndighed skal træffe afgørelse om at acceptere eller afvise en første anmodning om undtagelse indgivet af en luftfartøjsoperatør i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, litra a) eller b). Luftfartøjsoperatøren kan ikke betragte en manglende afgørelse inden for de frister, der er fastsat i artikel 5, stk. 5, forordningen, som en afgørelse om godkendelse af den anmodede undtagelse.

Hvis der ikke foreligger en afgørelse om ansøgninger om fornyelse senest en måned før udløbet af den tidligere indrømmede undtagelse, vil det blive betragtet som en afgørelse om at godkende den fortsatte anvendelse af den undtagelse, der er anmodet om fornyelse af. Dette vil være tilfældet, hvis luftfartøjsoperatøren har støttet sin anmodning om fornyelse med en detaljeret og fyldestgørende begrundelse mindst tre måneder før undtagelsens udløb.

8.5. **Hvornår begynder den nationale afgørelse at finde anvendelse?**

I henhold til forordningens artikel 5, stk. 7, har luftfartøjsoperatøren ret til at påklage en afgørelse fra den kompetente myndighed, som afviser en anmodning om undtagelse. Hvis en klage fremsættes, finder de relevante nationale procedurer anvendelse i overensstemmelse med medlemsstaternes procesautonomi og anvendes til at afgøre, om den påklagede nationale afgørelse bør suspenderes.

8.6. **Kommissionens rolle**

8.6.1. ***Offentliggørelse af listen over undtagelser***

De kompetente myndigheder skal fremlægge en liste over godkendte og afviste undtagelser for Kommissionen. Listen ledsages af begrundelsen og vurderingen for at acceptere eller afvise anmodningen om undtagelse (forordningens artikel 5, stk. 8). Listen kan inddeles i kategorier (f.eks. manglende dokumentation for et af kravene, manglende overholdelse af fristerne).

I henhold til artikel 5, stk. 8, skal Kommissionen offentliggøre listen over tildelte undtagelser og ajourføre denne liste mindst én gang om året.

8.6.2. ***Klager vedrørende indrømmede undtagelser***

I overensstemmelse med forordningens artikel 5, stk. 9 og 10, og artikel 16, stk. 2, kan Kommissionen vedtage gennemførelsesretsakter, der indeholder krav til den eller de kompetente myndigheder om at vedtage en afgørelse om ophævelse af en given undtagelse fra begyndelsen af den næste fartplansæson.

I tilfælde, hvor fartplansæsonen begynder mindre end to måneder efter offentliggørelsen af den kompetente myndigheds afgørelse om ophævelse af undtagelsen, finder afgørelsen om ophævelse af denne undtagelse først anvendelse fra begyndelsen af den følgende fartplansæson ([46]).

Kommissionen kan beslutte at handle på eget initiativ eller efter vurdering af en skriftlig klage over en indrømmet undtagelse indgivet af:

— en medlemsstat

— en luftfartøjsoperatør

— forvaltningsorganet for den pågældende EU-lufthavn

— en flybrændstofleverandør.

For at lette Kommissionens vurdering af sagen og afgøre, om der skal vedtages en gennemførelsesretsakt for at anmode om ophævelse af den indrømmede undtagelse, kan Kommissionen anmode medlemsstaterne og luftfartøjsoperatørerne om alle nødvendige oplysninger. I henhold til forordningens artikel 5, stk. 10, skal medlemsstaterne og luftfartøjsoperatørerne fremlægge oplysningerne uden unødig forsinkelse, og medlemsstaterne skal lette luftfartøjsoperatørernes fremlæggelse af oplysninger.

([46]) Artikel 2, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne (EFT L 14 af 22.1.1993, s. 1), *»fartplansæson«: enten sommer- eller vintersæsonen som anvendt i luftfartsselskabernes fartplaner.*