C/2024/5997

9.10.2024

SPOROČILO KOMISIJE

Smernice za razlago uporabe izvzetij iz člena 5 Uredbe (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (ReFuelEU za letalstvo)

(C/2024/5997)

KAZALO

Stran

1. Uvod ... 3
2. Področje uporabe člena 5 uredbe o ReFuelEU za letalstvo: obveznost polnjenja goriva za operatorje zrakoplovov ... 4
2.1. Za koga velja obveznost iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo in kateri leti spadajo na njegovo področje uporabe? ... 4
2.2. Kaj pomeni pravna obveznost iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo? ... 5
2.3. Kdaj in kje mora operator zrakoplova natočiti gorivo? ... 6
2.4. Ali morajo operatorji zrakoplovov iz tretjih držav natočiti gorivo v skladu s členom 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo? ... 6
2.5. Kakšna je vloga organa za upravljanje letališča Unije? ... 7
3. Izvzetja iz obveznosti polnjenja z gorivom ... 7
4. Člen 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo: nedoseganje zahteve v višini 90 % polnjenja z gorivom na odhodnem letališču Unije iz varnostnih razlogov ... 7
4.1. Neizpolnjevanje obveznosti polnjenja z gorivom. Vpliv na letno poročanje v skladu s členom 8 uredbe o ReFuelEU za letalstvo ... 8
4.2. Primeri dogodkov, ki zahtevajo polnjenje letalskega goriva zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva, in dokazil (utemeljitev) ... 9
4.3. Kako dolgo mora operator zrakoplova hraniti dokazila? ... 11
4.4. Premisleki v zvezi z izbiro nadomestnega letališča in diskrecijskim gorivom ... 11
5. Člen 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo: začasno izvzetje iz obveznosti polnjenja z gorivom ... 12
5.1. Prvi pogoj: zahteva glede razdalje ... 12
5.2. Drugi pogoj: zahteve iz člena 5(3)(a) in (b) ... 13
5.2.1. Člen 5(3)(a) uredbe o ReFuelEU za letalstvo – resne in ponavljajoče se operativne težave ter nerazumni časi odprave letal ... 13
5.2.2. Člen 5(3)(b) – strukturne težave z dobavo goriva, ki izhajajo iz geografskih značilnosti ... 15
6. Pristojni organ za namene člena 5 uredbe o ReFuelEU za letalstvo ... 18
6.1. Vloga organov za namene člena 5(2) in (3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo ... 18
6.2. Kdo je pristojen za izvrševanje obveznosti polnjenja z gorivom in nalaganje glob? ... 18
7. Sodelovanje med organi ... 20
8. O postopku vlaganja zahteve za izvzetje v skladu s členom 5(3)(a) ali (b) uredbe o ReFuelEU za letalstvo in vlogi Komisije ... 21
8.1. Trajanje in podaljšanje izvzetja ... 21
8.2. Kdaj je treba predložiti zahtevo pristojnemu organu? ... 21
8.3. Pristojni organ lahko zahteva dodatne informacije ... 21
8.4. Odločitev pristojnega organa (člen 5(6) uredbe o ReFuelEU za letalstvo) ... 21
8.5. Kdaj se začne uporabljati nacionalna odločitev? ... 22

8.6. Vloga Komisije 22
8.6.1. Objava seznama izvzetij 22
8.6.2. O pritožbah v zvezi z odobrenimi izvzetji 22

1. **UVOD**

Namen Uredbe (EU) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz (v nadaljnjem besedilu: uredba o ReFuelEU za letalstvo ali Uredba) ([1]) je zagotoviti, da bo zračni promet Evropske unije (EU) izpolnjeval podnebne cilje Unije za leti 2030 in 2050, hkrati pa ima Uredba ključno vlogo pri uresničevanju uredbe o evropskih podnebnih pravilih ([2]) in ob tem ohranja enake konkurenčne pogoje na notranjem trgu. V Uredbi so določena harmonizirana pravila o dobavi in uporabi trajnostnih letalskih goriv v Uniji. Dobavitelji letalskega goriva morajo letalskemu trgu dobavljati vse višje minimalne deleže trajnostnih letalskih goriv in sintetičnih letalskih goriv. Organi za upravljanje letališč morajo olajšati dostop do trajnostnih letalskih goriv. Operatorji zrakoplovov z odhodi z letališč Unije morajo natočiti letalsko gorivo, potrebno za njihov celoten let, pri čemer se morajo izogibati prekomernim emisijam, povezanim z dodatno težo, in čim bolj zmanjšati tveganje selitve virov CO_2 zaradi praks prevoza presežnega goriva ([3]).

V Uredbi sta določeni obveznosti poročanja in zbiranja podatkov za operatorje zrakoplovov in dobavitelje goriva, ki morajo poročati pristojnim organom in Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA). Določeni so tudi pravila o imenovanju pristojnih organov v državah članicah, ki bodo izvajali in izvrševali Uredbo, ter zahteva po zagotovitvi učinkovitih, sorazmernih in odvračilnih kazni v primeru neizpolnjevanja obveznosti.

Kot je pojasnjeno v uvodnih izjavah 5 in 28 Uredbe, prakse prevoza presežnega goriva niso trajnostne in bi se jim bilo treba izogibati, saj ogrožajo prizadevanja Unije za zmanjšanje vpliva prevoza na okolje. Te prakse bi bile v nasprotju s cilji razogljičenja v letalstvu, saj bi večja teža zrakoplova povečala porabo goriva in s tem povezane emisije (CO_2 in emisije, ki niso emisije CO_2) na določenem letu. V členu 5 uredbe o ReFuelEU za letalstvo je zato določena obveznost polnjenja goriva za operatorje zrakoplovov pred odhodom z določenega letališča Unije.

Prakse prevoza presežnega goriva bi lahko ogrozile enake konkurenčne pogoje. Glede na to se člen 5 uredbe o ReFuelEU za letalstvo uporablja za operatorje zrakoplovov iz EU in zunaj nje po vsej EU. Končni cilj člena 5 Uredbe je preprečiti razdrobljenost trga zračnega prevoza EU, se izogniti izkrivljanjem in nepoštenim praksam operatorjev zrakoplovov za izogibanje stroškom v zvezi s polnjenjem goriva ter spodbujati prehod s fosilnih goriv. Obveznost polnjenja goriva iz člena 5 je zato ključen sestavni del Uredbe.

Možno je, da v izjemnih primerih in kadar je to ustrezno utemeljeno, operator zrakoplova ne dosega praga, določenega v členu 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, kadar je to potrebno zaradi skladnosti z veljavnimi pravili o varnosti goriva. Poleg tega lahko, kadar je to ustrezno utemeljeno, od pristojnega organa (ali organov) zahteva začasno izvzetje iz obveznosti polnjenja goriva. V členu 5(3) Uredbe so določeni pogoji, ki morajo biti izpolnjeni, da se lahko zahteva tako izvzetje.

Komisija je s členom 5(11) uredbe o ReFuelEU za letalstvo pooblaščena, da sprejme smernice o uporabi izvzetij iz člena 5. V te smernice je treba vključiti elemente, ki jih mora zagotoviti operator zrakoplova za utemeljitev navedenih izvzetij.

V teh razlagalnih smernicah je podana razlaga Komisije glede uporabe izvzetij iz člena 5(2) in (3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Njihov namen je pomagati organom držav članic pri odločanju o odobritvi zahtev za izvzetje. Omenjene smernice naj bi tudi prispevale k zagotavljanju doslednejše uporabe Uredbe in njenega izvrševanja. Da bi zagotovili dosledno uporabo izvzetij iz člena 5 Uredbe po vsej EU, o vprašanjih razlage in uporabe ustreznega pravnega okvira razpravlja strokovna skupina Komisije za trajnostno letalstvo (E03118/2) ([4]) ob podpori agencije EASA. Sodišče Evropske unije je edino pristojno za uradno razlago prava Unije.

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

([2]) Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021, str. 1).

([3]) Prevoz presežnega goriva je praksa, pri kateri zrakoplov prevaža več goriva, kot je potrebno za njegov let, da bi zmanjšal polnjenje goriva na namembnem letališču ali se mu izognil.

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

2. PODROČJE UPORABE ČLENA 5 UREDBE O REFUELEU ZA LETALSTVO: OBVEZNOST POLNJENJA GORIVA ZA OPERATORJE ZRAKOPLOVOV

V členu 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je od operatorjev zrakoplovov zahtevano, da na določenem letališču Unije, s katerega opravljajo lete v komercialnem zračnem prevozu, natočijo „najmanj 90 % letne potrebe po letalskem gorivu“.

Cilj te določbe je zagotoviti, da je količina letalskega goriva, natočenega pred odhodom z določenega letališča Unije, sorazmerna s količino letalskega goriva, ki je potrebna za opravljanje letov z odhodom s tega letališča Unije v posameznem letu.

Da bi dosegli cilj iz člena 5 v zvezi z obveznostjo polnjenja z gorivom na odhodnem letališču Unije, bi morale zadevne strani v letalskem sektorju, in sicer organi za upravljanje letališč Unije, operatorji zrakoplovov, proizvajalci goriva, dobavitelji letalskega goriva in izvajalci oskrbe z gorivom, sodelovati, da bi zagotovile nemoten prehod in čim bolj zmanjšale operativne težave.

2.1. Za koga velja obveznost iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo in kateri leti spadajo na njegovo področje uporabe?

