C/2024/5997

9.10.2024.

KOMUNIKACIJA KOMISIJE

Smjernice za tumačenje primjene izuzeća iz članka 5. Uredbe (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

SADRŽAJ

Stranica

1. Uvod ... 3

2. Područje primjene članka 5. RFEUA-e: obveza opskrbe gorivom za operatore zrakoplova ... 4

2.1. Na koga se primjenjuje obveza iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e i koji su letovi obuhvaćeni njezinim područjem primjene? ... 4

2.2. Što podrazumijeva pravna obveza iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e? ... 5

2.3. Kada i gdje se operator zrakoplova mora opskrbiti gorivom? ... 6

2.4. Jesu li operatori zrakoplova iz trećih zemalja obvezni puniti gorivo u skladu s člankom 5. stavkom 1. RFEUA-e? ... 6

2.5. Koja je uloga upravnog tijela zračne luke Unije? ... 7

3. Izuzeća od obveze opskrbe gorivom ... 7

4. Članak 5. stavak 2. RFEUA-e: pad ispod zahtjeva od 90 % punjenja goriva u polaznoj zračnoj luci Unije iz sigurnosnih razloga ... 7

4.1. Pad ispod obveze punjenja goriva. Posljedice za godišnje izvješćivanje u skladu s člankom 8. RFEUA-e ... 8

4.2. Primjeri događaja koji zahtijevaju punjenje zrakoplovnim gorivom radi usklađenosti s pravilima o sigurnosti u pogledu goriva i popratne dokumentacije (obrazloženja) ... 9

4.3. Koliko dugo operator zrakoplova treba čuvati dokumente s obrazloženjem? ... 11

4.4. Razmatranja o odabiru alternativne zračne luke i diskrecijskoj količini goriva ... 11

5. Članak 5. stavak 3. RFEUA-e: privremena izuzeća od obveze opskrbe gorivom ... 12

5.1. Prvi uvjet: zahtjev udaljenosti ... 12

5.2. Drugi uvjet: zahtjevi iz članka 5. stavka 3. točaka (a) i (b) ... 13

5.2.1. Članak 5. stavak 3. točka (a) RFEUA-e – ozbiljne i opetovane operativne poteškoće i nerazumno vrijeme prihvata i otpreme ... 13

5.2.2. Članak 5. stavak 3. točka (b) – Strukturne poteškoće u opskrbi gorivom koje proizlaze iz zemljopisnih značajki ... 15

6. Nadležno tijelo za potrebe članka 5. RFEUA-e ... 18

6.1. Uloga nadležnih tijela za potrebe članka 5. stavaka 2. i 3. RFEUA-e ... 18

6.2. Koje je tijelo nadležno za provedbu obveze opskrbe gorivom i izricanje novčanih kazni? ... 18

7. Suradnja nadležnih tijela ... 20

8. O postupku podnošenja zahtjeva za izuzeće u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkama (a) ili (b) RFEUA-e i ulozi Komisije ... 21

8.1. Trajanje i produljenje izuzeća ... 21

8.2. Kada bi zahtjev trebalo podnijeti nadležnom tijelu? ... 21

8.3. Nadležno tijelo može zatražiti dodatne informacije ... 21

8.4. Odluka nadležnog tijela (članak 5. stavak 6. RFEUA-e) ... 21

8.5. Kada se nacionalna odluka počinje primjenjivati? ... 22

8.6. Uloga Komisije 22
8.6.1. Objava popisa izuzeća 22
8.6.2. O pritužbama u vezi s odobrenim izuzećima 22

1. **UVOD**

Uredbom (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. listopada 2023. o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz („Uredba" ili „RFEUA") ([1]) nastoji se osigurati da zračni promet Europske unije (EU) ostvari klimatske ciljeve Unije za 2030. i 2050. i odigra važnu ulogu u provedbi Europskog zakona o klimi ([2]), uz istodobno očuvanje jednakih uvjeta na unutarnjem tržištu. Uredbom se utvrđuju usklađena pravila o opskrbi održivim zrakoplovnim gorivima (SAF) i njihovoj uporabi u Uniji. Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom moraju zrakoplovno tržište opskrbljivati sve većim minimalnim udjelom održivih i sintetičkih zrakoplovnih goriva. Upravna tijela zračnih luka obvezna su olakšati pristup SAF-ovima. Operatori zrakoplova koji polijeću iz zračnih luka Unije moraju se opskrbiti zrakoplovnim gorivom za cijeli let, izbjegavajući prekomjerne emisije povezane s dodatnom masom i svodeći rizike od izmještanja emisija ugljika uzrokovane nošenjem viška goriva na najmanju moguću mjeru ([3]).

Uredbom se utvrđuju obveze operatora zrakoplova i opskrbljivača gorivom u smislu izvješćivanja i prikupljanja podataka koji se moraju dostaviti nadležnim tijelima i Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („EASA"). Utvrđuju se i pravila za imenovanje nadležnih tijela u državama članicama koja će provoditi i izvršavati Uredbu te zahtjev za predviđanje učinkovitih, proporcionalnih i odvraćajućih sankcija u slučaju neusklađenosti.

Kako je objašnjeno u uvodnim izjavama 5 i 28 Uredbe, nošenje viška goriva neodrživo je i trebalo bi ga izbjegavati jer ugrožava nastojanja Unije da smanji utjecaj prometa na okoliš. Ta je praksa protivna ciljevima dekarbonizacije zračnog prometa jer se zbog veće težine zrakoplova troši više goriva i povećavaju emisije (CO_2 i druge emisije) dotičnog leta. Stoga se člankom 5. Uredbe utvrđuje obveza opskrbe gorivom za operatore zrakoplova u određenoj zračnoj luci Unije prije polijetanja.

Praksa nošenja viška goriva mogla bi ugroziti jednakost tržišnih uvjeta. U tom se pogledu članak 5. primjenjuje i na zračne prijevoznike iz EU-a i izvan EU-a u cijelom EU-u. Njime se u konačnici nastoji izbjeći fragmentacija tržišta zračnog prijevoza u EU-u, spriječiti narušavanje i nepoštene prakse izbjegavanja troškova u pogledu opskrbe operatora zrakoplova gorivom te promicati napuštanje fosilnih goriva. Obveza opskrbe iz članka 5. stoga je bitan element Uredbe.

Operator zrakoplova može, iznimno i kada je to propisno obrazloženo, pasti ispod praga utvrđenog u članku 5. stavku 1. RFEUA-e ako je to neophodno radi usklađenosti s primjenjivim pravilima o sigurnosti u pogledu goriva. Osim toga, ako je to propisno obrazloženo, može zatražiti i privremeno izuzeće od obveze opskrbe gorivom od nadležnog tijela (ili više njih). U članku 5. stavku 3. RFEUA-e utvrđuju se uvjeti koji moraju biti ispunjeni kako bi se zatražilo takvo izuzeće.

Člankom 5. stavkom 11. RFEUA-a Komisija se ovlašćuje za donošenje smjernica o primjeni izuzeća iz članka 5. RFEUA-a. Te smjernice trebaju sadržavati elemente koje operator zrakoplova mora dostaviti kako bi opravdao ta izuzeća.

U ovim smjernicama iznosi se Komisijino tumačenje primjene izuzeća iz članka 5. stavaka 2. i 3. RFEUA-e. Svrha im je pomoći tijelima država članica pri odlučivanju treba li odobriti zahtjeve za izuzeće, a trebale bi pridonijeti i dosljednoj primjeni i provedbi Uredbe. Kako bi se osigurala dosljedna primjena izuzeća utvrđenih člankom 5. RFEUA-e u cijelom EU-u, o pitanjima tumačenja i primjene relevantnog pravnog okvira može se raspravljati u okviru Komisijine stručne skupine za održivo zrakoplovstvo (E03118/2) ([4]), uz potporu EASA-e. Za pravno obvezujuće tumačenje prava Unije nadležan je isključivo Sud Europske unije.

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

([2]) Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi") (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

([3]) Nošenje viška goriva praksa je da zrakoplov prevozi više goriva nego što je potrebno za let kako bi se smanjilo ili izbjeglo punjenje gorivom u odredišnoj zračnoj luci.

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

2. PODRUČJE PRIMJENE ČLANKA 5. RFEUA-E: OBVEZA OPSKRBE GORIVOM ZA OPERATORE ZRAKOPLOVA

Člankom 5. stavkom 1. RFEUA-e od operatora zrakoplova zahtijeva se da godišnja količina zrakoplovnog goriva koju napuni u svakoj polaznoj zračnoj luci Unije iz koje obavlja letove u komercijalnom zračnom prijevozu iznosi *najmanje 90 % potrebne godišnje količine* zrakoplovnog goriva.

Cilj je te odredbe osigurati da će količina zrakoplovnog goriva koja se puni prije polijetanja iz određene zračne luke Unije biti razmjerna količini zrakoplovnog goriva potrebnoj za letove iz te zračne luke Unije tijekom godine.

Kako bi se postigao cilj iz članka 5. u pogledu obveze punjenja goriva u polaznoj zračnoj luci Unije, relevantne strane u zrakoplovnom sektoru, konkretno upravna tijela zračnih luka Unije, operatori zrakoplova, proizvođači goriva, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom i rukovatelji gorivom, trebale bi surađivati kako bi se osigurao neometan prijelaz kojim bi se operativne poteškoće svele na najmanju moguću mjeru.

2.1. Na koga se primjenjuje obveza iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e i koji su letovi obuhvaćeni njezinim područjem primjene?

Svi operatori zrakoplova obuhvaćeni područjem primjene RFEUA-e zakonski su obvezni poštovati obvezu opskrbe gorivom iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e pri polasku iz zračne luke Unije. U članku 3. točki 3. Uredbe „operator zrakoplova" definira se kao „osoba koja je obavila ([5]) najmanje 500 letova u komercijalnom putničkom zračnom prijevozu, ili 52 leta u komercijalnom isključivo teretnom zračnom prijevozu s polazištem iz zračnih luka Unije u prethodnom razdoblju izvješćivanja ili, ako se ta osoba ne može odrediti, vlasnik zrakoplova".

Operator zrakoplova identificira se pozivnim znakom koji se upotrebljava za potrebe kontrole zračnog prometa kako je utvrđeno u operativnom planu leta (identifikacija zrakoplova). Pozivni znak utvrđuje se na sljedeći način:

a) ako operativni plan leta sadržava oznaku prema ICAO-u za operatora zrakoplova, jedinstveni operator zrakoplova je operator zrakoplova kojem je dodijeljena ta oznaka prema ICAO-u ([6]);

b) ako je u operativnom planu leta navedena država ili zajednička oznaka i registracijska oznaka zrakoplova koja je izričito navedena u svjedodžbi zračnog prijevoznika (ili ekvivalentu) ili u dokumentu koji je izdala određena država i u kojem se identificira operator zrakoplova, tada je jedinstveni operator zrakoplova pravna ili fizička osoba koja je nositelj te svjedodžbe zračnog prijevoznika (ili ekvivalenta) ili koja je navedena u tom dokumentu;

c) ako se operatora zrakoplova ne može identificirati, operator zrakoplova je vlasnik zrakoplova.

Članak 5. stavak 1. RFEUA-e primjenjuje se na zrakoplove koji se koriste u civilnom zrakoplovstvu i koji obavljaju letove u komercijalnom zračnom prijevozu, u skladu s člankom 2. stavkom 1. drugim podstavkom. U članku 3. stavku 4. „let u komercijalnom zračnom prijevozu" definira se kao „let koji se izvodi u svrhu prijevoza putnika, tereta ili pošte za naknadu ili najamninu, uključujući let u poslovnom zrakoplovstvu koji se izvodi u komercijalne svrhe".

Na temelju ugovora o zakupu zrakoplova s posadom, zrakoplovom upravlja najmodavac (vlasnik zrakoplova), koji u osnovi ostaje odgovoran za stanje i održavanje zrakoplova u korist zakupnika (subjekta koji zakupljuje zrakoplov), koji ima stvarnu kontrolu nad letom. Stoga se pretpostavlja da je zakupnik operator zrakoplova tog leta i da će plan leta sadržavati oznaku zakupnika prema ICAO-u.

Na temelju ugovora o zakupu zrakoplova bez posade, zakupnik upravlja zrakoplovom na temelju AOC-a, a kontrola nad zrakoplovom stvarno prelazi na zakupnika. Stoga se pretpostavlja da je zakupnik operator zrakoplova, a oznaka zakupnika prema ICAO-u trebala bi biti navedena u planu leta.