Vsi operatorji zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe uredbe o ReFuelEU za letalstvo, so pravno zavezani izpolnjevanju obveznosti polnjenja z gorivom iz člena 5(1) Uredbe pri odhodu z letališča Unije. V členu 3(3) Uredbe je „operator zrakoplova“ opredeljen kot „oseb[a], ki je v predhodnem poročevalnem obdobju opravila ([5]) najmanj 500 letov v komercialnem potniškem zračnem prevozu ali 52 letov v komercialnem tovornem zračnem prevozu z odhodom z letališč Unije ali, kadar te osebe ni mogoče opredeliti, [lastnik] zrakoplova“.

Operator zrakoplova se identificira s klicnim znakom, ki se uporablja za namene kontrole zračnega prometa, kot je določen v operativnem načrtu leta (identifikacija zrakoplova). Klicni znak je naslednji:

a) če operativni načrt leta vsebuje označevalnik ICAO za agencijo, ki upravlja zrakoplov, je edinstveni operator zrakoplova tista operativna agencija zrakoplova, ki ji je bil dodeljen ta označevalnik ICAO ([6]);

b) če operativni načrt leta vsebuje nacionalnost ali skupno oznako in registrsko oznako zrakoplova, ki je izrecno navedena v certifikatu operatorja zrakoplova ali enakovrednem dokumentu ali v dokumentu, ki ga izda država in v katerem je identificiran operator zrakoplova, je edinstveni operator zrakoplova pravna ali fizična oseba, ki ima certifikat operatorja zrakoplova (ali enakovredni dokument) ali je navedena v dokumentu;

c) če operatorja zrakoplova ni mogoče identificirati, je operator zrakoplova njegov lastnik.

Člen 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo se uporablja za zrakoplove v civilnem letalstvu, ki opravljajo lete v komercialnem zračnem prevozu, v skladu z drugim pododstavkom člena 2(1). V členu 3(4) je „let v komercialnem zračnem prevozu“ opredeljen kot „let, namenjen prevozu potnikov, tovora ali pošte za plačilo ali najem, vključno z letom poslovnega letalstva, ki se opravi v komercialne namene“.

V okviru pogodb o zakupu s posadko zrakoplov zakupodajalec (lastnik zrakoplova), ki v glavnem ostaja odgovoren za stanje in vzdrževanje zrakoplova, upravlja v korist zakupnika (subjekta, ki zakupi zrakoplov), ki ima dejanski nadzor nad letom. Domneva se torej, da je operator tega leta zakupnik in da bo v načrtu leta označevalnik ICAO tega zakupnika.

V okviru pogodbe o zakupu brez posadke zrakoplov upravlja zakupnik na podlagi svojega certifikata operatorja zrakoplova in se nadzor nad zrakoplovom dejansko prenese na zakupnika. Zato se domneva, da je operator zrakoplova zakupnik in da bi moral biti v načrtu leta naveden označevalnik ICAO tega zakupnika.

([5]) Pojem opravljanja leta je treba razumeti v gospodarskem smislu. To pomeni, da se ‚oseba‘, omenjena v opredelitvi ‚operatorja zrakoplova‘, ne nanaša na primer na pilota, ki upravlja zrakoplov v imenu pravne osebe.

([6]) Označevalniki ICAO so na voljo v dokumentu Doc 8585 – Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (Dokument 8585 – Oznake za agencije, ki upravljajo zrakoplove, letalske organe in službe).

Uredba se ne uporablja za vojaška letala in lete, namenjene zgolj za humanitarne operacije, operacije repatriacije in vrnitve ([7]), naj bo ta prostovoljna ali prisilna, vključno s ponovnimi sprejemi, iskalne in reševalne operacije, operacije pomoči pri nesrečah ali v zdravstvene namene ter za carinske, policijske in gasilske operacije. Izključeni so tudi državni leti, s katerimi se prevažajo voditelji držav, vodje vlad in vladni ministri tretjih držav. Prav tako so izključeni leti za usposabljanje (kadar gre zgolj za nekomercialni let) in krožni leti (odhodi in prihodi na isto letališče brez vmesnega postanka). Razlog za izključitev teh letov je, da se opravljajo v izjemnih okoliščinah in jih zato ni mogoče vedno načrtovati enako kot standardne lete v komercialnem zračnem prevozu, zato morda pri njih ni vedno mogoče izpolniti obveznosti na podlagi te določbe (glej uvodno izjavo 17 uredbe o ReFuelEU za letalstvo). V praksi je mogoče izključene lete identificirati s kodo izvzetja osrednjega urada Eurocontrola za pristojbine na zračnih poteh (CRCO) in/ali poljem za identifikacijo leta v operativnem načrtu leta.

Leti za namene vzdrževanja ali premeščanja ali preleti osebja so vključeni v področje uporabe člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, če se štejejo za dejavnosti, povezane s komercialnimi dejavnostmi operatorja zrakoplova. Izključeni so na primer leti zaradi postavitve in preleti, povezani z iskalnimi in reševalnimi operacijami. Leti, ki se opravljajo v okviru obveznosti javne službe, spadajo na področje uporabe Uredbe.

Da bi zagotovili enake konkurenčne pogoje, uredba o ReFuelEU za letalstvo zajema čim večji delež komercialnega zračnega prometa na celotnem letalskem trgu Unije. Obveznost iz člena 5(1) Uredbe zato velja za vse operatorje zrakoplovov, ki so opravili najmanj 500 letov v komercialnem potniškem zračnem prevozu ali 52 letov v komercialnem tovornem zračnem prevozu. Kljub temu Uredba operatorjem zrakoplovov omogoča, da se zaradi uresničevanja ambicioznejših ciljev odločijo za izpolnjevanje obveznosti iz člena 2(3), ki določa pravno podlago in postopek v ta namen. .

Komisija ob pomoči Eurocontrola in v sodelovanju z državami članicami na svojem spletišču pripravlja in objavlja letno posodobljen seznam operatorjev zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe uredbe o ReFuelEU za letalstvo, pri čemer so razvrščeni glede na odgovorno državo članico ([8]).

2.2. **Kaj pomeni pravna obveznost iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo?**

90-odstotni prag za polnjenje goriva, ki se zahteva v členu 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, se nanaša na „letno potrebo po letalskem gorivu“. V členu 3(24) Uredbe je ta opredeljena kot količina letalskega goriva, opredeljenega kot „gorivo za potovanje“ in „gorivo za vožnjo po tleh“ v Prilogi IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 ([9]). Operator zrakoplova na določenem letališču Unije natoči najmanj 90 % letne potrebe po gorivu (tj. za potovanje in vožnjo po tleh za vzlet) za opravljanje vseh odhodnih letov, ki jih zajema uredba o ReFuelEU za letalstvo, s tega letališča Unije v poročevalnem obdobju (tj. od 1. januarja do 31. decembra leta pred letom poročanja).

Obveznosti poročanja iz člena 8 in Priloge II k uredbi o ReFuelEU za letalstvo se nanašajo na letno vsoto goriva, načrtovanega za vse lete z odhodom z določenega letališča Unije, in letno vsoto goriva, natočenega za te lete. Odvisno od postopkov, ki jih uporablja operator zrakoplova, se lahko polnjenje goriva dokaže na različne načine (npr. (i) z računi za gorivo, ki jih izdajo dobavitelji goriva, (ii) z razliko med količino goriva ob prihodu na letališče Unije in količino goriva ob odhodu s tega letališča Unije ter (iii) z informacijami, pridobljenimi iz virov, kot so dnevnik potovanja zrakoplova, tehnični dnevnik in operativni načrt leta).

Obveznost polnjenja z gorivom na odhodnem letališču Unije se nanaša na „letalsko gorivo“. V členu 3(6) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je letalsko gorivo opredeljeno kot nadomestno gorivo, proizvedeno za neposredno uporabo v zrakoplovih. Z drugimi besedami, obveznost polnjenja z gorivom se nanaša na vsa razpoložljiva goriva za letalstvo, vključno s konvencionalnimi letalskimi gorivi.

([7]) V smislu zakonodaje EU na področju migracijske in azilne politike.

([8]) Glej seznam operatorjev zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe uredbe o ReFuelEU za letalstvo, na spletišču GD za mobilnost in promet (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sl).

([9]) Za več podrobnosti glej točko CAT.OP.MPA.181 Fuel/energy scheme – fuel/energy planning and inflight re-planning policy – aeroplanes (Shema za gorivo/energijo – načrtovanje goriva/energije in politika ponovnega načrtovanja med letom – letala).

Operator zrakoplova, ki neizpolnjevanja zahteve po polnjenju z gorivom v višini najmanj 90 % „letne potrebe po letalskem gorivu“ v skladu s členom 5(2) in (3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo ne utemelji ustrezno, je kaznovan z globo. To globo naložijo organi držav članic v skladu s členom 12(2) Uredbe. Tak operator zrakoplova je kljub temu lahko oproščen globe, če lahko dokaže, da ni izpolnil obveznosti iz člena 5 zaradi izjemnih in nepredvidljivih okoliščin, na katere ni mogel vplivati in katerih posledicam se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

2.3. **Kdaj in kje mora operator zrakoplova natočiti gorivo?**

Operator zrakoplova, ki spada na področje uporabe uredbe o ReFuelEU za letalstvo, bo moral napolniti gorivo ob odhodu z letališča Unije (tj. letališča odhoda).

V členu 3(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je „letališče Unije“ opredeljeno kot letališče, kakor je opredeljeno v členu 2 Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta o letaliških pristojbinah. Tam je letališče opredeljeno kot „kater[akoli] površin[a], ki je posebej prilagojena za pristajanje, vzletanje in manevriranje zrakoplovov, vključno s pomožnimi objekti, napravami in sredstvi, ki se lahko uporabljajo pri teh operacijah za potrebe prometa zrakoplovov in storitev v zvezi z njimi, ter z objekti, napravami in sredstvi za zagotavljanje podpore komercialnemu zračnemu prevozu“ ([10]).

Letališča Unije, ki spadajo na področje uporabe uredbe o ReFuelEU za letalstvo, so letališča, na katerih potniški promet presega 800 000 potnikov ali na katerih tovorni promet presega 100 000 ton v predhodnem poročevalnem obdobju. Ta prag je bil določen, da se prepreči nalaganje nepotrebnega bremena operacijam zračnega prevoza na majhnih letališčih.

Letališča v najbolj oddaljenih regijah, kot so opredeljene v členu 349 PDEU, tj. Gvadelup, Francoska Gvajana, Martinik, Mayotte, Reunion, Saint-Martin, Azori, Madeira in Kanarski otoki, ne spadajo na področje uporabe člena 5 uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

Države članice so lahko ambicioznejše in se kljub temu odločijo, da uredba o ReFuelEU za letalstvo velja tudi za letališče na njihovem ozemlju, ki ne dosega zahtevanega praga, ali letališče v najbolj oddaljeni regiji. Organ za upravljanje letališča se lahko odloči tudi za vključitev letališča, ki ga upravlja, ter za to, da se to letališče obravnava kot letališče Unije in da se zanj uporablja Uredba, in sicer tako, da vloži zahtevo pri ustreznih pristojnih organih. Organ za upravljanje letališča mora v svoji zahtevi dokazati, da letališče, ki kandidira, izpolnjuje zahteve iz člena 6(1) Uredbe. Pravna podlaga in postopek za to sta določena v členu 2(2) Uredbe.

Komisija v sodelovanju z državami članicami pripravi seznam letališč Unije v okviru uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Ta seznam se letno posodablja ([11]).

2.4. **Ali morajo operatorji zrakoplovov iz tretjih držav natočiti gorivo v skladu s členom 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo?**

Kot je pojasnjeno v razdelku 2.3, se obveznost polnjenja z gorivom v višini najmanj 90 % letne potrebe po letalskem gorivu uporablja na letališču odhoda v Uniji. Za operatorja zrakoplova iz tretje države se zato uporablja obveznost iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo pri odhodu z letališča Unije, če je v predhodnem poročevalnem obdobju opravil 500 letov v komercialnem potniškem zračnem prevozu ali 52 letov v komercialnem tovornem zračnem prevozu z letališč Unije. V praksi to pomeni, da mora operator zrakoplova iz tretje države na letališčih Unije, s katerih opravlja lete, zagotoviti polnjenje 90 % svoje letne potrebe po letalskem gorivu za odhode z letališč Unije.

Operator zrakoplova iz tretje države, ki ne izpolnjuje obveznosti iz člena 5, se kaznuje z globo, ki jo naloži pristojni organ države članice (glej člen 12(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo), razen če je tako neizpolnjevanje ustrezno utemeljeno v skladu s členom 5(2) ali (3) Uredbe ali je posledica izjemnih in nepredvidljivih okoliščin v skladu s tretjim stavkom člena 12(2) Uredbe.

([10]) Člen 2(1) Direktive 2009/12/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2009 o letaliških pristojbinah (direktiva o letaliških pristojbinah) (UL L 70, 14.3.2009, str. 11).

([11]) Glej seznam letališč Unije, ki spadajo na področje uporabe uredbe o ReFuelEU za letalstvo, na spletišču GD za mobilnost in promet (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sl).

2.5. **Kakšna je vloga organa za upravljanje letališča Unije?**

Ključna vloga organov za upravljanje letališč Unije, ki spadajo na področje uporabe Uredbe, je spodbujanje operatorjev zrakoplovov k izpolnjevanju obveznosti polnjenja z gorivom. Organ za upravljanje letališča Unije bi moral v zvezi s tem načrtovati človeške in infrastrukturne vire (npr. zadostno in usposobljeno osebje, zmogljivost rezervoarjev in dobava goriva, cisterne, hidrantni sistemi itd.), ki so potrebni, da se operatorjem zrakoplovov olajša izpolnjevanje obveznosti iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

Vendar je treba opozoriti, da nekatera letališča (npr. na otokih) zaradi svojega geografskega položaja morda nimajo potrebne infrastrukture in/ali dobave letalskega goriva in zato morda ne morejo omogočiti ponavljajočega se polnjenja z letalskim gorivom na letališču v enakem obsegu kot druga letališča z več viri. Operatorji zrakoplovov lahko zato v primeru posebnih okoliščin, določenih v členu 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, zaprosijo za začasna izvzetja iz obveznosti polnjenja z gorivom za nekatere proge, ki povezujejo letališča na otokih brez železniških ali cestnih povezav z letališčem Unije.

3. IZVZETJA IZ OBVEZNOSTI POLNJENJA Z GORIVOM

Operatorji zrakoplovov imajo v skladu s členom 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo možnost, da ne dosežejo praga, ki ga zahteva obveznost polnjenja z gorivom, kadar je to ustrezno utemeljeno zaradi skladnosti z veljavnimi pravili o varnosti goriva, tj. z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 ([12]). V zvezi s tem je treba spoštovati odločitev vodij zrakoplova o končnem polnjenju goriva pred odhodom z letališča Unije brez vmešavanja operatorja zrakoplova ([13]) (glej podrobnosti v razdelku 4). O izvzetjih, utemeljenih v skladu s členom 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, se poroča naknadno v letnem poročilu, ki ga predloži operator zrakoplova, kot je določeno v členu 8 Uredbe.

Druga izvzetja iz obveznosti polnjenja z gorivom iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo so omejena na dva primera, opredeljena v členu 5(3), točki (a) in (b), Uredbe, zanje pa je potrebna predhodna utemeljena in podrobna zahteva pristojnemu organu. Te izjeme se zahtevajo predhodno, glej podrobnosti v razdelkih 5 in 8. Prva možnost izvzetja iz člena 5(1) je omejena na določene proge z odhodi z letališč Unije in na posebne razmere, tj. resne in ponavljajoče se operativne težave pri polnjenju zrakoplova z gorivom na določenem letališču Unije, zaradi katerih operatorji zrakoplovov teh ne morejo odpraviti v razumnem času. Druga možnost se nanaša na strukturne težave z dobavo goriva, ki izhajajo iz geografskih značilnosti določenega letališča Unije, zaradi česar so cene letalskih goriv znatno višje, zadevni operator zrakoplova pa je v precej slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s tržnimi pogoji na drugih letališčih Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi.

4. ČLEN 5(2) UREDBE O REFUELEU ZA LETALSTVO: NEDOSEGANJE ZAHTEVE V VIŠINI 90 % POLNJENJA Z GORIVOM NA ODHODNEM LETALIŠČU UNIJE IZ VARNOSTNIH RAZLOGOV

V členu 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je določeno, da ima operator zrakoplova možnost, da ne dosega praga 90 % „letne potrebe po letalskem gorivu“ (tj. gorivu za potovanje in vožnjo po tleh za vzlet) na odhodnem letališču Unije, če je to potrebno zaradi skladnosti z veljavnimi pravili o varnosti goriva. V tej določbi je upoštevana potreba po zagotovitvi skladnosti na primer z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 ([14]) in, natančneje, s pravili o varnosti iz Priloge IV: točke CAT.OP.MPA.180, 181, 182 in 260 ter po potrebi točka CAT.OP.MPA.185 za upravljanje in načrtovanje goriva med letom. Podrobnosti o navedenih določbah so navedene v sprejemljivih načinih usklajevanja (AMC) in navodilih EASA za operacije komercialnega zračnega prevoza iz dela CAT Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah ([15]).

([12]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181, (c)(8), „diskrecijsko gorivo […], če ga zahteva vodja zrakoplova“, Priloga IV, poddel B, k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012.

([14]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

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

Več podrobnosti o možnih utemeljitvah za nedoseganje praga za polnjenje z gorivom iz varnostnih razlogov (in zahtevanih dokazilih) je na voljo v razdelkih od 4.1 do 4.4.

4.1. **Neizpolnjevanje obveznosti polnjenja z gorivom. Vpliv na letno poročanje v skladu s členom 8 uredbe o ReFuelEU za letalstvo** ([16])

Primere, ko operator zrakoplova ne dosega 90-odstotne obveznosti polnjenja „letne potrebe po letalskem gorivu“ (gorivu za potovanje in vožnjo po tleh) na odhodnem letališču Unije, je treba ustrezno utemeljiti pristojnemu organu ali organom, odgovornim za zadevno letališče Unije, kjer operator zrakoplova ne dosega 90-odstotnega praga, in agenciji EASA.

Natančneje, operator zrakoplova mora utemeljiti, zakaj količine letalskega goriva ne dosegajo 90-odstotnega praga in ne količin letalskega goriva, vključenih v 10-odstotno rezervo, kot je določeno v členu 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Povedano drugače, operator zrakoplova mora poročati o skupnih povezanih količinah goriva (natočenega pri prejšnjih letih) zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva, ki operatorju zrakoplova preprečujejo izpolnjevanje zahteve glede 90-odstotnega polnjenja na določenem letališču Unije. Operator zrakoplova mora v svojem poročanju v skladu s členom 8 Uredbe navesti, katere proge so prizadete.