([5]) Pojam obavljanja leta trebalo bi tumačiti u gospodarskom smislu. To znači da se ‚osoba' navedena u definiciji ‚operatora zrakoplova' ne odnosi, na primjer, na pilota koji upravlja zrakoplovom u ime pravne osobe.

([6]) Oznake ICAO-a nalaze se u dokumentu 8585 – Oznake za operativne agencije zrakoplova, zrakoplovna tijela i usluge.

Uredba se ne primjenjuje na vojne zrakoplove i letove koji se obavljaju samo za humanitarne operacije, repatrijacije i vraćanja ([7]), dobrovoljna ili prisilna, uključujući ponovni prihvat, traganje, spašavanje, pomoć u slučaju katastrofe ili medicinske svrhe ili za carinske, policijske i vatrogasne operacije. Isključeni su i državni letovi kojima se prevoze šefovi država trećih zemalja, predsjednici vlada trećih zemalja i ministri trećih zemalja. Isključeni su i letovi za osposobljavanje (kada je riječ o isključivo nekomercijalnom letu) i kružni letovi (polazak i dolazak u istu zračnu luku bez zaustavljanja). Ti su letovi isključeni zato što se obavljaju u iznimnim okolnostima, koje se ne mogu uvijek planirati na isti način kao standardni letovi u komercijalnom zračnom prijevozu te se u njima stoga možda neće uvijek moći ispuniti obveze iz te odredbe (vidjeti uvodnu izjavu 17 RFEUA-e). U praksi se isključeni letovi mogu identificirati pomoću koda o izuzeću koji dodjeljuje Središnji ured EUROCONTROL-a za rutne naknade (CRCO) i/ili polja za identifikaciju leta u operativnom planu leta.

Letovi za održavanje, premještanje ili prazni letovi obuhvaćeni su područjem primjene članka 5. stavka 1. RFEUA-e ako se smatraju djelatnostima povezanima s komercijalnim aktivnostima operatora zrakoplova. Na primjer, isključeni su pozicijski letovi i prazni letovi povezani s potragom i spašavanjem. Letovi koji se obavljaju u okviru obveze pružanja javne usluge obuhvaćeni su područjem primjene RFEUA-e.

Kako bi se osigurali jednaki uvjeti, RFEUA-om se nastoji obuhvatiti što je više moguće komercijalnog zračnog prometa na zrakoplovnom tržištu EU-a. Svi operatori zrakoplova koji su obavili najmanje 500 letova u komercijalnom putničkom zračnom prijevozu ili 52 komercijalna isključivo teretna zračna prijevoza stoga podliježu obvezi iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e. Međutim, drugim operatorima zrakoplova omogućuje se da se dobrovoljno uključe u područje primjene RFEUA u skladu s člankom 2. stavkom 3. u kojem se utvrđuju pravna osnova i postupak u tu svrhu. .

Komisija uz pomoć EUROCONTROL-a i u suradnji s državama članicama priprema i na svojim internetskim stranicama objavljuje popis operatora zrakoplova koji su obuhvaćeni područjem primjene RFEUA-e koji se ažurira svake godine, uz navođenje nadležne države članice ([8]).

2.2. **Što podrazumijeva pravna obveza iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e?**

Prag za opskrbu gorivom od 90 % propisan člankom 5. stavkom 1. RFEUA-e primjenjuje se na „potrebnu godišnju količinu zrakoplovnog goriva”. U članku 3. stavku 24. RFEUA-a to je definirano kao količina zrakoplovnog goriva koja se u Prilogu IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 naziva „gorivo za putovanje” i „gorivo za taksiranje” ([9]). Operator zrakoplova u određenoj zračnoj luci Unije puni najmanje 90 % potrebne godišnje količine goriva (tj. za putovanje i taksiranje za uzlijetanje) za obavljanje svih polaznih letova obuhvaćenih RFEUA-om tijekom razdoblja izvješćivanja (tj. od 1. siječnja do 31. prosinca godine koja prethodi godini izvješćivanja) u toj zračnoj luci Unije.

Obveze izvješćivanja utvrđene u članku 8. i Prilogu II. RFEUA-i odnose se na godišnju količinu goriva planiranu za sve letove iz određene zračne luke Unije i godišnju količinu goriva napunjenog za te letove. Ovisno o postupcima koje primjenjuje operator zrakoplova, količina napunjenog goriva može se dokazati uz pomoć različitih izvora (npr. i. računi za gorivo od dobavljača goriva, ii. razlika između količine goriva u trenutku dolaska u zračnu luku Unije (block-on) i količine goriva u trenutku polaska iz te zračne luke Unije (block-off) i iii. informacije dobivene iz izvora kao što su dnevnik putovanja zrakoplova, tehnička knjiga i operativni plan leta).

Obveza punjenja goriva u polaznoj zračnoj luci Unije odnosi se na „zrakoplovno gorivo”. U članku 3. točki 6. RFEUA-e zrakoplovno gorivo definirano je kao „drop-in” gorivo proizvedeno za izravnu uporabu u zrakoplovu. Drugim riječima, obveza opskrbe gorivom odnosi se na sva dostupna zrakoplovna goriva, uključujući konvencionalna zrakoplovna goriva.

([7]) U smislu zakonodavstva EU-a o migracijskoj politici i politici azila.

([8]) Popis operatora zrakoplova koji su obuhvaćeni područjem primjene Uredbe dostupan je na internetskoj stranici GU MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Za više pojedinosti vidjeti točku CAT.OP.MPA.181 Shema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – avioni.

Operator zrakoplova koji ne opravda neispunjavanje zahtjeva za opskrbu gorivom od najmanje 90 % „potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva" u skladu s člankom 5. stavcima 2. i 3. RFEUA-e podliježe novčanoj kazni. Tu novčanu kaznu izriču tijela država članica u skladu s člankom 12. stavkom 2. RFEUA-a. Međutim, takav operator zrakoplova može biti izuzet od novčane kazne ako može dokazati da je njegovo nepoštovanje obveza iz članka 5. uzrokovano iznimnim i nepredvidivim okolnostima koje su bile izvan njegove kontrole i čiji se učinci nisu mogli izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere.

2.3. **Kada i gdje se operator zrakoplova mora opskrbiti gorivom?**

Operator zrakoplova u području primjene RFEUA-e morat će puniti gorivo pri polasku iz zračne luke Unije (tj. polazne zračne luke Unije).

U članku 3. točki 1. RFEUA-a „zračna luka Unije" definirana je kao zračna luka kako je definirana u članku 2. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o naknadama zračnih luka. Zračna luka se u njemu definira kao „svaka površina koja je posebno prilagođena za slijetanje, uzlijetanje i manevriranje zrakoplova, uključujući i pripadajuće objekte, sredstva i uređaje namijenjene za odvijanje zračnog prometa i pružanje usluga, te objekte, sredstva i uređaje za pomoć u pružanju usluga komercijalnog zračnog prijevoza" ([10]).

Područjem primjene RFEUA-e obuhvaćene su zračne luke Unije s putničkim prometom većim od 800 000 putnika ili teretnim prometom većim od 100 000 tona u prethodnom razdoblju izvješćivanja. Taj je prag utvrđen kako bi se izbjeglo nepotrebno opterećivanje operacija zračnog prijevoza u malim zračnim lukama.

Zračne luke koje se nalaze u najudaljenijoj regiji, kako je navedeno u članku 349. UFEU-a, tj. Guadeloupeu, Francuskoj Gijani, Martiniqueu, Mayotteu, Réunionu, Saint-Martinu, Azorima, Madeiri i Kanarskim otocima, nisu obuhvaćene područjem primjene članka 5. RFEUA-e.

Države članice mogu biti i ambicioznije i odlučiti da je zračna luka koja se nalazi na njihovu državnom području i koja ne doseže potreban prag ili se nalazi u najudaljenijoj regiji ipak obuhvaćena RFEUA-om. Upravno tijelo zračne luke može odlučiti i da će zračna luka kojom upravlja sudjelovati u RFEUA-i i da se s njom treba postupati kao sa zračnom lukom Unije koja podliježe RFEUA-i i to podnošenjem zahtjeva odgovarajućim nadležnim tijelima. U svojem zahtjevu upravno tijelo zračne luke mora dokazati da predložena zračna luka ispunjava zahtjeve iz članka 6. stavka 1. RFEUA-e. Pravna osnova i postupak u tu svrhu opisani su u članku 2. stavku 2. RFEUA-e.

Komisija u suradnji s državama članicama održava popis zračnih luka Unije obuhvaćenih područjem primjene RFEUA-e. Taj se popis ažurira svake godine ([11]).

2.4. **Jesu li operatori zrakoplova iz trećih zemalja obvezni puniti gorivo u skladu s člankom 5. stavkom 1. RFEUA-e?**

Kako je objašnjeno u odjeljku 2.3., obveza punjenja najmanje 90 % potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva primjenjuje se u polaznoj zračnoj luci Unije. Operator zrakoplova iz treće zemlje stoga podliježe obvezi utvrđenoj u članku 5. stavku 1. RFEUA-e pri polasku iz zračne luke Unije ako je u prethodnom razdoblju izvješćivanja obavio 500 letova u komercijalnom putničkom zračnom prijevozu ili 52 komercijalna isključivo teretna leta iz zračnih luka Unije. To u praksi znači da operator zrakoplova iz treće zemlje mora puniti 90 % svojeg godišnjeg potrebnog zrakoplovnog goriva za odlaske iz zračnih luka Unije u zračnim lukama Unije iz kojih poljeće.

Operator zrakoplova iz treće zemlje koji ne ispuni obveze iz članka 5. podliježe novčanoj kazni koju izriče nadležno tijelo države članice (vidjeti članak 12. stavak 2. RFEUA-a), osim ako je takvo nepoštovanje propisno obrazloženo u skladu s člankom 5. stavkom 2. ili 3. RFEUA-e ili je uzrokovano iznimnim i nepredvidivim okolnostima u skladu s člankom 12. stavkom 2. trećom rečenicom RFEUA-a.

([10]) Članak 2. stavak 1. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (Direktiva o naknadama zračnih luka) (SL L 70, 14.3.2009., str. 11.).

([11]) Popis zračnih luka Unije obuhvaćenih područjem primjene Uredbe dostupan je na internetskim stranicama Glavne uprave za mobilnost i promet (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5. **Koja je uloga upravnog tijela zračne luke Unije?**

Upravna tijela zračnih luka Unije obuhvaćena područjem primjene Uredbe imaju bitnu ulogu u olakšavanju usklađenosti operatora zrakoplova s obvezom opskrbe gorivom. U tom bi pogledu upravno tijelo zračne luke Unije trebalo planirati ljudske i infrastrukturne resurse (npr. dovoljno kvalificiranog osoblja, kapacitet spremnika i zalihu goriva, kamione za opskrbu gorivom, hidrantske sustave itd.) potrebne kako bi se operatorima zrakoplova olakšalo ispunjavanje obveze iz članka 5. stavka 1. RFEUA-a.

Međutim, treba napomenuti da određene zračne luke (npr. one koje se nalaze na otocima) zbog svojeg zemljopisnog položaja možda nemaju potrebnu infrastrukturu i/ili opskrbu zrakoplovnim gorivom te stoga možda neće moći omogućiti opetovano punjenje zrakoplovnog goriva u zračnoj luci u istoj mjeri kao i druge zračne luke s više resursa. Operatori zrakoplova stoga mogu zatražiti privremena izuzeća od obveza opskrbe gorivom za određene rute koje se povezuju sa zračnim lukama koje se nalaze na otocima bez željezničkih ili cestovnih veza sa zračnom lukom Unije, u posebnim okolnostima utvrđenima u članku 5. stavku 3. RFEUA-e.

3. IZUZEĆA OD OBVEZE OPSKRBE GORIVOM

Člankom 5. stavkom 2. RFEUA-e operatoru zrakoplova dopušta se da padne ispod praga propisanog obvezom opskrbe gorivom ako je to propisno obrazloženo radi usklađenosti s primjenjivim pravilima o sigurnosti u pogledu goriva u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ([12]). U tom pogledu operator zrakoplova mora poštovati odluku zapovjednika zrakoplova o konačnom punjenju goriva prije polaska iz zračne luke Unije bez uplitanja ([13]) (vidjeti pojedinosti u odjeljku 4.). O izuzećima koja su opravdana na temelju članka 5. stavka 2. RFEUA-e izvješćuje se *ex post* u godišnjem izvješću koje podnosi operator zrakoplova kako je utvrđeno u članku 8. RFEUA-e.