Te informacije (vključno z utemeljitvijo) je treba vključiti v poročilo, ki ga mora operator zrakoplova predložiti pristojnim organom in agenciji EASA v skladu s členom 8 uredbe o ReFuelEU za letalstvo (tj. letno poročilo) in ki ga mora predhodno preveriti neodvisni preveritelj, kot je zahtevano v členu 8(3) Uredbe ([17]).

Operator zrakoplova mora v svoje utemeljitve v skladu s členom 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo vključiti naslednje:

— utemeljitev, zakaj ne dosega letnega praga iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo zaradi skladnosti z veljavnimi pravili o varnosti goriva,

— navedbo prizadetih prog (tj. zaporedje dohodnih in odhodnih letov na letališču Unije) ter količin goriva, povezanih z gorivom, natočenim iz varnostnih razlogov.

Pristojni organ lahko sprejme utemeljitev, če so izpolnjene veljavne zahteve in če je ustrezno utemeljena. Pristojni organ se lahko pri ocenjevanju, ali utemeljitev izpolnjuje veljavna pravila o varnosti goriva, posvetuje z agencijo EASA.

1. primer: operator zrakoplova **Y** leti z letališča **A** do letališča Unije **B**. Operator zrakoplova **Y** je dodeljen imenovanemu generalnemu direktoratu za civilno letalstvo (**A-DGCA**). Ob koncu poročevalnega leta mora **Y** predložiti agenciji EASA in **A-DGCA** podatek o letnih količinah natočenega goriva, letni potrebi po letalskem gorivu in letnih količinah nenatočenega goriva ([18]). Poleg tega bo moral **Y** ob koncu poročevalnega leta organe letališč Unije obvestiti o nenatočenih količinah, če iz varnostnih razlogov ne dosega praga za polnjenje z gorivom.

V tem primeru operator zrakoplova **Y** ne dosega praga „letne potrebe po letalskem gorivu“ na letališču Unije **B**, ker so na nekatere lete na progi **A–B** vplivale napovedane vremenske razmere, zaradi katerih je bilo treba iz varnostnih razlogov na letališču **A** natočiti več goriva (presežek goriva se vedno natoči na prejšnjem letališču). V nasprotju z napovedjo pa se je vreme med leti na splošno izboljšalo in zrakoplov je večkrat pristal na letališču Unije **B** z več goriva, kot je bilo pričakovano, in zato ni bilo mogoče polniti goriva na letališču **B** za naslednji let, ker je imel zrakoplov v rezervoarju že dovolj goriva. Čeprav **Y** ni izpolnjeval zahteve iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo za letališče Unije **B**, je bilo to utemeljeno zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva.

([16]) Več podrobnosti o možnostih poročanja je na voljo v priročniku za operatorje zrakoplovov in preveritelje (tj. organe za preverjanje) (člen 8 uredbe o ReFuelEU za letalstvo in Priloga II k njej).

([17]) V členu 8(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je navedeno, da „[p]oročilo preveri neodvisni preveritelj v skladu z zahtevami iz členov 14 in 15 Direktive 2003/87/ES ter izvedbenih aktov, sprejetih na tej podlagi“. To pomeni, da postopek preverjanja in akreditirane preveritelje za namene Uredbe urejajo pravila EU ETS, zlasti tista, ki so določena za letalski sektor.

([18]) Glej člen 3 za opredelitve pojmov, člen 8 o obveznostih poročanja za operatorje zrakoplovov in Prilogo II za predlogo za poročanje v skladu z uredbo o ReFuelEU za letalstvo.

2. primer: operator zrakoplova **Y** leti z letališča **C** na letališče **D** in nazaj na letališče **C** (proga **C–D–C**), ki so vsa letališča Unije. Iz 1. primera izhaja, da je operator zrakoplova **Y** dodeljen pristojnemu organu **A-DGCA**. Ob koncu poročevalnega leta mora **Y** predložiti agenciji EASA in pristojnim organom podatek o letnih količinah natočenega goriva, letni potrebi po letalskem gorivu in letnih količinah nenatočenega goriva ([19]). Poleg tega bo moral **Y** ob koncu poročevalnega leta organe letališč Unije obvestiti o nenatočenih količinah, kadar zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva ne dosega praga za polnjenje z gorivom.

V tem primeru operator zrakoplova **Y** ne dosega praga „letne potrebe po letalskem gorivu“ na letališču **D**, ker v skladu s točko CAT.OP.MPA.181, črka (c)(4)(l), Priloge IV k Uredbi (EU) št. 965/2012 leti na progi **C–D** zahtevajo nadomestno namembno letališče **E**, ki je daleč od letališča **D**. Na poti nazaj na letališče **C** (proga **D–C**) je nadomestno namembno letališče **F** zelo blizu letališča **C**. Letalo bo zato na letališču **D** vedno pristalo z več goriva, kot je potrebno za vrnitev na letališče **C**, zaradi česar ne more polniti goriva na letališču **D** za naslednji let nazaj na letališče **C**, saj je imel **Y** že dovolj goriva v rezervoarju. Operator zrakoplova **Y** zato ni izpolnjeval zahteve iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo za letališče **D** iz razlogov, povezanih z varnostjo goriva.

Enako se lahko zgodi za izolirana letališča, za katera je v točkah CAT.OP.MPA.181, črka (c)(4)(ii), in AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 zahtevano dodatno gorivo za približno dve uri obratovanja na takih izoliranih letališčih. To lahko znatno zmanjša potrebo po ponovnem polnjenju goriva za vrnitev.

Na kratko, operator zrakoplova mora, da bi izpolnil zahteve iz člena 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo (tj. obveznost ustrezne utemeljitve), pristojnim organom in agenciji EASA sporočiti varnostne razloge za polnjenje z gorivom pri letih s prihodom na letališče Unije, zaradi katerih operator zrakoplova ne izpolnjuje letne zahteve glede polnjenja z gorivom. Količine goriva, ki jih je treba utemeljiti, so omejene na razliko med 90 % letne potrebe po letalskem gorivu in letnim dejanskim polnjenjem letalskega goriva na letališču Unije, na katerem operator zrakoplova ne izpolnjuje zahteve glede polnjenja.

Operator zrakoplova bi moral jasno navesti razmerje med količino natočenega goriva in varnostnimi razlogi. Utemeljitev (dokazila) bi morala ustrezati količinam natočenega goriva in navedenim razlogom. Če ni mogoče dokazati ujemanja med količinami polnjenja in utemeljitvami, lahko to pomeni kršitev člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

4.2. **Primeri dogodkov, ki zahtevajo polnjenje letalskega goriva zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva, in dokazil (utemeljitev)**

Naslednji seznam primerov, ki zahtevajo polnjenje letalskega goriva iz varnostnih razlogov, ni izčrpen, vendar vključuje najpogostejše dogodke ([21]), ki utemeljujejo potrebo po polnjenju več goriva na odhodnem letališču zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva in posledično pomenijo tveganje, da ne bo dosežen prag za polnjenje z gorivom na namembnem letališču Unije. Poleg primerov so navedeni dokumenti, ki bi jih operator zrakoplova moral predložiti pristojnim organom, da bi utemeljil nedoseganje praga iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

V vsakem primeru morajo pristojni organi v sodelovanju z agencijo EASA zagotoviti, da se vzpostavi pravo ravnovesje med varnostjo ter obveznostmi v skladu z uredbo o ReFuelEU za letalstvo glede polnjenja z gorivom in poročanja. Zagotavljanje varnosti je bistvenega pomena, zato morajo organi vedno dobro presoditi, kakšna raven dokazov je potrebna za utemeljitev pomislekov glede varnosti. Potreba po dodatnem gorivu pogosto temelji na strokovnem znanju osebja v nadzornem centru upravljavca ali izkušnjah pilotov.

([19]) Glej člen 3 za opredelitve pojmov, člen 8 o obveznostih poročanja za operatorje zrakoplovov in Prilogo II za predlogo za poročanje v skladu z uredbo o ReFuelEU za letalstvo.
([20]) Sprejemljivi načini usklajevanja 7.
([21]) Glede na poročanje agencije EASA in operatorjev zrakoplovov v odgovorih na vprašalnik Komisije za pripravo tega dokumenta.

— Primeri pomanjkanja letalskega goriva (vključno z najnižjimi nakupnimi količinami, ki jih določi dobavitelj goriva na letališčih Unije z geografskimi razmerami, kot so otoki) ali kontaminacije letalskega goriva na namembnem letališču, ki so utemeljeni z ustreznim obvestilom pilotom (NOTAM) in/ali sporočilom dobavitelja goriva (če je na voljo) ali katerimi koli drugimi poročili v okviru sistema upravljanja iz točke ORO.GEN.200 „sistem upravljanja“ ([22]) Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 (poročila pilotov, poročila drugih operatorjev, poročila organov ali informacije, ki jih zagotovijo združenja letalskih prevoznikov).

— Neugodne vremenske razmere (ali napovedi slabih vremenskih razmer) pogosto (in zlasti med zimskimi operacijami) utemeljujejo potrebo po dodatnem gorivu (glej točke CAT.OP.MPA.181, črka (b), CAT.OP.MPA.245, črka (a)(1), ter tudi CAT.OP.MPA.245, črka (b)(c), in CAT.OP.MPA.255, črka (b), CAT.OP.MPA.265, črka (a), Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012) ([23]). To velja tudi za druge vremenske razmere (npr. vroče vreme), ki lahko zahtevajo dodatno gorivo za uporabo APU ([24]) zaradi izjemno hladnih ali vročih vremenskih razmer, omejene vidljivosti itd. Utemeljitev mora temeljiti na dejanskih vremenskih poročilih (npr. METAR ([25]) in ATIS ([26])), poročilih o vremenskih napovedih (npr. TAF ([27]), vključno z majhnimi verjetnostmi neugodnih vremenskih razmer, kot je PROB30% ([28])), sporočilih SIGMET ([29]), vremenskih kartah za zračne poti, morebitnih drugih dovolj podrobnih poročilih ali njihovih kombinacijah. Uporabijo se lahko tudi izboljšani vremenski informacijski sistemi, kot je EWINS ([30]) ali podobna orodja. Ta orodja lahko kažejo na zanesljivost vremenskih napovedi, kar upravljavce spodbudi k večjemu polnjenja goriva, kadar pretekli podatki kažejo, da je na namembnem letališču verjetno neugodno vreme (npr. megla), tudi če uradna napoved ne predvideva takega neugodnega vremena.

— Družbeni ukrepi (vključno s protesti ali stavkami na namembnem letališču), utemeljeni na primer s sporočilom letališča in/ali obvestilom pilotom (glej točko CAT.OP.MPA.175, črka (b)(4)(5), in EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175, črka (b), ter točko CAT.OP.MPA.181, črka (b) in črka (c)(7), Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012). Glede na okoliščine lahko grožnja družbenih ukrepov ali stavk prav tako utemelji potrebo po povečanju polnjenja goriva.

— Zamude pri kontroli zračnega prometa na namembnem letališču, utemeljene z obvestilom pilotom ali sporočilom izvajalca upravljavca zračnega prometa (če je na voljo) pred vzletom (točka CAT.OP.MPA.181, črka (b)(6) in črka (c)(7), Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012). Tudi druga poročila ali podatki, kot so pretekli podatki operatorja zrakoplova (vključno s poročili pilota), lahko kažejo na morebitne zamude na namembnem letališču.

— Verjetnost preusmeritev pri kontroli zračnega prometa, utemeljenih z obvestilom pilotom ali sporočilom izvajalca upravljavca zračnega prometa ali drugimi ustreznimi poročili ali podatki (točka CAT.OP.MPA.181, črka (b)(5)(6) in črka (c)(7), Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012). To vključuje pretekle podatke operatorja ali drugih operatorjev in poročila pilotov, v katerih so navedene morebitne preusmeritve na progi.

— Varnostni pomisleki, kot so tisti, povezani z vojnimi konflikti, utemeljeni s sporočilom z letališča, sporočilom dobavitelja goriva in/ali sporočilom pilotom.

([22]) Glej Prilogo III o zahtevah za organizacije v zvezi z zračnimi operacijami k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

([23]) Glej Prilogo IV o operacijah komercialnega zračnega prevoza k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

([24]) Pomožni agregat.

([25]) Meteorološko poročilo za letališče.

([26]) Samodejna storitev letaliških informacij.

([27]) Napoved za območje letališča.

([28]) Verjetnost 30 %.

([29]) Pomembne meteorološke informacije.

([30]) Izboljšani vremenski informacijski sistem.

— Naravne nesreče (npr. potresi, izbruhi vulkanov in poplave), utemeljene s sporočilom z letališča in/ali sporočilom pilotom ali drugimi ustreznimi poročili (točka CAT.OP.MPA.181, črka (b) in črka (c)(7), Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012).

Poleg zgoraj navedenih dokumentov mora operator zrakoplova predložiti operativni načrt leta, ki ga podpiše vodja zrakoplova, vključno z digitalnim podpisom ali digitalno odobritvijo načrta leta. V tem dokumentu je treba navesti skupno količino natočenega goriva (na prejšnjem letu) in njegove posamezne sestavne dele.

Drugi dokumenti, ki jih mora operator zrakoplova po potrebi predložiti pristojnemu organu, da utemelji nedoseganje praga iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva, vključujejo:

— informacije iz dnevnika potovanja,

— vremenska poročila METAR, poročila o vremenskih napovedih TAF, sporočila SIGMET, vremenske karte za zračne poti ali sporočila ANSP ([31]) o vremenskih omejitvah,

— sporočila pilotom,

— sporočila izvajalca upravljavca zračnega prometa in kontrole zračnega prometa (kadar so na voljo);

— zbornike letalskih informacij (AIP),

— sporočila dobavitelja goriva, izvajalca zemeljske oskrbe ali organa za upravljanje letališča,

— operativni načrt leta,

— vse druge informacije, za katere operator zrakoplova meni, da so pomembne in koristne za utemeljitev sporočenih količin goriva, natočenih iz varnostnih razlogov.

Operatorji zrakoplovov morajo neodvisnim preveriteljem predložiti vsa ustrezna dokazila, da jim olajšajo postopek preverjanja letnega poročila v skladu s členom 8 uredbe o ReFuelEU za letalstvo (in zlasti členom 8(3)).

4.3. **Kako dolgo mora operator zrakoplova hraniti dokazila?**

Operatorji zrakoplovov so v skladu z Uredbo dolžni pristojnim organom in agenciji EASA utemeljiti izpolnjevanje zahtev iz člena 5(1) in (2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Zato morajo oceniti, kako dolgo je priporočljivo hraniti ustrezna dokazila, pri čemer morajo upoštevati vidike, kot je možnost upravnih ali sodnih postopkov. Dokazila bi morali hraniti najmanj štiri leta (tj. poročevalno leto + 3 leta hrambe podatkov). To obdobje se lahko med državami članicami razlikuje, saj lahko nacionalna pravila o izvrševanju, ki se uporabljajo za sektor, predpisujejo različne roke. Države članice bi morale pri določanju pravil o kaznih za kršitve Uredbe iz člena 12(1) Uredbe upoštevati priporočilo o hrambi podatkov iz tega razdelka.

4.4. **Premisleki v zvezi z izbiro nadomestnega letališča in diskrecijskim gorivom**

Operatorji zrakoplovov imajo svobodo, da v okviru omejitev iz točke CAT.OP.MPA 192 Priloge IV k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 ([32]) izberejo nadomestno letališče. Pogosto je lahko bolj smiselno izbrati nadomestno letališče, ki je bolj oddaljeno od drugih možnih in bližjih alternativ, iz ekonomskih razlogov, kot so pogodba z upravljavci letališča za vzdrževanje zrakoplovov in/ali pogoji za zagotavljanje boljših storitev potnikom v primeru pristanka na nadomestnem letališču (tj. komercialnem nadomestnem letališču). Vendar izbira nadomestnega letališča ne sme biti sredstvo za prikrivanje ekonomskih praks prevoza presežnega goriva.

([31]) Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa.

([32]) Glej Prilogo IV o operacijah komercialnega zračnega prevoza k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

Podobno operator zrakoplova ne sme naročiti pilotu, naj na določenem letališču iz ekonomskih razlogov natoči več letalskega goriva in ga naloži kot diskrecijsko gorivo. Diskrecijsko gorivo se mora, kot pove že ime, natočiti izključno po presoji vodje zrakoplova in brez vmešavanja operatorja zrakoplova ([33]).

Enako načelo se bo uporabljalo za prakse, pri katerih se prevoz presežnega goriva skriva v drugih kategorijah goriva, na primer kadar so take kategorije napolnjene v količinah, ki so očitno večje od količin, potrebnih za doseganje ciljev vsake od teh vrst goriva (npr. večja količina goriva za vožnjo po tleh, večja količina goriva za potovanje z načrtovanjem nerealne nižje potovalne višine in nerealne vzletne mase).

Prakse, pri katerih se za prikrivanje ekonomičnega prevoza presežnega goriva uporabljajo nadomestno gorivo, diskrecijsko gorivo in druge kategorije goriva, bi pomenile kršitev ustreznih določb uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Take prakse, kadar temeljijo na doslednih dokazih, ki izpolnjujejo tako objektivni kot subjektivni element, lahko kaznujejo pristojni nacionalni organi ([34]).

5. **ČLEN 5(3) UREDBE O REFUELEU ZA LETALSTVO: ZAČASNO IZVZETJE IZ OBVEZNOSTI POLNJENJA Z GORIVOM**

V členu 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je zahtevano, da mora operator zrakoplova vnaprej zahtevati začasno izvzetje:

„V izjemnih primerih lahko operator zrakoplova, kadar je to ustrezno utemeljeno, od pristojnega organa ali organov iz člena 11(6) zahteva začasno izvzetje iz obveznosti iz odstavka 1 tega člena za lete na določeni obstoječi ali novi progi, krajši od 850 kilometrov oziroma 1 200 kilometrov za proge, ki povezujejo letališča na otokih brez železniških ali cestnih povezav, z odhodom z letališča Unije. Navedena razdalja se izračuna po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na zemlji.