Druga izuzeća od obveza opskrbe iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e ograničena su na dvije situacije definirane u članku 5. stavku 3. točkama (a) i (b) RFEUA-e i podrazumijevaju prethodni opravdan i detaljan zahtjev podnesen nadležnom tijelu. Ta se izuzeća moraju zatražiti *ex ante*, vidjeti pojedinosti u odjeljcima 5. i 8. Prva mogućnost izuzeća od članka 5. stavka 1. ograničena je na određene rute s polaskom iz zračnih luka Unije i na specifične situacije, tj. ozbiljne i opetovane operativne poteškoće pri opskrbi zrakoplova gorivom u određenoj zračnoj luci Unije koje sprečavaju operatore zrakoplova da obavljaju povratni let u razumnom roku. Druga mogućnost odnosi se na strukturne poteškoće u opskrbi gorivom koje proizlaze iz zemljopisnih značajki određene zračne luke Unije, koje dovode do znatno viših cijena zrakoplovnih goriva i stavljaju predmetnog operatora zrakoplova u znatno nepovoljan natjecateljski položaj u usporedbi s tržišnim uvjetima koji postoje u drugim zračnim lukama Unije sa sličnim obilježjima tržišnog natjecanja.

4. ČLANAK 5. STAVAK 2. RFEUA-E: PAD ISPOD ZAHTJEVA OD 90 % PUNJENJA GORIVA U POLAZNOJ ZRAČNOJ LUCI UNIJE IZ SIGURNOSNIH RAZLOGA

Člankom 5. stavkom 2. RFEUA-e predviđa se da operator zrakoplova može pasti ispod praga od 90 % „potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva" (tj. goriva za putovanje i taksiranje za uzlijetanje) u polaznoj zračnoj luci Unije ako je to potrebno zbog usklađenosti s primjenjivim pravilima o sigurnosti u pogledu goriva. U toj se odredbi razmatra potreba da se osigura usklađenost s, primjerice, Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ([14]) i, konkretnije, sigurnosnim pravilima iz njezina Priloga IV.: točkama CAT.OP.MPA.180, 181., 182. i 260. i, prema potrebi, točkom CAT.OP.MPA.185 za upravljanje gorivom i planiranje goriva tijekom leta. Pojedinosti o tim odredbama navedene su u EASA-inim prihvatljivim načinima usklađivanja (AMC) i smjernicama (GM) za komercijalni zračni prijevoz (dio-CAT) iz Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) 965/2012 o letačkim operacijama ([15])..

([12]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

([13]) CAT.OP.MPA.181, podtočka (c) podpodtočka 8 „diskrecijsko gorivo, ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova", pododjeljak B Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012.

([14]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 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.

Dodatne pojedinosti o mogućim obrazloženjima za pad ispod praga za opskrbu gorivom iz sigurnosnih razloga (kao i potrebni popratni dokazi) nalaze se u odjeljcima 4.1. do 4.4.

4.1. **Pad ispod obveze punjenja goriva. Posljedice za godišnje izvješćivanje u skladu s člankom 8. RFEUA-e** ([16])

Slučajevi kada operator zrakoplova padne ispod 90 % obveze punjenja „potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva" (za putovanje i taksiranje) u polaznoj zračnoj luci Unije moraju se propisno obrazložiti nadležnom tijelu ili tijelima odgovornima za dotičnu zračnu luku Unije za koju operator zrakoplova ne doseže prag od 90 % i EASA-i.

Konkretno, operator zrakoplova mora obrazložiti zašto su količine zrakoplovnog goriva ispod praga od 90 %, ali ne za količine zrakoplovnog goriva koje su uključene u marginu od 10 % kako je predviđeno člankom 5. stavkom 1. RFEUA-e. Drugim riječima, operator zrakoplova mora izvijestiti o ukupnoj relevantnoj količini goriva napunjenog na prethodnim letovima radi usklađenosti s pravilima o sigurnosti u pogledu goriva koja operatoru zrakoplova onemogućuju ispunjavanje zahtjeva od 90 % punjenja u određenoj zračnoj luci Unije. Operator zrakoplova u svojem izvješću u skladu s člankom 8. RFEUA-e mora navesti na koje se rute to odnosi.

Te informacije (uključujući obrazloženje) moraju biti uključene u izvješće koje operator zrakoplova mora dostaviti nadležnim tijelima i EASA-i u skladu s člankom 8. RFEUA-e (tj. godišnje izvješće), koje mora prethodno verificirati neovisni verifikator u skladu s člankom 8. stavkom 3. RFEUA-e ([17]).

Operator zrakoplova mora u svojim obrazloženjima iz članka 5. stavka 2. RFEUA-e navesti sljedeće:

— obrazloženje zašto je pao ispod godišnjeg praga utvrđenog u članku 5. stavku 1. RFEUA-e zbog usklađenosti s primjenjivim pravilima o sigurnosti u pogledu goriva

— relevantne rute (tj. slijed dolaznih i odlaznih letova u zračnoj luci Unije) i količinu goriva koje je napunjeno iz sigurnosnih razloga.

Nadležno tijelo može prihvatiti obrazloženje ako su ispunjeni relevantni zahtjevi i ako je ono propisno opravdano. Nadležno tijelo može se savjetovati s EASA-om pri procjeni je li obrazloženje u skladu s primjenjivim pravilima o sigurnosti u pogledu goriva.

Primjer 1.: Operator zrakoplova **Y** leti od zračne luke **A** do zračne luke Unije **B**. Za operatora zrakoplova **Y** nadležna je njegova glavna uprava za civilno zrakoplovstvo (**A-DGCA**). Na kraju izvještajne godine **Y** mora EASA-i i **A-DGCA-i** dostaviti podatke o godišnjim količinama napunjenog goriva, potrebnim godišnjim količinama zrakoplovnog goriva i godišnjim količinama nenapunjenog goriva ([18]). **Y** će na kraju izvještajne godine morati obavijestiti tijelo ili tijela nadležna za zračne luke Unije ili više njih o nenapunjenim količinama ako iz sigurnosnih razloga ne doseže prag za opskrbu gorivom.

U ovom primjeru operator zrakoplova **Y** pada ispod praga „potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva" u zračnoj luci Unije **B** jer su na neke letove na ruti **A-B** utjecali predviđeni meteorološki uvjeti zbog kojih je iz sigurnosnih razloga bilo potrebno napuniti više goriva u zračnoj luci **A** (višak goriva uvijek se puni u prethodnoj zračnoj luci). Međutim, suprotno prognozi, vremenski uvjeti općenito su se poboljšali tijekom letova, a zrakoplov je nekoliko puta sletio u zračnu luku Unije **B** s više goriva nego što se očekivalo te stoga nije mogao napuniti gorivo u zračnoj luci Unije **B** za sljedeći let jer je već imao dovoljno goriva u spremniku. Iako **Y** nije ispunio zahtjev iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e za zračnu luku Unije **B**, to je dakle bilo opravdano radi usklađenosti sa zahtjevima za sigurnost u pogledu goriva.

([16]) Dodatne pojedinosti o načinu izvješćivanja dostupne su u priručniku za operatore zrakoplova i verifikatore (tj. verifikacijska tijela) (članak 8. i Prilog II. RFEUA-i).

([17]) U članku 8. stavku 3. RFEUA-e navodi se da „izvješće provjerava neovisni verifikator u skladu sa zahtjevima utvrđenima u člancima 14. i 15. Direktive 2003/87/EZ i u provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive". Drugim riječima, postupak verifikacije i akreditirani verifikatori za potrebe RFEUA-e uređeni su pravilima ETS-a EU-a, a posebno onima utvrđenima za zrakoplovni sektor.

([18]) Vidjeti članak 3. za definicije, članak 8. o obvezama izvješćivanja za operatore zrakoplova i Prilog II. za predložak za izvješćivanje na temelju RFEUA-e.

Primjer 2.: Operator zrakoplova **Y** leti od zračne luke **C** do **D** i natrag do **C** (ruta **C-D-C**), a obje zračne luke su zračne luke Unije. U skladu s primjerom 1. operator zrakoplova **Y** dodijeljen je nadležnom tijelu **A-DGCA**. Na kraju izvještajne godine **Y** mora EASA-i i nadležnim tijelima dostaviti podatke o godišnjim količinama napunjenog goriva, potrebnim godišnjim količinama zrakoplovnog goriva i godišnjim količinama nenapunjenog goriva ([19]) . **Y** će na kraju izvještajne godine o nenapunjenim količinama morati obavijestiti tijelo ili tijela nadležna za zračne luke Unije na kojima iz sigurnosnih razloga ne doseže prag za opskrbu gorivom .

U ovom primjeru operator zrakoplova **Y** pada ispod praga „godišnje količine zrakoplovnog goriva" u zračnoj luci **D** jer je u skladu s točkom CAT.OP.MPA.181 točkom (c) podtočkom 4. podpodtočkom I. Priloga IV. Uredbi (EU) br. 965/2012 za letove na ruti **C-D** potrebna alternativna odredišna zračna luka **E**, a ona je daleko od zračne luke **D**. Na putu natrag do zračne luke **C** (ruta **D-C**) alternativna odredišna zračna luka **F** vrlo je blizu zračne luke **C**. Stoga će zrakoplov uvijek sletjeti u **D** s više goriva nego što je potrebno kako bi se vratio u zračnu luku **C**, zbog čega nije mogao gorivo puniti u zračnoj luci **D** za kasniji let natrag do **C** jer je već imao dovoljno goriva u spremniku. Operator zrakoplova **Y** stoga nije ispunio zahtjev iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e za zračnu luku **D** zbog razloga povezanih sa sigurnošću u pogledu goriva.

Za izolirane aerodrome može se dogoditi isto ako se u skladu s točkom CAT.OP.MPA.181 podtočkom (c) podpodtočkom 4. podpodtočkom ii. i točkom AMC7 ([20]). CAT.OP.MPA.182 zahtijeva oko dva sata dodatnog goriva za letove do takvih izoliranih aerodroma. Zbog toga se može znatno smanjiti potreba za opskrbom gorivom za povratak.

Ukratko, operator zrakoplova mora, kako bi ispunio zahtjeve iz članka 5. stavka 2. RFEUA-e (tj. obvezu propisnog obrazloženja), nadležnim tijelima i EASA-i dostaviti sigurnosne razloge za nošenje viška goriva za letove koji slijeću u zračnu luku Unije zbog kojih je operator zrakoplova pao ispod godišnjeg zahtjeva za punjenje goriva. Količine goriva koje treba obrazložiti ograničene su na razliku između 90 % potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva i stvarnog zrakoplovnog goriva napunjenog po zračnoj luci Unije, u godini u kojoj operator zrakoplova ne ispunjava zahtjev za punjenje.

Operator zrakoplova trebao bi jasno navesti odnos između količine napunjenog goriva i sigurnosnih razloga. Obrazloženje, to jest popratni dokumenti trebali bi odgovarati količini napunjenog goriva i navedenim razlozima. Nemogućnost dokazivanja povezanosti između napunjenih količina i obrazloženja može dovesti do kršenja članka 5. stavka 1. RFEUA-e.

4.2. **Primjeri događaja koji zahtijevaju punjenje zrakoplovnim gorivom radi usklađenosti s pravilima o sigurnosti u pogledu goriva i popratne dokumentacije (obrazloženja)**

Sljedeći popis primjera koji zahtijevaju punjenje zrakoplovnog goriva iz sigurnosnih razloga nije iscrpan, ali uključuje najčešće događaje ([21]) koji opravdavaju potrebu za punjenjem više goriva u polaznoj zračnoj luci iz sigurnosnih razloga, zbog čega postoji rizik da se ne dosegne prag za opskrbu gorivom u odredišnoj zračnoj luci Unije. Uz primjere su navedeni dokumenti koje bi operator zrakoplova trebao dostaviti nadležnim tijelima kako bi opravdao pad ispod praga iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e.

U svakom slučaju, nadležna tijela moraju, u suradnji s EASA-om, osigurati postizanje odgovarajuće ravnoteže između sigurnosti i obveze punjenja i izvješćivanja RFEUA-e. Sigurnost je od presudne važnosti pa nadležna tijela u svakom trenutku moraju razumno prosuđivati o razini dokaza koji su potrebni kako bi se potkrijepila zabrinutost u pogledu sigurnosti. Potreba za dodatnim gorivom često se temelji na stručnom znanju osoblja kontrolnog centra operatora ili iskustvu pilota.

([19]) Vidjeti članak 3. za definicije, članak 8. o obvezama izvješćivanja za operatore zrakoplova i Prilog II. za predložak za izvješćivanje na temelju RFEUA-e.

([20]) Prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti 7.

([21]) Kako su naveli EASA i operatori zrakoplova u svojim odgovorima na upitnik Komisije za pripremu ovog dokumenta.

— Slučajevi nestašice zrakoplovnog goriva (uključujući minimalne količine koje opskrbljivač gorivom uvodi u zračnim lukama Unije specifičnih zemljopisnih značajki kao što su otoci) ili kontaminacije zrakoplovnog goriva u odredišnoj zračnoj luci, potvrđeni odgovarajućom obaviješću zračnim prijevoznicima ili obaviješću misijama zračnog prijevoza (NOTAM) i/ili priopćenjem opskrbljivača gorivom (ako je dostupno) ili bilo kojim drugim izvješćima u okviru sustava upravljanja iz točke ORO.GEN.200 „sustav upravljanja" ([22]) Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 (izvješća pilota, izvješća drugih operatora, izvješća nadležnih tijela ili informacije koje su dostavila udruženja zračnih prijevoznika).

— Nepovoljni vremenski uvjeti (ili prognoze nepovoljnih vremenskih uvjeta), često (a posebno tijekom zime) stvaraju potrebu za dodatnim gorivom (vidjeti točku CAT.OP.MPA.181 podtočku (b), točku CAT.OP.MPA.245 podtočku (a) podpodtočku 1., točku CAT.OP.MPA.245 podtočku (b) i podtočku (c), točku CAT.OP.MPA.255 podtočku (b) i točku CAT.OP.MPA.265 podtočku (a) Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ([23])'. To se odnosi i na druge vremenske uvjete (npr. vrućine) zbog kojih može biti potrebno dodatno gorivo za APU ([24]) zbog iznimno hladnih ili vrućih vremenskih uvjeta, ograničene vidljivosti itd. Obrazloženje se mora temeljiti na stvarnim meteorološkim izvješćima (npr. METAR ([25]) i ATIS ([26])), meteorološkim prognozama (npr. TAF ([27]),, uključujući niske vjerojatnosti nepovoljnih vremenskih uvjeta kao što je PROB30 % ([28])), SIGMET-u ([29]), vremenskim kartama na ruti, svim drugim dovoljno detaljnim izvješćima ili njihovoj kombinaciji. Mogu se upotrijebiti i poboljšani meteorološki informacijski sustavi, kao što su EWINS ([30]) ili slični alati. Ti alati mogu ukazivati na pouzdanost meteoroloških prognoza i potaknuti operatore da povećaju unos goriva ako povijesni podaci upućuju na to da su nepovoljni vremenski uvjeti (npr. magla) vjerojatni u odredišnoj zračnoj luci, čak i ako se službenom prognozom ne predviđaju takvi nepovoljni vremenski uvjeti.

— Društveno djelovanje (uključujući prosvjede ili štrajkove u odredišnoj zračnoj luci) opravdano, na primjer, priopćenjem zračne luke i/ili NOTAM-om (vidjeti točku CAT.OP.MPA.175 podtočku (b) podpodtočke 4. i 5., EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175 podtočku (b) i točku CAT.OP.MPA.181 podtočku (b) i podtočku (c) podpodtočku 7. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012. Ovisno o okolnostima, vjerojatnost društvenog djelovanja ili štrajka također može opravdati potrebu za povećanjem unosa goriva.

— Kašnjenja zbog kontrole zračnog prometa (ATC) u odredišnoj zračnoj luci, koja su opravdana NOTAM-om ili priopćenjem pružatelja usluge upravljanja zračnim prometom (ATM) (ako je dostupno) prije polijetanja (točka CAT.OP.MPA.181 podtočka (b) podpodtočka (6) i podtočka (c) podpodtočka 7. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012). Druga izvješća ili podaci, kao što su povijesni podaci operatora zrakoplova (uključujući izvješća pilota) također mogu upućivati na moguća kašnjenja u odredišnoj zračnoj luci.

— Vjerojatnost preusmjeravanja ATC-a, opravdana NOTAM-om ili priopćenjem pružatelja ATM-a ili drugim relevantnim izvješćima ili podacima (točka CAT.OP.MPA.181 podtočka (b) podpodtočke (5) i (6) i podtočka (c) podpodtočka 7. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012). To uključuje povijesne podatke operatora ili drugih operatora te izvješća pilota u kojima se navode moguća preusmjeravanja na ruti.

— Sigurnosni problemi, npr. povezani s ratnim sukobima, potvrđeni priopćenjem zračne luke, obaviješću opskrbljivača gorivom i/ili NOTAM-om.

([22]) Vidjeti Prilog III. (Zahtjevi koje u pogledu letačkih operacija moraju ispunjavati organizacije) Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

([23]) Vidjeti Prilog IV. (Operacije komercijalnog zračnog prijevoza) Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

([24]) Pomoćni uređaj za napajanje.

([25]) Meteorološko izvješće aerodroma.

([26]) Automatsko emitiranje informacija za slijetanje i uzlijetanje.

([27]) Prognoza za terminalno područje.

([28]) Vjerojatnost od 30 %.

([29]) Značajne meteorološke informacije.

([30]) Poboljšani meteorološki informacijski sustav.

— Prirodne katastrofe (npr. potresi, erupcije vulkana i poplave) potvrđene komunikacijom zračne luke i/ili NOTAM-om ili bilo kojim drugim relevantnim izvješćima (točka CAT.OP.MPA.181 podtočka (b) i podtočka (c) podpodtočka 7. Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012).

Osim prethodno navedenih dokumenata, operator zrakoplova mora dostaviti operativni plan leta koji je potpisao zapovjednik zrakoplova, uključujući digitalni potpis ili digitalno odobrenje plana leta. U tom se dokumentu mora navesti količina napunjenog goriva (na prethodnom letu) i njegove sastavnice

Drugi dokumenti koje će operator zrakoplova možda morati dostaviti nadležnom tijelu kako bi opravdao pad ispod praga utvrđenog u članku 5. stavku 1. RFEUA-e zbog usklađenosti s pravilima o sigurnosti u pogledu goriva uključuju:

— dnevnik putovanja;

— METAR, TAF, SIGMET, vremenske karte na ruti ili komunikacije ANSP-a ([31]) o meteorološkim ograničenjima

— NOTAM

— komunikacije ATM-a i ATC-a (ako su dostupne)

— zbornici zrakoplovnih informacija (AIP-ovi)

— obavijesti opskrbljivača gorivom, pružatelja zemaljskih usluga ili upravnog tijela zračne luke

— operativni plan leta

— sve druge informacije koje operator zrakoplova može smatrati relevantnima i korisnima za opravdanje količina goriva koje su prijavljene kao napunjene iz sigurnosnih razloga.

Operatori zrakoplova moraju neovisnim verifikatorima dostaviti sve relevantne popratne dokumente kako bi se olakšao postupak verifikacije godišnjeg izvješća u skladu s člankom 8. RFEUA-e (a posebno člankom 8. stavkom 3.).

4.3. **Koliko dugo operator zrakoplova treba čuvati dokumente s obrazloženjem?**

Uredbom se operatorima zrakoplova nameće teret dokazivanja kako bi nadležnim tijelima i EASA-i dokazali usklađenost sa zahtjevima iz članka 5. stavaka 1. i 2. RFEUA-e. Operatori zrakoplova stoga moraju procijeniti koliko je dugo preporučljivo čuvati relevantne dokumente s obrazloženjem, uzimajući u obzir aspekte kao što je mogućnost upravnih ili sudskih postupaka. Operatori zrakoplova trebali bi u idealnom slučaju čuvati dokumente s obrazloženjem najmanje četiri godine (tj. godina izvješćivanja + 3 godine čuvanja podataka). To se razdoblje može razlikovati među državama članicama jer se nacionalnim provedbenim pravilima koja se primjenjuju na taj sektor mogu propisati različiti rokovi. Države članice trebale bi uzeti u obzir preporuku o čuvanju podataka iz ovog odjeljka pri utvrđivanju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe utvrđena člankom 12. stavkom 1. RFEUA-e.

4.4. **Razmatranja o odabiru alternativne zračne luke i diskrecijskoj količini goriva**

Operatori zrakoplova imaju slobodu, u okviru ograničenja utvrđenih u točki CAT.OP.MPA 192 Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 ([32]), odabrati alternativnu zračnu luku. Često može biti racionalnije odabrati alternativnu zračnu luku koja je udaljenija od drugih mogućih i bližih alternativa iz gospodarskih razloga, kao što je ugovor s pružateljima zemaljskih usluga za održavanje zrakoplova i/ili postojanje uvjeta za pružanje bolje usluge putnicima u slučaju slijetanja u alternativnu zračnu luku (tj. komercijalna alternativa). Međutim, odabir alternativne zračne luke ne može se upotrijebiti za prikrivanje ekonomskih praksi nošenja viška goriva.

([31]) Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi.

([32]) Vidjeti Prilog IV. o komercijalnom zračnom prijevozu Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

Slično tome, operator zrakoplova ne smije naložiti pilotu da iz gospodarskih razloga napuni više zrakoplovnog goriva u određenoj zračnoj luci pod krinkom diskrecijske količine goriva. Diskrecijska količina goriva, kao što je vidljivo iz samog naziva, mora se puniti isključivo po nahođenju zapovjednika zrakoplova i bez uplitanja operatora zrakoplova ([33]).

Isto načelo primjenjivat će se na prakse prikrivanja nošenja goriva u drugim kategorijama goriva, na primjer ako se gorivo tih kategorija puni u količinama koje su očito veće od količina potrebnih za postizanje ciljeva svake od tih vrsta goriva (npr. više goriva za taksiranje, više goriva za putovanje na način da se planira nerealna visina krstarenja i nerealna masa pri polijetanju).

Praksa korištenja alternativnih goriva, diskrecijskog goriva i drugih kategorija goriva radi skrivanja ekonomskog nošenja goriva bila bi kršenje relevantnih odredaba RFEUA-e. Kad se takva praksa primijeti na dosljednom skupu dokaza koji istodobno zadovoljavaju objektivne i subjektivne kriterije, mogu je sankcionirati relevantna nacionalna tijela ([34]).

5. **ČLANAK 5. STAVAK 3. RFEUA-E: PRIVREMENA IZUZEĆA OD OBVEZE OPSKRBE GORIVOM**

Člankom 5. stavkom 3. RFEUA-e utvrđuju se zahtjevi na temelju kojih operator zrakoplova može unaprijed zatražiti privremeno izuzeće:

„Iznimno, operator zrakoplova može, kada je propisno obrazloženo, od nadležnog tijela ili nadležnih tijela iz članka 11. stavka 6. zatražiti privremeno izuzeće od obveze utvrđene u stavku 1. ovog članka za letove na određenoj postojećoj ili novoj ruti s manje od 850 kilometara ili 1 200 kilometara za rute koje povezuju sa zračnim lukama koje se nalaze na otocima bez željezničkih ili cestovnih veza, s polazištem iz zračne luke Unije. Ta udaljenost mjeri se metodom za određivanje rute preko velikog kruga ortodrome.

Takav se zahtjev podnosi najmanje tri mjeseca prije predviđenog datuma početka primjene izuzeća, te se prilaže detaljno i primjereno obrazloženje. Takvo izuzeće trebalo bi ograničiti na sljedeće situacije:

(a) ozbiljne i opetovane operativne poteškoće u opskrbi zrakoplova gorivom u određenoj zračnoj luci Unije, koje operatore zrakoplova sprečavaju u obavljanju operacija prihvata i otpreme u razumnom roku; ili

(b) strukturne poteškoće u opskrbi zrakoplovnim gorivom koje proizlaze iz zemljopisnih značajki određene zračne luke Unije, što dovodi do znatno viših cijena zrakoplovnih goriva u usporedbi s cijenama koje se u prosjeku primjenjuju za slične vrste zrakoplovnih goriva u drugim zračnim lukama Unije, posebno zbog specifičnih ograničenja u prijevozu goriva ili ograničene dostupnosti goriva u toj zračnoj luci Unije, čime se dotični operator zrakoplova stavlja u znatno nepovoljan natjecateljski položaj na tržištu u usporedbi s tržišnim uvjetima koji postoje u drugim zračnim lukama Unije sličnih obilježja tržišnog natjecanja”.