Taka zahteva se vloži vsaj tri mesece pred predvidenim datumom začetka uporabe izvzetja, priloži pa se ji podrobna in ustrezna utemeljitev. Taka izjema bi morala biti omejena na naslednje primere:

(a) resne in ponavljajoče se operativne težave pri polnjenju zrakoplovov z gorivom na določenem letališču Unije, zaradi katerih operatorji zrakoplovov teh ne morejo odpraviti v razumnem času, ali

(b) strukturne težave pri dobavi letalskega goriva, ki izhajajo iz geografskih značilnosti določenega letališča Unije, zaradi česar so cene letalskih goriv znatno višje od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste letalskih goriv na drugih letališčih Unije, zlasti zaradi posebnih omejitev pri prevozu goriva ali omejene razpoložljivosti goriv na zadevnem letališču Unije, in zaradi česar je zadevni operator zrakoplova v precej slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s tržnimi pogoji na drugih letališčih Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi.“

Kar zadeva določene proge, je lahko operator zrakoplova začasno izvzet iz obveznosti polnjenja z gorivom na odhodnem letališču Unije, če lahko izkaže resne in ponavljajoče se operativne težave pri polnjenju zrakoplova z gorivom na tem letališču Unije, zaradi katerih ne more odpraviti letal v razumnem času, kar bi lahko vplivalo na povezljivost, zlasti v obrobnih regijah. Izvzetje bi se lahko uporabljalo tudi v primeru strukturnih težav z dobavo goriva, zaradi česar so cene goriva znatno višje od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste goriv na drugih letališčih Unije. Glavni razlog za bistveno višje cene na letališču Unije pa ne bi smel biti večja uporaba trajnostnih letalskih goriv na tem letališču Unije.

Pristojni organ lahko izvzetje odobri le, če so izpolnjene zahteve iz člena 5(3)(a) ali (b) in če je zahteva ustrezno utemeljena.

5.1. **Prvi pogoj: zahteva glede razdalje**

Preden operator zrakoplova zahteva začasno izvzetje v skladu s členom 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, mora zagotoviti, da proga, za katero bi veljalo izvzetje, izpolnjuje zahteve glede razdalje iz navedenega člena. V členu 5(3) sta določeni dve možnosti.

1. Operator zrakoplova lahko zahteva izvzetje za obstoječo ali novo progo z odhodom z letališča Unije, krajšo od 850 km, *ali*

([33]) CAT.OP.MPA.181, (c)(8), „diskrecijsko gorivo […], če ga zahteva vodja zrakoplova“, Priloga IV, poddel B, k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012.

([34]) Glej na primer sodbo Sodišča z dne 6. februarja 2018 v zadevi Altun in drugi, C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, točke 48 do 52.

2. operator zrakoplova lahko zahteva izvzetje za obstoječo ali novo progo, krajšo od 1 200 km, kadar ta proga povezuje letališča na otokih brez železniških ali cestnih povezav. Proga mora potekati z letališča Unije in se lahko nanaša na proge med celino in otokom ali proge med otoki brez povezave s celino.

Operator zrakoplova mora za predložitev zahteve navesti vsaj (i) kode ICAO (Mednarodne organizacije civilnega letalstva) letališč za zadevno progo, (ii) odhodno letališče Unije in (iii) razdaljo v kilometrih, izračunano z Vincentyjevo metodo.

Pristojni organ bo preveril, ali je odhodno letališče letališče Unije v smislu uredbe o ReFuelEU za letalstvo in ali zahtevana proga izpolnjuje zahteve glede razdalje iz člena 5(3) Uredbe. Izračun razdalje temelji na Vincentyjevi metodi izračuna razdalje med dvema točkama na površini sferoida z uporabo svetovnega geodetskega sistema (WGS84) ([35]). Kot osnovo za zemljepisne širine in dolžine aerodromov bi bilo treba uporabiti dokument ICAO 7910 (Kazalniki lokacije) ([36]).

5.2. **Drugi pogoj: zahteve iz člena 5(3)(a) in (b)**

Če je zahteva glede razdalje iz člena 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo izpolnjena, bo moral operator zrakoplova v drugem koraku oceniti, ali proga, za katero zahteva izvzetje, izpolnjuje drugi sklop zahtev iz člena 5(3)(a) ali (b) Uredbe.

Vsaki zahtevi za izvzetje je treba priložiti podrobno in ustrezno utemeljitev ter ustrezna dokazila.

Pristojni organ bo vsako zahtevo ocenil na podlagi analize posameznega primera. Temeljito bo preučil tudi posebne značilnosti zadevnega letališča Unije, ki je v njegovi pristojnosti in na katerem operator zrakoplova zahteva izvzetje iz obveznosti polnjenja goriva. Med ocenjevanjem zahteve lahko stopi v stik z zadevnim letališčem Unije in zaprosi za informacije v zvezi z zahtevo za izvzetje, ki jo je predložil operator zrakoplova. Od letališča lahko na primer zahteva, da predloži pretekle podatke o odpravi letal in operacijah ali razpoložljivosti goriva, kadar je to ustrezno, da bi lahko sprejel odločitev o odobritvi/zavrnitvi zahtevanega izvzetja.

5.2.1. ***Člen 5(3)(a) uredbe o ReFuelEU za letalstvo – resne in ponavljajoče se operativne težave ter nerazumni časi odprave letal***

5.2.1.1. *Katere so resne in ponavljajoče se operativne težave?*

Prvič, operator zrakoplova mora dokazati, da ima letališče Unije, za katero zahteva izvzetje iz obveznosti polnjenja z gorivom, resne in ponavljajoče se operativne težave. Enkratnega dogodka, kot je stavka na letališču, ni mogoče šteti za resno in ponavljajočo se operativno težavo, ki utemeljuje odobritev izvzetja iz obveznosti polnjenja z gorivom na navedenem letališču Unije. O vplivu stavk na polnjenje goriva bi bilo treba poročati v skladu s členom 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, če je zaradi varnosti goriva potrebno dodatno polnjenje goriva na odhodnem letališču.

Drugič, dokazati je treba, da operativne težave na zadevnem letališču Unije negativno vplivajo na operatorja zrakoplova. Operativne težave lahko na primer znatno in nezanemarljivo negativno vplivajo na vozni red letov zadevnega zrakoplova pri njegovih nadaljnjih operacijah. V zvezi s tem bi lahko operatorju zrakoplova grozila kazen s strani koordinatorja/posrednika slotov ali prekinitev letalskih operacij čez dan, kar bi lahko vplivalo na povezljivost EU.

Operativna težava mora torej (i) biti ponavljajoči se dogodek ali sistematičen pojav, povezan z zadevnim letališčem Unije, (ii) povzročiti, da zrakoplova ni mogoče odpraviti v razumnem času (pojasnjeno v točki 5.2.1.2), (iii) negativno ekonomsko vplivati na operatorja zrakoplova.

Naslednji dogodki se lahko štejejo za *morebitne operativne težave*, ki lahko utemeljijo izvzetje, če se dokaže negativen vpliv na operatorja zrakoplova, vendar seznam ni izčrpen:

([35]) Glej sklic na orodje ICAO CERT in izračun z Vincentyjevo metodo na naslovu https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Glej sklic na podatkovno storitev ICAO kot sklic na kazalnike lokacije aerodroma: https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— Omejen prostor na ploščadi in/ali prezasedena ploščad na letališču lahko vplivata na čas odprave letal, zlasti na prezasedenih letališčih v glavni sezoni (npr. na otoških letališčih ali majhnih letališčih v bližini smučišč).

— Nezadostno število osebja na letališču, ki skrbi za odpravo letal, in/ali nezadostna oprema, npr. hidrantni sistemi ali cisterne. Nezadostno število osebja/opreme na letališču lahko dejansko vpliva na čakalne dobe za polnjenje z gorivom in s tem na končni čas odprave letala. Za utemeljitev te zahteve za izvzetje mora izvajalec oskrbe z gorivom na letališču navesti, da nima dovolj osebja in/ali opreme, da bi lahko v razumnem času odpravil letalo.

— Lokalna pravila, ki preprečujejo vkrcanje in izkrcanje potnikov med polnjenjem zrakoplova z gorivom, in/ali lokalni požarni predpisi, ki zahtevajo prisotnost gasilskega vozila pri polnjenju zrakoplova z gorivom med vkrcavanjem in izkrcavanjem potnikov. Takšna lokalna pravila lahko vplivajo na to, v kolikšnem času lahko operatorji zrakoplovov odpravijo zrakoplove na prezasedenih letališčih ali letališčih z veliko sezonskostjo. Operatorji zrakoplovov bi morali v teh primerih dokazati, da obstoječi scenariji znatno in nezanemarljivo vplivajo na to, v kolikšnem času lahko odpravijo zrakoplov, zlasti v primeru natrpanih voznih redov letov ali kadar je razpoložljivost gasilskih vozil omejena.

5.2.1.2. *Kaj je nerazumen čas odprave letala?*

Ko je operativna težava ugotovljena, mora operator zrakoplova oceniti, ali ta operativna težava ovira polnjenje zrakoplova z gorivom, pri čemer mora upoštevati razumen čas odprave letala. Čas odprave letala se razume kot časovni interval med prihodom zrakoplova na letališče (popolna zaustavitev zrakoplova/zavore vključene) in njegovim odhodom na naslednji let (vrata zrakoplova zaprta za odhod). Na splošno je čas, potreben za izvedbo polnjenja z gorivom, skoraj vedno krajši od časa, potrebnega za izkrcanje in raztovarjanje ter nato vkrcanje, natovarjanje in servisiranje zrakoplova.