Kad je riječ o određenim rutama, operator zrakoplova može biti privremeno izuzet od obveze punjenja goriva u zračnoj luci Unije u polasku ako može dokazati ozbiljne i opetovane operativne poteškoće pri opskrbi zrakoplova gorivom u toj zračnoj luci Unije, koje ga sprečavaju u obavljanju povratnih letova u razumnom roku i koje bi mogle utjecati na povezanost, posebno perifernih regija. Izuzeće bi se moglo primjenjivati i u slučaju strukturnih poteškoća u opskrbi gorivom koje dovode do znatno viših cijena goriva od onih koje se u prosjeku primjenjuju na slične vrste goriva u drugim zračnim lukama Unije. Znatno više cijene goriva u zračnoj luci Unije ne bi trebale prvenstveno biti posljedica većeg korištenja SAF-ova u toj zračnoj luci Unije.

Nadležno tijelo može odobriti izuzeće samo ako su ispunjeni zahtjevi iz članka 5. stavka 3. točaka (a) ili (b) i ako je zahtjev propisno obrazložen.

5.1. **Prvi uvjet: zahtjev udaljenosti**

Prije nego što zatraži privremeno izuzeće u skladu s člankom 5. stavkom 3. RFEUA-e, operator zrakoplova mora biti siguran da ruta za koju traži izuzeće ispunjava zahtjeve u pogledu udaljenosti iz tog članka. U članku 5. stavku 3. predviđene su dvije mogućnosti:

1. operator zrakoplova može zatražiti izuzeće za postojeću ili novu rutu kraću od 850 km s polazištem iz zračne luke Unije *ili*

([33]) CAT.OP.MPA.181 podtočka (c) podpodtočka 8. „diskrecijsko gorivo, ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova”, pododjeljak B Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br.965/2012.

([34]) Vidjeti, na primjer, presudu Suda od 6. veljače 2018., Altun i dr., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, točke 48. do 52.

2. operator zrakoplova može zatražiti izuzeće za postojeću ili novu rutu kraću od 1 200 km ako ta ruta povezuje zračne luke smještene na otocima bez željezničkih ili cestovnih veza. Ruta mora imati polazište u zračnoj luci Unije i može se odnositi na rute između kopna i otoka ili na rute između otoka bez veze s kopnom.

Za podnošenje zahtjeva operator zrakoplova mora navesti barem i. oznake zračnih luka Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO) za predmetnu rutu, ii. zračnu luku Unije u polasku i iii. udaljenost u kilometrima izračunanu Vincentyjevom metodom.

Nadležno tijelo provjerit će je li polazna zračna luka zračna luka Unije u smislu RFEUA-e i odgovara li tražena ruta zahtjevima u pogledu udaljenosti iz članka 5. stavka 3. RFEUA-e. Izračun udaljenosti temelji se na Vincentyjevoj metodi izračuna udaljenosti između dvije točke na površini sferoida s pomoću Svjetskog geodetskog sustava (WGS84) ([35]) . Dokument ICAO-a 7910 (Oznake lokacije) trebao bi se upotrebljavati kao osnova za zemljopisne širine i zemljopisne dužine aerodroma ([36]).

5.2. **Drugi uvjet: zahtjevi iz članka 5. stavka 3. točaka (a) i (b)**

Ako je ispunjen zahtjev udaljenosti iz članka 5. stavka 3. RFEUA-e, drugi korak za operatora zrakoplova bit će procjena ispunjava li ruta za koju operator zrakoplova traži izuzeće drugi skup zahtjeva iz članka 5. stavka 3. točke (a) ili (b) RFEUA-e.

Svaki zahtjev za izuzeće mora biti popraćen detaljnim i odgovarajućim obrazloženjem te relevantnim dokumentima kojima se ono potkrepljuje.

Nadležno tijelo procijenit će svaki zahtjev nakon analize svakog pojedinačnog slučaja. Također će temeljito razmotriti posebne značajke predmetne zračne luke Unije u svojoj nadležnosti za koju operator zrakoplova traži izuzeće od obveze punjenja goriva. Pri procjeni zahtjeva nadležno tijelo može se obratiti predmetnoj zračnoj luci Unije kako bi zatražilo informacije relevantne za zahtjev za izuzeće koji je podnio operator zrakoplova. Na primjer, nadležno tijelo može zatražiti od zračne luke da dostavi povijesne podatke o vremenu prihvata i otpreme, operacijama ili dostupnosti goriva, prema potrebi, kako bi se na njima temeljila njegova odluka o odobravanju/odbijanju zatraženog izuzeća.

5.2.1. ***Članak 5. stavak 3. točka (a) RFEUA-e – ozbiljne i opetovane operativne poteškoće i nerazumno vrijeme prihvata i otpreme***

5.2.1.1. *Što su ozbiljne i opetovane operativne poteškoće?*

Prvo, operator zrakoplova mora dokazati da su u zračnoj luci Unije za koju traži izuzeće za opskrbu gorivom prisutne ozbiljne i opetovane operativne poteškoće. Jednokratni događaj kao što je štrajk u zračnoj luci ne može se smatrati ozbiljnom i opetovanom operativnom poteškoćom koja bi opravdala odobravanje izuzeća za opskrbu gorivom u toj zračnoj luci Unije. O utjecaju štrajkova na punjenje goriva trebalo bi izvijestiti u skladu s člankom 5. stavkom 2. RFEUA-e ako je zbog sigurnosti u pogledu goriva potrebno dodatno punjenje goriva u polaznoj zračnoj luci.

Drugo, mora se dokazati da operativne poteškoće u predmetnoj zračnoj luci Unije negativno utječu na tog operatora zrakoplova. Operativne poteškoće mogu, na primjer, znatno i u nezanemarivoj mjeri negativno utjecati na raspored letova predmetnog zrakoplova u njegovim kasnijim operacijama. U tom bi slučaju operator zrakoplova mogao biti izložen riziku da će ga kazniti koordinator slotova ili da će izgubiti letačke operacije tijekom dana, što bi moglo utjecati na povezanost EU-a.

Operativna poteškoća stoga mora biti: i. događaj koji se ponavlja periodično ili sustavno i koji je povezan s predmetnom zračnom lukom Unije, ii. koji dovodi do nerazumnog vremena prihvata i otpreme (objašnjeno u točki 5.2.1.2.), iii. ima negativan gospodarski učinak na operatora zrakoplova.

Sljedeći popis, koji nije iscrpan, sadržava događaje koji se mogu smatrati *mogućim operativnim poteškoćama* kojima se može opravdati izuzeće ako se dokaže negativan učinak na operatora zrakoplova:

([35]) Vidjeti upućivanje na alat CERT-a ICAO-a i izračun s pomoću metode Vincenty na https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Vidjeti upućivanje na podatkovnu uslugu ICAO-a za pokazatelje lokacije aerodroma https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— Ograničeni i/ili zakrčeni prostor na stajanci u zračnoj luci mogu utjecati na vrijeme prihvata i otpreme, posebno u zagušenim zračnim lukama na vrhuncu sezone (npr. u otočnim zračnim lukama ili malim zračnim lukama u blizini skijališta).

— Nedostatak osoblja na operacijama prihvata i otpreme u zračnoj luci i/ili nedostatak opreme, npr. manjak hidrantnih sustava ili kamiona za gorivo. Naime, nedostatak resursa/opreme u zračnoj luci može utjecati na vrijeme čekanja na opskrbu gorivom, a time i na konačno vrijeme prihvata i otpreme zrakoplova. Kako bi se opravdao taj zahtjev za izuzeće, rukovatelj gorivom u zračnoj luci mora navesti da nema dovoljno resursa i/ili opreme za servisiranje zrakoplova bez neopravdanog kašnjenja.

— Lokalna pravila o sprečavanju ukrcaja i iskrcaja putnika za vrijeme opskrbe zrakoplova gorivom i/ili lokalna pravila o zaštiti od požara kojima se zahtijeva prisutnost vatrogasaca za opskrbu zrakoplova tijekom ukrcaja i iskrcaja putnika. Takva lokalna pravila mogu utjecati na operacije prihvata i otpreme operatora zrakoplova u zagušenim zračnim lukama ili zračnim lukama s izrazito sezonskim prometom. Operatori zrakoplova trebali bi u tim slučajevima dokazati da postojeći scenariji utječu na vrijeme prihvata i otpreme zrakoplova na znatan i nezanemariv način, posebno ako je raspored letova tijesan ili ako je dostupnost vatrogasnih kamiona ograničena.

5.2.1.2. *Što je nerazumno vrijeme prihvata i otpreme?*

Nakon što se primijete operativne poteškoće, operator zrakoplova mora procijeniti otežava li ta operativna poteškoća opskrbu zrakoplova gorivom, poštujući pritom razumno vrijeme prihvata i otpreme. Vrijeme prihvata i otpreme smatra se vremenskim razmakom između dolaska zrakoplova u zračnu luku (zrakoplov potpuno zaustavljen/ uključene kočnice) i polaska zrakoplova na sljedećem letu (vrata zrakoplova zatvorena za polazak). Općenito govoreći, vrijeme potrebno za punjenje goriva gotovo je uvijek kraće od vremena potrebnog za iskrcaj i istovar, a zatim za ukrcaj, utovar i servisiranje zrakoplova.

Regulatornim okvirom EU-a (tj. zahtjevima iz točke CAT.OP.MPA.200 Priloga IV. Uredbi (EU) 965/2012 i pratećeg AMC6 ([37])) omogućuje se opskrba gorivom za vrijeme iskrcaja putnika, ali ta praksa nije raširena među europskim operatorima jer je izričito dopuštena tek 2022. Prije toga opskrba gorivom bila je dopuštena samo tijekom ukrcaja. Stoga se ne smiju prihvatiti razlozi za nedovoljno vrijeme prihvata i otpreme koje se temelji isključivo na nemogućnosti punjenja spremnika tijekom iskrcaja, osim ako su ispunjeni svi zahtjevi iz članka 5. stavka 3. točke (a) RFEUA-e.

Vrijeme prihvata i otpreme za dugi let obično traje od 60 do 150 minuta, dok vrijeme prihvata i otpreme za kratke letove traje od 25 do 80 minuta, pod pretpostavkom da je operatoru zrakoplova dopušteno punjenje gorivom tijekom ukrcaja, boravka putnika u zrakoplovu ili iskrcaja putnika ([38])].

Uzimajući u obzir tipično vrijeme prihvata i otpreme, ako ozbiljna i opetovana operativna poteškoća sprečava opskrbu gorivom u razumnom roku, operator zrakoplova može zatražiti izuzeće na temelju članka 5. stavka 3. točke (a) RFEUA-e. Međutim, zahtjev za izuzeće u kojem se tvrdi da je vrijeme prihvata i otpreme povećano, na primjer, s 25 na 30 minuta zbog nove obveze opskrbe gorivom, ne može se prihvatiti osim ako se dokaže da je kašnjenje znatno i da je njegov negativan gospodarski učinak na naknadne letove toliko velik da se novo vrijeme prihvata i otpreme ne može smatrati razumnim. Drugim riječima, zahtjev za izuzeće ne može se temeljiti samo na želji da se zadrži isto vrijeme prihvata i otpreme kao prije uvođenja članka 5. stavka 1. RFEUA-e.

Nadležno tijelo i operator zrakoplova mogu upotrijebiti sljedeći popis kako bi utvrdili dovodi li obveza punjenja u kombinaciji s operativnim poteškoćama do prekomjernog vremena prihvata i otpreme u odnosu na razumne vremenske rokove, te bi li stoga mogla imati znatan negativan učinak na operacije operatora zrakoplova. Sljedeći popis nije iscrpan.

— Informacije iz priručnika zrakoplova koje pokazuju najveći kapacitet goriva.

([37]) Prihvatljiv način osiguravanja usklađenosti 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]) U skladu s vremenskim rasporedima iz tablice 18.2. Standardnih unosa EUROCONTROL-a za gospodarske analize, izdanje 10.0.3., objavljeno 18. travnja 2023.

— Relevantni povijesni podaci zračne luke o operacijama prihvata i otpreme i/ili vremenskim rasponima prihvata i otpreme prikazani u tablici 18.2. Standardnih unosa EUROCONTROL-a za gospodarske analize, izdanje 10.0.3., objavljeno 18. travnja 2023 ([39])

— Povijesni podaci operatora zrakoplova o operacijama prihvata i otpreme u predmetnoj zračnoj luci. Ako se operator zrakoplova opskrbljivao uobičajenim gorivom u prošlosti, ne bi trebala postojati prepreka, osim u slučaju znatne promjene okolnosti.

— Prekomjerno vrijeme prihvata i otpreme koje bi moglo utjecati na raspored slotova u zračnoj luci, zbog čega bi koordinator/posrednik u predmetnoj zračnoj luci mogao kazniti operatora zrakoplova.

— Vrijeme prihvata i otpreme koje utječe na operacije operatora zrakoplova na sljedećim letovima, uz rizik da ga koordinator slotova kazni u sljedećim zračnim lukama.

Zaključno, i u skladu s prethodno navedenim primjerima, operator zrakoplova u svojem zahtjevu za izuzeće na temelju članka 5. stavka 3. točke (a) mora dokazati: i. postojanje ozbiljnog događaja koji se ponavlja i koji dovodi do operativnih poteškoća, ii. da je vrijeme prihvata i otpreme nerazumno, iii. ozbiljan posljedični negativan učinak na povezanost ili gospodarski učinak na operatora zrakoplova. Ako nema negativnog utjecaja na operatora zrakoplova, nema razloga za traženje izuzeća od obveze opskrbe gorivom u predmetnoj zračnoj luci.

5.2.2. ***Članak 5. stavak 3. točka (b) – Strukturne poteškoće u opskrbi gorivom koje proizlaze iz zemljopisnih značajki***

Zahtjevi za izuzeće na temelju članka 5. stavka 3. točke (b) moraju ispunjavati četiri kumulativna uvjeta kako bi nadležno tijelo moglo odobriti privremeno izuzeće. i. moraju postojati strukturne poteškoće u opskrbi gorivom u zračnoj luci Unije, ii. te poteškoće moraju biti posljedica zemljopisnih značajki zračne luke Unije, iii. te poteškoće moraju dovesti do znatno viših prosječnih cijena goriva nego u drugim zračnim lukama Unije i iv. te poteškoće moraju dovesti do znatnog nepovoljnog natjecateljskoj položaja operatora zrakoplova (u usporedbi s tržišnim uvjetima u drugim zračnim lukama Unije sa sličnim obilježjima tržišnog natjecanja).

5.2.2.1. *Što su strukturne poteškoće u opskrbi gorivom u zračnoj luci Unije zbog zemljopisnih značajki zračne luke?*

Prva dva zahtjeva obuhvaćaju zračne luke Unije u kojima je opskrba gorivom strukturna poteškoća zbog zemljopisnih značajki područja na kojem se nalazi zračna luka Unije. Zračne luke Unije u udaljenim područjima kao što su otoci, udaljene periferne europske regije ili planinske regije često mogu biti izložene takvim strukturnim poteškoćama u opskrbi gorivom. Te poteškoće u opskrbi mogu biti uzrokovane čimbenicima kao što su mali ili nepostojeći kapaciteti za proizvodnju goriva na predmetnom području; nedovoljne cestovne ili cjevovodne veze ili (u slučaju otoka) potreba za opskrbom gorivom morem.

Treba uzeti u obzir i ograničen kapacitet skladištenja goriva u zračnoj luci Unije. Skladištenje goriva može biti ograničeno u zračnim lukama Unije koje nemaju opskrbu cjevovodima zbog svojih zemljopisnih značajki.

Stoga se u članku 5. stavku 3. točki (b) RFEUA-e priznaje da zemljopisne značajke zračne luke Unije mogu dovesti do strukturnih poteškoća u opskrbi gorivom, uključujući ograničenu dostupnost zrakoplovnog goriva u zračnoj luci Unije.

5.2.2.2. *Kako opskrba gorivom i zemljopisne značajke dovode do znatno viših cijena goriva od prosječnih cijena goriva u drugim zračnim lukama Unije?*

Strukturne poteškoće u opskrbi gorivom koje proizlaze iz zemljopisnih značajki određene zračne luke Unije (kako je objašnjeno u točki 5.2.2.1.) mogu, u skladu s trećim uvjetom, dovesti do znatno viših cijena goriva od cijena koje se u prosjeku primjenjuju na slične vrste goriva u drugim zračnim lukama Unije.

Osim toga, sezonska priroda prometa u zračnim lukama Unije s poteškoćama u opskrbi gorivom i zemljopisne značajke mogle bi povećati potražnju za zrakoplovnim gorivom, što bi dovelo do znatno viših cijena od cijena koje se u prosjeku primjenjuju na slične vrste goriva u drugim zračnim lukama Unije.

([39]) Vidjeti dokument na sljedećoj poveznici: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/

Druge zračne luke Unije mogu se u velikoj mjeri opskrbljivati primjerice cjevovodima, i tako izbjeći dodatne troškove prijevoza, kao što su troškovi povezani s opskrbom gorivom za zračne luke na otocima. U drugim zračnim lukama Unije troškovi prijevoza mogli bi se smanjiti ako je u njima prisutno više od jednog dobavljača goriva ili ako se nalaze u blizini rafinerije goriva. Ti elementi pogoduju konkurentnijem određivanju cijena zrakoplovnog goriva nego u zračnim lukama Unije koje imaju specifične zemljopisne značajke kako je opisano u točki 5.2.2.1.

U točki 5.2.2.4. objašnjeno je koje je elemente potrebno dokazati kako bi se dokazale znatno više cijene sličnih zrakoplovnih goriva.

5.2.2.3. *Što je znatno nepovoljan natjecateljski položaj operatora zrakoplova u usporedbi s tržišnim uvjetima koji postoje u drugim zračnim lukama Unije sličnih značajki?*

Nakon što je prvo dokazao da zračna luka ima strukturne poteškoće u opskrbi gorivom (...) zbog lokacije zračne luke, što dovodi do znatno viših cijena goriva (...), operator zrakoplova mora dokazati četvrti zahtjev, konkretno da bi zbog opskrbe gorivom u toj zračnoj luci Unije bio u znatno nepovoljnijem položaju u odnosu na tržišne uvjete koji postoje u drugim zračnim lukama Unije sa sličnim obilježjima tržišnog natjecanja.

Operator zrakoplova bio bi u znatno nepovoljnom natjecateljskom položaju u odnosu na konkurenciju ako bi bio obvezan puniti gorivo u skladu s člankom 5. stavkom 1. RFEUA-e u sljedećim scenarijima:

— Cijene zrakoplovnog goriva u zračnoj luci Unije za koje se traži izuzeće znatno su više zbog njezinih zemljopisnih značajki i poteškoća u opskrbi gorivom. Operator zrakoplova stoga bi se teško mogao realno natjecati za poslovanje s drugim operatorima zrakoplova koji opslužuju druge zračne luke Unije unutar istog prihvatnog područja i koje su moguća alternativa sa stajališta potražnje putnika. To bi se moglo dogoditi ako, na primjer, zračna luka Unije (a time i operator zrakoplova koji podnosi zahtjev) opslužuje turistički promet koji bi se mogao preusmjeriti u drugu zračnu luku Unije koja zadovoljava sličnu potražnju potrošača u istom prihvatnom području. Procjenu treba provesti na pojedinačnoj osnovi, ali takve su alternative moguće između nekih od najmanjih otoka koji se uglavnom oslanjaju na turistički promet i koji inače imaju malu drugu vlastitu potražnju ili, na primjer, između otoka i obale na kopnu koji se nalaze u istom prihvatnom području.

— Nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju ne smije biti samo dostatan; nepovoljnost mora biti *znatna*. Normalno je da postoje određene razlike u cijenama i natjecateljskim položajima operatora zrakoplova (uključujući razlike u troškovima), ali to ne opravdava izuzeće automatski. Znatan nepovoljan konkurentski položaj podrazumijeva više od male razlike u uvjetima tržišnog natjecanja. O primjeni članka 5. stavka 3. točke (b) u svakom će se slučaju morati odlučivati na pojedinačnoj osnovi, uzimajući u obzir rutu i postojanje dvije zračne luke Unije smještene u istom prihvatnom području.

Primjer 3.: operator zrakoplova **Y** traži privremeno izuzeće, u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (b) RFEUA-e, od obveze opskrbe gorivom pri polasku iz zračne luke Unije **A** (na otoku) prema zračnoj luci Unije **B** (koja se nalazi na kopnu). Ruta je **B-A-B**. Zračna luka **A** uglavnom je turističko odredište i zbog svojih zemljopisnih značajki ima strukturne poteškoće u opskrbi gorivom koje znatno povećavaju cijene goriva. **Y** će u svojem zahtjevu za izuzeće morati dokazati da ga uvjeti u zračnoj luci **A** stavljaju u znatno nepovoljan natjecateljski položaj u odnosu na operatore zrakoplova koji lete iz iste kopnene zračne luke **B** do zračne luke Unije **N**. **N** bi u ovom primjeru bila zračna luka Unije koja se nalazi u istom prihvatnom području kao i **A** i nudi turističko odredište slično kao **A**.

— Nepovoljan natjecateljski položaj operatora zrakoplova u zračnoj luci Unije za koju traži izuzeće mogao bi biti znatan u usporedbi s drugim zračnim lukama Unije sa sličnim obilježjima tržišnog natjecanja (npr. veličina, lokacija unutar države članice ili susjedne države članice ili više njih, poslovni model i kombinacija prometa). Nepovoljnost bi se mogla temeljiti na čimbenicima kao što su viši operativni troškovi (uključujući naknade za zračne luke i zemaljske usluge), ograničenja kapaciteta (kao što su ograničeni kapacitet na stajanci i infrastrukturni objekti) i/ili slaba dostupnost zračne luke.

Primjer 4.: operator zrakoplova **Y** traži izuzeće u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (b) u zračnoj luci Unije **A**, koja je u znatno nepovoljnijem natjecateljskom položaju u usporedbi sa zračnom lukom Unije **B**, zbog znatno viših cijena zrakoplovnih goriva, viših operativnih troškova, slabe pristupačnosti i manje privlačnih putničkih objekata. Činjenica da će zračni prijevoznici i putnici vjerojatnije preferirati zračnu luku Unije **B** utjecat će na sposobnost zračne luke **A** Unije da privuče i zadrži promet.

U kontekstu zahtjeva za izuzeće u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (b) operator zrakoplova stoga će morati dokazati da je zbog znatno više cijene zrakoplovnog goriva u zračnoj luci Unije, koja je posljedica zemljopisnih obilježja zračne luke i povezanih poteškoća u opskrbi gorivom, u znatno nepovoljnijem konkurentskom položaju u odnosu na druge operatore zrakoplova koji posluju na odredištima zračnih luka Unije koja mogu biti alternative. Drugim riječima, operator zrakoplova koji podnosi zahtjev mora dokazati da će bez izuzeća od obveze iz članka 5. stavka 1. RFEUA-a izgubiti znatnu količinu putničkog prometa u korist drugog operatora zrakoplova koji nudi slično alternativno odredište.

Treba imati na umu da ti primjeri pokazuju okolnosti u kojima bi se izuzeće moglo odobriti; međutim, da bi se izuzeće prihvatilo, moraju biti ispunjeni svi zahtjevi iz članka 5. stavka 3. točke (b). To znači da se operatoru zrakoplova ne može prihvatiti zahtjev za izuzeće samo zato što tvrdi da može dobiti konkurentniju cijenu goriva u zračnoj luci A, koja je bliža rafineriji, nego u zračnoj luci B, koja se nalazi u planinskom području. Svi zahtjevi iz članka 5. stavka 3. točke (b) moraju se pojedinačno dokazati.

5.2.2.4. *Kako operator zrakoplova može opravdati svoj zahtjev za izuzeće?*

Prvo, operator zrakoplova mora dokazati da zračna luka Unije za koju se traži izuzeće ima strukturne poteškoće u opskrbi zrakoplovnim gorivom.

Drugo, operator zrakoplova mora dokazati da su poteškoće u opskrbi posljedica zemljopisnih značajki zračne luke. Relevantne zemljopisne značajke mogu biti očite za neke otoke (npr. male otoke bez željezničkih ili cestovnih veza s kopnom), ali i dalje bi bilo potrebno dokazati da su ispunjeni sljedeći zahtjevi: i. strukturne poteškoće u opskrbi gorivom i ii. zemljopisne značajke. Zahtjev za izuzeće koji se odnosi na udaljene ili planinske regije trebalo bi detaljno objasniti (na primjer, zašto i kako zemljopisne značajke zračne luke uzrokuju ograničenja u opskrbi gorivom). U zahtjev za izuzeće trebalo bi uključiti i opis konkretnih poteškoća u opskrbi gorivom. Drugim riječima, samo dokazivanje da zračna luka ima relevantne zemljopisne značajke neće biti dovoljno za prihvaćanje zahtjeva za izuzeće. Potrebno je dokazati i poteškoće u opskrbi.