V regulativnem okviru EU (tj. zahteva iz točke CAT.OP.MPA.200 Priloge IV k Uredbi (EU) št. 965/2012 in priloženih AMC6) ([37])) je dovoljeno polnjenje z gorivom ob izkrcanju potnikov, vendar ta praksa med evropskimi prevozniki ni razširjena, saj do leta 2022 ni bila izrecno dovoljena. Pred tem je bilo polnjenje mogoče le med vkrcavanjem. Utemeljitev, da ni bilo dovolj časa za odpravo letala, ker ni bilo mogoče polniti rezervoarja med izkrcavanjem, se zato ne sme sprejeti, razen če so izpolnjene vse zahteve iz člena 5(3)(a) uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

Časi odprave letala za lete na dolge razdalje običajno znašajo od 60 do 150 minut, pri kratkih letih pa od 25 do 80 minut, če predpostavljamo, da lahko operator zrakoplova polni gorivo, ko se potniki vkrcavajo, so na krovu ali se izkrcavajo ([38]).

Glede ne ta običajne čase lahko operator zrakoplova zahteva izvzetje v skladu s členom 5(3)(a) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, če zaradi resne in ponavljajoče se operativne težave zrakoplova ni mogoče napolniti z gorivom v razumnem času. Vendar zahteve za izvzetje, v kateri je navedeno, da se je na primer čas odprave letala zaradi nove obveznosti polnjenja z gorivom podaljšal s 25 na 30 minut, ni mogoče odobriti, razen če je dokazana precejšnja zamuda, ki ima tolikšen negativen ekonomski vpliv na naslednje lete, da novih časov odprave letal ni mogoče šteti za razumne. Povedano drugače, zahteva za izvzetje ne more temeljiti samo na namenu, da se ohrani enak čas odprave letala kot pred uvedbo člena 5(1) Uredbe.

Pristojni organ in operator zrakoplova lahko kot referenco pri ugotavljanju, ali obveznost polnjenja z gorivom v kombinaciji z operativnimi težavami povzroča predolg čas odprave zrakoplova, ki se razlikuje od razumnih časovnih okvirov, in bi zato lahko znatno negativno vplivala na operacije operatorja zrakoplova, uporabita naslednji seznam, ki pa ni izčrpen.

— Informacije iz priročnika zrakoplova, iz katerih je razvidna največja kapaciteta goriva.

([37]) Sprejemljivi načini usklajevanja 6 (https://www.easa.europa.eu/sl/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) V skladu s časovnimi okviri iz preglednice 18.2 Eurocontrolovega dokumenta „Standard Inputs for Economic Analyses“ (Standardni vhodni podatki za ekonomske analize), izdaje 10.0.3, objavljene 18. aprila 2023.

— Ustrezni pretekli podatki letališča v zvezi z operacijami odprave letal in/ali časovni razponi za odpravo letal, predstavljeni v preglednici 18.2 Eurocontrolovega dokumenta „Standard Inputs for Economic Analyses“ (Standardni vhodni podatki za ekonomske analize), izdaje 10.0.3, objavljene 18. aprila 2023 ([39]).

— Pretekli podatki operatorja zrakoplova v zvezi z operacijami odprave letal na zadevnem letališču. Če je operator zrakoplova v preteklosti polnil gorivo brez težav, ne bi smelo biti ovir, razen če se okoliščine bistveno spremenijo.

— Predolg čas odprave letal bi lahko vplival na časovni razpored slotov na letališču, zaradi česar bi lahko koordinator/posrednik na zadevnem letališču kaznoval operatorja zrakoplova.

— Čas odprave letal vpliva na operacije operatorja zrakoplova na naslednjih letih, pri čemer obstaja tveganje, da ga bo na naslednjih letališčih kaznoval koordinator/posrednik slotov.

Na koncu in v skladu z zgoraj navedenimi primeri mora operator zrakoplova v svoji zahtevi za izvzetje na podlagi člena 5(3)(a) dokazati: (i) obstoj resnega in ponavljajočega se dogodka, ki povzroča operativno težavo, (ii) nerazumen čas odprave letala ter (iii) resen in posledičen negativen vpliv na povezljivost ali ekonomski vpliv na operatorja zrakoplova. Če negativnega vpliva na povezljivost ali operatorja zrakoplova ni mogoče dokazati, zahteva za izvzetje iz obveznosti polnjenja na zadevnem letališču ni utemeljena.

5.2.2. ***Člen 5(3)(b) – strukturne težave z dobavo goriva, ki izhajajo iz geografskih značilnosti***

Zahteve za izvzetje v skladu s členom 5(3)(b) morajo izpolnjevati štiri kumulativne zahteve, da lahko pristojni organ odobri začasno izvzetje: (i) na letališču Unije morajo biti strukturne težave z dobavo goriva, (ii) ki morajo biti posledica geografskih značilnosti letališča Unije, (iii) zaradi česar so cene goriva v povprečju znatno višje kot na drugih letališčih Unije, in (iv) morajo povzročiti precej slabši konkurenčni položaj operatorja zrakoplova (v primerjavi s tržnimi pogoji na drugih letališčih Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi).

5.2.2.1 *Katere so strukturne težave z dobavo goriva na letališču Unije zaradi geografskih razmer letališča?*

Prvi dve zahtevi zajemata letališča Unije, na katerih je dobava goriva strukturna težava zaradi geografskih značilnosti tamkajšnjega ozemlja. Na letališčih Unije na oddaljenih območjih, kot so otoki, oddaljene, obrobne regije Evrope ali gorske regije, so lahko take strukturne težave z dobavo goriva pogost pojav. Povzročajo jih lahko dejavniki, kot so omejene ali neobstoječe zmogljivosti za proizvodnjo goriva na zadevnem območju, nezadostne cestne ali cevovodne povezave ali (v primeru otokov) potreba po dobavi goriva po morju.

Upoštevati je treba tudi omejeno zmogljivost skladiščenja goriva na letališču Unije. Skladiščenje goriva je lahko omejeno na letališčih Unije, kjer zaradi geografskih značilnostih dobava ne poteka po cevovodih.

V členu 5(3)(b) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je zato priznano, da lahko geografske značilnosti letališča Unije povzročijo strukturne težave pri dobavi goriva, vključno z omejeno razpoložljivostjo letalskega goriva na letališču Unije.

5.2.2.2. *Kako dobava goriva in geografske razmere povzročijo znatno višje cene goriva od povprečnih cen goriva na drugih letališčih Unije?*

Strukturne težave z dobavo goriva, ki izhajajo iz geografskih značilnosti določenega letališča Unije (kot je pojasnjeno v točki 5.2.2.1), lahko v tretjem pogoju povzročijo znatno višje cene goriva od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste goriva na drugih letališčih Unije.

Poleg tega bi se lahko zaradi velike sezonskosti na letališčih Unije v kombinaciji s težavami pri dobavi goriva in geografskimi razmerami povečalo povpraševanje po letalskem gorivu, zaradi česar bi bile cene precej višje od cen, ki se v povprečju uporabljajo za podobne vrste goriv na drugih letališčih Unije.

([39]) Glej dokument na naslednji povezavi: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/

Druga letališča Unije se lahko večinoma oskrbujejo, na primer, po cevovodih in se tako izognejo dodatnim stroškom prevoza, kot so stroški, povezani z dobavo goriva letališču na otoku. Na drugih letališčih Unije so lahko stroški prevoza manjši, če je na letališču Unije prisoten več kot en dobavitelj goriva ali če je letališče blizu rafinerije goriva. Vse to prispeva h konkurenčnejšemu oblikovanju cen letalskega goriva kot na letališčih Unije z geografskimi razmerami, kot so opisane v točki 5.2.2.1.

V točki 5.2.2.4 je pojasnjeno, s katerimi elementi se dokažejo znatno višje cene podobnih letalskih goriv.

5.2.2.3. *Kateri so precej slabši konkurenčni položaji operatorja zrakoplova v primerjavi s tržnimi pogoji na drugih letališčih Unije s podobnimi značilnostmi?*

Potem ko mora operator zrakoplova najprej dokazati, da ima letališče strukturne težave z dobavo goriva zaradi lokacije letališča, kar povzroča znatno višje cene goriva, mora nato dokazati četrto zahtevo, in sicer, da bi bil zaradi polnjenja z gorivom na tem letališču Unije v precej slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi s tržnimi pogoji na drugih letališčih Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi.

Operator zrakoplova bi bil v precej slabšem konkurenčnem položaju, če bi moral polniti gorivo v skladu s členom 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo v naslednjih scenarijih:

— Cene letalskega goriva na letališču Unije, za katero se zahteva izvzetje, so znatno višje zaradi njegovih geografskih značilnosti in težav pri dobavi goriva. Operator zrakoplova bi zato težko učinkovito konkuriral pri poslovanju z drugimi operatorji zrakoplovov na drugih letališčih Unije, katerih zaledje se prekriva z zadevnim letališčem in ki se z vidika povpraševanja potnikov štejejo za nadomestna letališča. To bi se lahko zgodilo, če bi na primer letališče Unije (in s tem operator zrakoplova, ki je vložil zahtevo) opravljalo turistični/počitniški promet, ki bi ga bilo mogoče preusmeriti na drugo letališče Unije s podobnim povpraševanjem potrošnikov in prekrivajočim se zaledjem. Oceniti je treba vsak primer posebej, vendar je tako zamenljivost mogoče pričakovati med nekaterimi najmanjšimi otoki, ki so odvisni predvsem od turističnega prometa in imajo sicer malo drugega lastnega povpraševanja, ali na primer med otokom in obalo na celini, ki sta v istem zaledju letališča.

— Slabši konkurenčni položaj mora biti več kot le zadosten – biti mora *precejšen*. Določene razlike v cenah in konkurenčnem položaju operatorjev zrakoplovov (vključno z razlikami pri stroških) so pričakovane, vendar to še ne utemeljuje izvzetja. Za precej slabši konkurenčni položaj ne zadostuje le majhna razlika v konkurenčnih pogojih. Vsako uporabo člena 5(3)(b) bo treba vsekakor obravnavati za vsak primer posebej, pri tem pa upoštevati progo in podatek, ali imata dve letališči Unije zaledje, ki se prekriva.