Treće, operator zrakoplova mora dokazati znatnu prosječnu razliku u cijeni goriva za slične vrste zrakoplovnog goriva između drugih zračnih luka Unije i zračne luke Unije za koju traži izuzeće od obveze opskrbe gorivom. Operator zrakoplova mora nadležnom tijelu dostaviti sve relevantne dokumente koje posjeduje kako bi dokazao znatno više cijene goriva (npr. kotacije cijena opskrbljivača gorivom u različitim zračnim lukama Unije i prosječne cijene na specijaliziranim platformama). Za potporu analizi zahtjeva mogli bi se upotrijebiti sljedeći elementi:

— Usporedba cijena sličnih zrakoplovnih goriva. To znači, na primjer, da usporedba cijena kerozina i SAF-ova ne bi bila valjan način dokazivanja znatne razlike u cijenama. Cijene kerozina moraju se usporediti s cijenama kerozina, a mješavine SAF-ova moraju se usporediti s cijenama sličnih mješavina SAF-ova.

— Usporedba cijena između sličnih zračnih luka, uključujući, među ostalim, u smislu veličine, lokacije (tj. unutar države članice ili susjedne države članice), poslovnog modela i vrste prometa. Zračne luke odabrane za usporedbu cijena dostavit će prosječne tržišne cijene zrakoplovnog goriva dostupne u tim zračnim lukama Unije za potrebe usporedbe sa znatno višim cijenama zračne luke Unije za koju se traži izuzeće.

— Usporedba znatno različitih cijena zrakoplovnog goriva može se potkrijepiti analizom troškova operatora zrakoplova i/ili analizom profitne marže.

— Znatna razlika u cijeni zrakoplovnog goriva može se potkrijepiti analizom ponude i potražnje koja utječe na cijene (tj. ograničenja ponude i promjene potražnje kao što su sezonske promjene).

Četvrto, operator zrakoplova mora dokazati znatan nepovoljan natjecateljski položaj u odnosu na druge operatore zrakoplova koji lete u druge zračne luke Unije sa sličnim obilježjima tržišnog natjecanja. Operator zrakoplova stoga će morati obrazložiti svoj zahtjev utvrđivanjem konkurentske odredišne zračne luke Unije, dokazivanjem kako se ta zračna luka Unije natječe sa zračnom lukom Unije za koju se traži izuzeće te dokazivanjem gubitka putnika (koji odlaze u drugu zračnu luku Unije) ili predvidljivog i nehipotetskog rizika od takvog gubitka putnika (u oba slučaja treba dokazati da je taj gubitak „znatan”).

Preporučuje se da se tijela koja ocjenjuju zahtjeve iz članka 5. stavka 3. točke (b) RFEUA-a povežu sa svojim nacionalnim tijelima nadležnima za tržišno natjecanje prije nego što odluče hoće li odobriti ili odbiti zahtjev. Ta bi suradnja posebno trebala obuhvaćati procjenu zahtjeva u pogledu znatno viših cijena goriva u usporedbi s prosječnim cijenama goriva u drugim zračnim lukama Unije" i znatno nepovoljnog konkurentskog položaja u usporedbi s tržišnim uvjetima koji postoje u drugim zračnim lukama Unije sa sličnim obilježjima tržišnog natjecanja.

6. **NADLEŽNO TIJELO ZA POTREBE ČLANKA 5. RFEUA-E**

6.1. **Uloga nadležnih tijela za potrebe članka 5. stavaka 2. i 3. RFEUA-e**

Člankom 5. stavkom 2. RFEUA-e operatoru zrakoplova dopušta se da ne ispuni zahtjev za opskrbu gorivom utvrđen u članku 5. stavku 1. RFEUA-e ako je to propisno opravdano usklađenošću s primjenjivim pravilima o sigurnosti u pogledu goriva. Takve okolnosti moraju biti propisno opravdane nadležnom tijelu ili tijelima iz članka 11. stavka 6. RFEUA-e i EASA-i, zajedno s naznakom relevantnih ruta ([40]).

U članku 11. stavku 6. RFEUA-e navodi se: „odgovorna država članica čije su nadležno tijelo ili tijela imenovana u skladu sa stavkom 1. odgovorna za određeno upravno tijelo zračne luke Unije određuje se na temelju odgovarajuće teritorijalne nadležnosti zračne luke Unije.".

Za potrebe članka 5. stavka 2. RFEUA-e operator zrakoplova stoga mora obavijestiti nadležno tijelo iz članka 11. stavka 6. RFEUA-e i obrazložiti razloge sigurnosti u pogledu goriva zbog kojih ne ispunjava obvezu opskrbe gorivom utvrđenu u članku 5. stavku 1. (tj. 90 % „potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva" za putovanje i taksiranje) te navesti na koje rute to utječe. To je tijelo koje je nadležno za konkretno upravno tijelo zračne luke Unije, koje se pak utvrđuje na temelju teritorijalne nadležnosti za područje na kojem se nalazi zračna luka.

Člankom 5. stavkom 3. RFEUA-e predviđa se da se izuzeća od obveze opskrbe gorivom utvrđene u članku 5. stavku 1. mogu u određenim okolnostima unaprijed zatražiti od nadležnog tijela ili nadležnih tijela iz članka 11. stavka 6. RFEUA-e. Za potrebe članka 5. stavka 3. operator zrakoplova stoga mora od tijela odgovornog za zračnu luku Unije za koju operator zrakoplova tvrdi da ga ne može opskrbiti gorivom zatražiti moguća izuzeća ([41]) koja treba odobriti ili odbiti u skladu s tom odredbom.

Zaključno, nadležno tijelo koje prima retrospektivna obrazloženja o količinama nenapunjenog goriva zbog sigurnosnih razloga i zahtjeve kojima se unaprijed traže izuzeća od obveze opskrbe gorivom nadležno je tijelo zračne luke u kojoj se operator zrakoplova ne opskrbljuje potrebnom količinom goriva. To se tijelo može razlikovati od tijela nadležnog za izricanje novčanih kazni operatoru zrakoplova.

6.2. **Koje je tijelo nadležno za provedbu obveze opskrbe gorivom i izricanje novčanih kazni?**

U skladu s člankom 11. stavkom 1. RFEUA-e države članice imenuju nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za provedbu ove Uredbe i za izricanje novčanih kazni operatorima zrakoplova, upravnim tijelima zračnih luka Unije i opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom.

Kako bi se olakšala suradnja među nadležnim tijelima te povećala transparentnost i lakši pristup za zainteresirane strane Komisija na svojim internetskim stranicama objavljuje popis imenovanih nacionalnih nadležnih tijela zaduženih za provedbu i provedbu RFEUA-e ([42]).

([40]) Operator zrakoplova mora uključiti te informacije i u izvješće iz članka 8. RFEUA-e (tj. godišnje izvješće), zajedno s relevantnim količinama goriva o kojima se izvješćuje zasebno. To se izvješće podnosi tijelu imenovanom u skladu s člankom 11. stavkom 5. RFEUA-e. Izvješće (uključujući količine goriva napunjene iz sigurnosnih razloga) mora se dostaviti do 31. ožujka svake izvještajne godine (prijavljuje se retroaktivno).

([41]) Zahtjevi za izuzeće na ruti u skladu s člankom 5. stavkom 3. RFEUA-e moraju se podnijeti nadležnom tijelu najmanje tri mjeseca prije predviđenog datuma početka primjene izuzeća (zahtijeva se unaprijed).

([42]) Vidjeti popis imenovanih nadležnih tijela u okviru RFEUA-e na internetskim stranicama Glavne uprave za mobilnost i promet https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en.

U članku 11. stavku 5. RFEUA-e navodi se da se imenovano tijelo ili tijela (vidjeti članak 11. stavak 1. RFEUA-e) odgovorna za određenog operatora zrakoplova utvrđuju u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 748/2009 ([43]). Ako operator zrakoplova nije dodijeljen državi članici u Uredbi Komisije (EZ) br. 748/2009, slijede se pravila utvrđena u članku 18.a Direktive 2003/87/EZ ([44]) kako bi se odredilo tijelo kojem operatora zrakoplova treba dodijeliti ([45])). Ta pravila sadržavaju odredbe kojima se uređuje dodjela pojedinačnog operatora zrakoplova nadležnoj državi članici. Svrha je te dodjele smanjiti administrativno opterećenje operatora zrakoplova i država članica odgovornih za provedbu RFEUA-e.

Nadležna tijela odgovorna za izricanje novčanih kazni operatorima zrakoplova (vidjeti članak 12. stavak 2. RFEUA-e) zbog neispunjavanja zahtjeva utvrđenih u članku 5. RFEUA-su tijela koja su imenovale države članice u skladu s člankom 11. stavcima 1. i 5. RFEUA-e. To znači da bi samo imenovana tijela trebala izricati novčane kazne operatorima zrakoplova koji su im dodijeljeni u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 748/2009 ili pravilima iz članka 18.a Direktive 2003/87/EZ. To će biti isto tijelo ili tijela koja će primati izvješća koja podnose operatori zrakoplova kojima su dodijeljeni (u skladu s člankom 8. stavkom 1. RFEUA-e), a time i ona koja će imati izravan pristup punom sadržaju godišnjeg izvješća o tome jesu li dosegnute granične vrijednosti utvrđene u članku 5. stavku 1.

Takvo imenovano tijelo ili tijela odgovorna su za izricanje i naplatu novčanih kazni operatorima zrakoplova koji su im dodijeljeni čak i ako pragovi utvrđeni u članku 5. RFEUA-e nisu dosegnuti u zračnim lukama Unije koje se nalaze izvan njihove države članice. Naime, takva neusklađenost nije povezana ni s jednom konkretnom zračnom lukom Unije, nego s obvezom na razini EU-a da se osigura da njihovo godišnje punjenje zrakoplovnih goriva dosegne pragove iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e. Takvo imenovano tijelo ili tijela imat će potrebne informacije o gorivu koje se puni iz sigurnosnih razloga jer je to dio obveza izvješćivanja operatora zrakoplova u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (d) i Prilogom II. RFEUA-i.

Primjer 5.: imenovanje nadležnog tijela ili više njih

Država članica **A** imenuje svoju Glavnu upravu za civilno zrakoplovstvo („**A-DGCA**") svojim nadležnim tijelom u skladu s člankom 11. stavkom 1. RFEUA-e. Operator zrakoplova „**Y**" dodjeljuje se na temelju Uredbe Komisije (EZ) br. 748/2009 državi članici **A**. U ovom će primjeru **A-DGCA** biti nadležno tijelo odgovorno za provedbu i izricanje novčanih kazni na temelju RFEUA-e operatoru zrakoplova „**Y**" u slučaju da taj operator zrakoplova ne ispuni svoje obveze iz članka 5. RFEUA-e.

Primjer 6.: tko je nadležno tijelo u skladu s člankom 5. stavkom 2. RFEUA-e i koje su posljedice u skladu s člankom 8. RFEUA-e?

Operator zrakoplova **Y** leti rutom između država članica **A** i **B** i rutom iz države članice **B** u treću zemlju. U skladu s pravilima iz članka 11. stavka 5. RFEUA-e, **Y** se dodjeljuje nadležnim tijelima u državi članici **A** (**A-DGCA**). **Y** priprema svoje godišnje obveze izvješćivanja u skladu s člankom 8. RFEUA-e (u skladu s Prilogom II. Uredbi) i informacije koje treba dostaviti u skladu s člankom 5. stavkom 2. U ovom primjeru operator zrakoplova ima sljedeće obveze:

(1) Iz države članice **A** u državu članicu **B**: U ovom primjeru **Y** ispunjava zahtjev od 90 % za opskrbu gorivom (vidjeti članak 5. stavak 1. RFEUA-e) u polaznoj zračnoj luci Unije u državi članici **A**. **Y** mora podnijeti izvješće **A-DGCA**-i jer je dodijeljen državi članici **A**. Kako bi ispunio obveze utvrđene u članku 8. stavku 1. RFEUA-e izvješće mora podnijeti i EASA-i.

(2) Iz države članice **B** u treću zemlju: nakon analize svojih godišnjih obveza opskrbe gorivom, **Y** shvaća da je ispod praga od 90 % utvrđenog u članku 5. stavku 1. RFEUA-e u polaznoj zračnoj luci Unije u državi članici **B**. Međutim, **Y** smatra da je pad ispod praga opravdan sigurnošću u pogledu goriva u skladu s člankom 5. stavkom 2. RFEUA-e.

([43]) Uredba Komisije (EZ) br. 748/2009 od 5. kolovoza 2009. o popisu operatora zrakoplova koji su 1. siječnja 2006. ili kasnije obavljali zrakoplovnu aktivnost iz Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ, kojim se određuje država članica nadležna za svakog operatora zrakoplova (SL L 219, 22.8.2009., str. 1.).

([44]) Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

([45]) Na popisu operatora zrakoplova koji su obuhvaćeni područjem primjene RFEUA-e objavljenom na internetskim stranicama Glavne uprave za mobilnost i promet za svakog je operatora navedeno i tijelo kojem je dodijeljen.

U ovom primjeru **Y** ima **dvije obveze**: i. mora propisno obrazložiti nadležnom tijelu u državi članici **B** (u kojoj nije ispunjen zahtjev za opskrbu gorivom) zašto ne ispunjava taj zahtjev za opskrbu gorivom; i ii. mora izvijestiti **A-DGCA**-u i EASA-u o nenapunjenim količinama i relevantnim obrazloženjima u skladu s člankom 8. stavkom 1. RFEUA-e.

→ U ovom primjeru **A-DGCA** je nadležno tijelo dodijeljeno operatoru **Y**. Kako je objašnjeno, to znači da je ono primatelj obveza izvješćivanja iz članka 8. stavka 1. RFEUA-e za tog operatora zrakoplova. **A-DGCA** je i nadležno tijelo za izricanje novčanih kazni operatoru **Y** zbog nepoštovanja članka 5. stavka 1. RFEUA-e ako **A-DGCA** utvrdi povredu u polaznoj zračnoj luci Unije u državi članici **B** nakon procjene izvješća i savjetovanja s nadležnim tijelom **B** (prema potrebi).

Primjer 7.: tko je nadležno tijelo u skladu s člankom 5. stavkom 3. RFEUA-e?

Operator zrakoplova **Y** polazi iz zračne luke Unije koja se nalazi u glavnom gradu države članice **B**, leti do zračne luke Unije smještene na otoku u državi članici **C** i zatim se vraća u glavni grad države članice **B** (ruta **B-C-B**). U ovom primjeru **Y** utvrđuje da mora zatražiti izuzeće na temelju članka 5. stavka 3. točke (a) RFEUA-e za rutu **C-B** jer opskrba gorivom u državi članici **C** nije zajamčena tijekom vrhunca sezone, što dovodi do nerazumnih vremena prihvata i otpreme. Operator zrakoplova procijenio je zahtjeve potrebne u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkom (a) i smatra da su ti zahtjevi ispunjeni. **Y** mora zatražiti izuzeće od nadležnog tijela u državi članici **C** (tj. nadležnog tijela države članice zračne luke Unije u kojoj operator zrakoplova ne namjerava puniti gorivo).

Kada se traži izuzeće u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkama (a) ili (b) RFEUA-e za **trostrane letove**, zahtjev se mora podnijeti nadležnom tijelu zračne luke u kojoj se operator zrakoplova ne može opskrbljivati gorivom.

Primjer 8.: nadležna tijela u slučaju trostranih letova

Na ruti **A-B-C-D-A** operator zrakoplova **Y** ne može se opskrbljivati gorivom u zračnim lukama Unije **B** i **D** iz razloga opravdanih na temelju članka 5. stavka 3. točaka (a) ili (b). Operator zrakoplova **Y** trebao bi zatražiti i. izuzeće od nadležnog tijela zračne luke Unije **B** za rutu **B-C** i ii. drugo izuzeće od nadležnog tijela zračne luke Unije **D** za rutu **D-A**.

7. **SURADNJA NADLEŽNIH TIJELA**

U članku 11. stavku 3. RFEUA-e navodi se da „Komisija, Agencija i nadležna tijela država članica surađuju i razmjenjuju sve relevantne informacije kako bi se osigurala učinkovita provedba i usklađenost s ovom Uredbom”.

Člankom 11. stavkom 3. RFEUA-a zahtijeva se da nadležna tijela država članica surađuju i razmjenjuju sve informacije relevantne za osiguravanje učinkovite provedbe i usklađenosti s Uredbom. To uključuje eventualna izuzeća odobrena u skladu s člankom 5. stavkom 3. RFEUA-e. Kako bi se osigurala dosljedna primjena članka 5. RFEUA-e, nadležna tijela moraju na sličan način surađivati i razmjenjivati informacije s EASA-om i Komisijom. Takva je suradnja odgovornost nadležnih tijela, ali Komisija i EASA mogu je olakšati.

Imenovano tijelo ili tijela moraju imati potreban pravni i administrativni okvir na nacionalnoj razini kako bi se osigurala naplata novčanih kazni u skladu s člankom 12. stavkom 9. RFEUA-e.

Informacije koje nadležno tijelo u skladu s člankom 11. stavkom 6. RFEUA-e primi u skladu s člankom 5. stavkom 2. RFEUA-e upotrijebit će se ako je potrebna suradnja među tijelima u kontekstu, primjerice, preispitivanja godišnjeg izvješća ili odlučivanja o izricanju novčane kazne. Tijelo odgovorno za izricanje novčanih kazni može zatražiti mišljenje nadležnog tijela ako prag za opskrbu gorivom iz članka 5. stavka 1. RFEUA-e nije dosegnut zbog usklađenosti s pravilima o sigurnosti u pogledu goriva.

8. O POSTUPKU PODNOŠENJA ZAHTJEVA ZA IZUZEĆE U SKLADU S ČLANKOM 5. STAVKOM 3. TOČKAMA (A) ILI (B) RFEUA-E I ULOZI KOMISIJE

8.1. Trajanje i produljenje izuzeća

U članku 5. stavku 5. RFEUA-e navodi se da izuzeća koja je odobrilo nadležno tijelo imaju ograničeno razdoblje valjanosti koje ne može biti dulje od jedne godine. Stoga bi nadležno tijelo u odluci kojom odobrava izuzeće, u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkama (a) ili (b) RFEUA-e, trebalo navesti točno trajanje izuzeća. Trajanje može odgovarati trajanju čimbenika u zračnoj luci koji sprečava punjenje goriva, ali ne smije premašiti ograničenje od jedne godine.

Nadležno tijelo može na zahtjev operatora zrakoplova preispitati izuzeće prije njegova isteka. Svi zahtjevi za produljenje trebali bi se podnijeti najmanje tri mjeseca prije datuma isteka izuzeća.

Primjer 9.: Trajanje izuzeća

Operatoru zrakoplova **Y** može biti potrebno izuzeće u maloj, zagušenoj zračnoj luci Unije koja se nalazi na otoku tijekom ljetnog razdoblja reda letenja jer je to najprometnije razdoblje u godini. Međutim, izuzeće na tom otoku možda neće biti potrebno tijekom zimskog reda letenja. Nadležno tijelo procijenit će jesu li ispunjeni zahtjevi iz članka 5. stavka 3. RFEUA-e i odobriti izuzeće za vrijeme trajanja utvrđenih problema koji opravdavaju izuzeća, a u svakom slučaju ne na dulje od jedne godine.

8.2. Kada bi zahtjev trebalo podnijeti nadležnom tijelu?

Operator zrakoplova mora podnijeti zahtjev nadležnom tijelu najmanje tri mjeseca prije predviđenog datuma početka primjene izuzeća (članak 5. stavak 3. RFEUA-e). Izuzeća se mogu zatražiti tijekom cijele godine. Nadležno tijelo može odobriti izuzeće samo ako su ispunjeni zahtjevi iz članka 5. stavka 3. točaka (a) ili (b) i ako je zahtjev propisno obrazložen. Nadležno tijelo dužno je donijeti odluku o zahtjevu bez nepotrebne odgode, a najkasnije mjesec dana prije datuma početka primjene traženog izuzeća, u skladu s člankom 5. stavkom 5. RFEUA-e.

8.3. Nadležno tijelo može zatražiti dodatne informacije

U članku 5. stavku 4. RFEUA-e navodi se da nadležno tijelo pri procjeni zahtjeva za izuzeće u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkama (a) ili (b) RFEUA-e može zatražiti dodatne informacije od operatora zrakoplova povrh obrazloženja koja je već dostavio. Nadležno tijelo određuje koje su mu informacije potrebne za procjenu zahtjeva za izuzeće.

Ako nadležno tijelo zatraži dodatne informacije, rok za donošenje odluke obustavlja se dok operator zrakoplova ne dostavi potpune informacije.

8.4. Odluka nadležnog tijela (članak 5. stavak 6. RFEUA-e)

Nadležno tijelo mora donijeti odluku o prihvaćanju ili odbijanju prvog zahtjeva za izuzeće koji je operator zrakoplova podnio u skladu s člankom 5. stavkom 3. točkama (a) ili (b) RFEUA-e. Nedonošenje odluke u rokovima utvrđenima u članku 5. stavku 5. RFEUA-e operator zrakoplova ne može smatrati odlukom kojom se odobrava zatraženo izuzeće.

Nedonošenje odluke o zahtjevima za produljenje najkasnije mjesec dana prije isteka prethodno odobrenog izuzeća smatrat će se odlukom o odobrenju nastavka primjene tog izuzeća. To će biti slučaj ako je operator zrakoplova potkrijepio svoj zahtjev za produljenje detaljnim i primjerenim obrazloženjem najmanje tri mjeseca prije isteka izuzeća.

8.5. **Kada se nacionalna odluka počinje primjenjivati?**

Člankom 5. stavkom 7. RFEUA-e predviđeno je da operator zrakoplova ima pravo na žalbu protiv odluke nadležnog tijela kojom se odbija zahtjev za izuzeće. U slučaju žalbe, u skladu s postupovnom autonomijom država članica primjenjivat će se relevantni nacionalni postupci kako bi se utvrdilo treba li suspendirati nacionalnu odluku protiv koje je podnesena žalba.

8.6. **Uloga Komisije**

8.6.1. ***Objava popisa izuzeća***

Nadležna tijela moraju Komisiji dostaviti popis odobrenih i odbijenih izuzeća. Popisu će se priložiti obrazloženje i procjena na kojoj se temelji prihvaćanje ili odbijanje zahtjeva za izuzeće (članak 5. stavak 8. RFEUA-e). To se može organizirati po kategorijama (npr. nedokazivanje jednog od zahtjeva, nepoštovanje rokova).

U skladu s člankom 5. stavkom 8. Komisija mora objaviti popis odobrenih izuzeća i ažurirati ga najmanje jednom godišnje.

8.6.2. ***O pritužbama u vezi s odobrenim izuzećima***

U skladu s člankom 5. stavcima 9. i 10. te člankom 16. stavkom 2. RFEUA-a Komisija može donijeti provedbene akte kojima se od nadležnog tijela ili više nadležnih tijela zahtijeva da donese (donesu) odluku o stavljanju izvan snage određenog izuzeća od početka sljedećeg planskog razdoblja.

Ako plansko razdoblje započne manje od dva mjeseca nakon objave odluke nadležnog tijela kojom se izuzeće stavlja izvan snage, odluka o stavljanju izvan snage tog izuzeća primjenjivat će se tek od početka sljedećeg planskog razdoblja ([46]) .

Komisija može djelovati na vlastitu inicijativu ili nakon procjene pisane pritužbe na odobreno izuzeće koju su podnijeli:

— država članica,

— operator zrakoplova,

— upravno tijelo dotične zračne luke Unije,

— opskrbljivač zrakoplovnim gorivom.

Kako bi se Komisiji olakšala procjena tog pitanja i odluka treba li donijeti provedbeni akt kako bi se zatražilo stavljanje izvan snage odobrenog izuzeća, Komisija može zatražiti sve potrebne informacije od država članica i operatora zrakoplova. Člankom 5. stavkom 10. RFEUA-e od država članica i operatora zrakoplova zahtijeva se da bez nepotrebne odgode dostave informacije, a države članice dužne su operatorima zrakoplova olakšati pružanje informacija.

([46]) Članak 2. točka (d) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.), „plansko razdoblje” znači ljetno ili zimsko razdoblje kako se koriste u redovima letenja zračnih prijevoznika.