3. primer: operator zrakoplova **Y** v skladu s členom 5(3)(b) zahteva začasno izvzetje iz obveznosti polnjenja z gorivom pri odhodu z letališča Unije **A** (ki je na otoku) na letališče Unije **B** (ki je na celini). Proga je **B–A–B**. Letališče **A** je predvsem destinacija za prosti čas in ima strukturne težave z dobavo goriva zaradi svojih geografskih značilnosti, ki znatno zvišujejo cene goriva. Operator zrakoplova **Y** bo moral v svojem zahtevi za izvzetje dokazati, da je zaradi razmer na letališču **A** v precej slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi z operatorji zrakoplovov, ki letijo z istega celinskega letališča **B** na letališče Unije **N**. Letališče **N** bi bilo v tem primeru letališče Unije, ki je v zaledju letališča **A** in je podobno kot letališče **A** destinacija za prosti čas.

— Slabši konkurenčni položaj operatorja zrakoplova na letališču Unije, za katero zahteva izvzetje, bi lahko bil precejšen v primerjavi z drugimi letališči Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi (npr. velikost, lokacija v državi članici ali sosednjih državah članicah, poslovni model in sestava prometa). Dejavniki, ki bi lahko povzročili tak slabši položaj, so med drugim višji stroški poslovanja (vključno z letališkimi pristojbinami in manipulativnimi stroški), omejitve zmogljivosti (kot so omejene zmogljivosti na ploščadi in infrastrukturne zmogljivosti) in/ali slaba dostopnost letališča.

4. primer: operator zrakoplova **Y** zahteva izvzetje v skladu s členom 5(3)(b) na letališču Unije **A**, ki ima zaradi znatno višjih cen letalskih goriv, višjih stroškov poslovanja, slabe dostopnosti in manj privlačnih potniških zmogljivosti precej slabši konkurenčni položaj v primerjavi z letališčem Unije **B**. Ker je verjetneje, da bodo letalski prevozniki in potniki izbrali letališče Unije **B**, to vpliva na zmožnost letališča Unije **A**, da privabi in ohrani promet.

Operator zrakoplova bo zato moral v okviru zahteve za izvzetje na podlagi člena 5(3)(b) dokazati, da je zaradi znatno višje cene letalskega goriva na letališču Unije, ki je posledica geografskih značilnosti letališča in s tem povezanih težav z dobavo goriva, v precej slabšem konkurenčnem položaju v primerjavi z drugimi operatorji zrakoplovov, ki opravljajo lete na letališča Unije, ki so lahko nadomestna letališča. Povedano drugače, operator zrakoplova, ki vloži zahtevo, mora dokazati, da bo brez izvzetja iz obveznosti iz člena 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo izgubil znaten potniški promet v korist drugega operatorja zrakoplova, ki ponuja podobno alternativno destinacijo.

Upoštevati je treba, da navedeni primeri prikazujejo okoliščine, v katerih bi izvzetje lahko bilo odobreno, vendar morajo biti za odobritev izvzetja izpolnjene vse zahteve iz člena 5(3)(b). To pomeni, da operator zrakoplova zahteve za izvzetje ne more utemeljiti samo s trditvijo, da lahko na letališču A, ki je bližje rafineriji, pridobi konkurenčnejšo ceno goriva kot na letališču B, ki je v gorski regiji. Dokazati je treba vse zahteve iz člena 5(3)(b) po vrsti.

5.2.2.4. *Kako lahko operator zrakoplova utemelji svojo zahtevo za izvzetje?*

Prvič, operator zrakoplova mora dokazati, da ima letališče Unije, za katero se zahteva izvzetje, strukturne težave z dobavo letalskega goriva.

Drugič, operator zrakoplova mora dokazati, da je težava z dobavo posledica geografskih značilnosti letališča. Geografske razmere so lahko za nekatere otoke (npr. majhne otoke brez železniških ali cestnih povezav s celino) samoumevne, vendar bi bilo še vedno treba dokazati, da so izpolnjene naslednje zahteve: (i) strukturne težave z dobavo goriva in (ii) geografske razmere. Zahtevo za izvzetje v zvezi z oddaljenimi ali gorskimi regijami bi bilo treba podrobno pojasniti (na primer, zakaj in kako geografske značilnosti letališča povzročajo omejitve pri dobavi goriva). V zahtevo za izvzetje bi bilo treba vključiti tudi opis natančnih težav z dobavo goriva. Z drugimi besedami, zgolj dokazovanje geografskih razmer ne bo zadostovalo za odobritev zahteve za izvzetje. Dokazati je treba tudi težave z dobavo.

Tretjič, operator zrakoplova mora dokazati znatno povprečno razliko v ceni goriva za podobne vrste letalskega goriva med drugimi letališči Unije in letališčem Unije, za katero zahteva izvzetje iz obveznosti polnjenja z gorivom. Operator zrakoplova mora pristojnemu organu predložiti vse ustrezne dokumente, ki jih ima, da dokaže znatno višje cene goriva (npr. navedbe cen dobaviteljev goriva na različnih letališčih Unije in podatek o povprečnih cenah, ki ga zagotovijo specializirane platforme). Pri oceni se lahko uporabi naslednje:

— Primerjava cen podobnih letalskih goriv. To na primer pomeni, da primerjava cen kerozina in trajnostnih letalskih goriv ne bi bila veljaven način dokazovanja znatne razlike v cenah. Cene kerozina je treba primerjati s cenami kerozina, mešanice trajnostnih letalskih goriv pa s cenami podobnih mešanic trajnostnih letalskih goriv.

— Primerjava cen med podobnimi letališči, med drugim glede njihove velikosti, lokacije (tj. v državi članici ali sosednjih državah članicah), poslovnega modela in sestave prometa. Letališča, izbrana za primerjavo cen, bodo zagotovila povprečne tržne cene letalskega goriva, ki so na voljo na teh letališčih Unije, za namene primerjave z znatno višjimi cenami na letališču Unije, na katerem se zahteva izvzetje.

— Primerjava znatne razlike v ceni letalskega goriva je lahko podprta z analizo stroškov in/ali analizo stopnje dobička operatorjev zrakoplovov.

— Primerjava znatne razlike v ceni letalskega goriva je lahko podprta z analizo ponudbe in povpraševanja, ki vplivata na cene (tj. omejitve dobave in spremembe povpraševanja, kot so sezonske spremembe).

Četrtič, operator zrakoplova mora dokazati precej slabši konkurenčni položaj v primerjavi z drugimi operatorji zrakoplovov, ki letijo na druga letališča Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi. Operator zrakoplova bo zato moral svojo zahtevo utemeljiti z opredelitvijo drugega konkurenčnega namembnega kraja letališča Unije ter pokazati, kako to letališče Unije konkurira letališču Unije, za katero se zahteva izvzetje, pri tem pa dokazati izgubo potnikov v korist tega drugega letališča Unije ali predvidljivo in nehipotetično tveganje take izgube potnikov (v obeh primerih dokazano kot „precejšno“).

Priporočljivo je, da se organi, ki ocenjujejo zahteve v skladu s členom 5(3)(b) uredbe o ReFuelEU za letalstvo, glede odobritve ali zavrnitve zahteve posvetujejo s svojimi nacionalnimi organi, pristojnimi za konkurenco. Organi bi morali sodelovati zlasti pri oceni zahteve glede znatno višjih cen goriva v primerjavi s povprečnimi cenami goriva na drugih letališčih Unije in precej slabšega konkurenčnega položaja v primerjavi s tržnimi pogoji na drugih letališčih Unije s podobnimi konkurenčnimi značilnostmi.

6. **PRISTOJNI ORGAN ZA NAMENE ČLENA 5 UREDBE O REFUELEU ZA LETALSTVO**

6.1. **Vloga organov za namene člena 5(2) in (3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo**

V skladu s členom 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo ima operator zrakoplova možnost, da ne izpolnjuje zahteve glede polnjenja goriva iz člena 5(1), če je to ustrezno utemeljeno zaradi skladnosti z veljavnimi pravili o varnosti goriva. Take okoliščine je treba ustrezno utemeljiti pristojnemu organu ali organom iz člena 11(6) Uredbe in agenciji EASA, skupaj z navedbo prizadetih prog ([40]).

V členu 11(6) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je navedeno: „Odgovorna država članica, katere pristojni organ ali organi, [imenovani v skladu z členom 11(1)], so odgovorni za določen organ za upravljanje letališča Unije, se določi na podlagi zadevne krajevne pristojnosti letališča Unije."

Operator zrakoplova mora zato za namene člena 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo organu iz člena 11(6) priglasiti in utemeljiti razloge za varnost goriva, zaradi katerih ne izpolnjuje obveznosti polnjenja z gorivom iz člena 5(1) (tj. 90 % letne potrebe po gorivu – za potovanje in vožnjo po tleh), ter navesti tudi proge, ki so prizadete. To je organ, ki je odgovoren za določen organ za upravljanje letališča Unije, ki se določi na podlagi zadevne krajevne pristojnosti letališča.

V členu 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je določeno, da je mogoče v nekaterih okoliščinah od pristojnega organa ali organov iz člena 11(6) vnaprej zahtevati izvzetje iz obveznosti polnjenja z gorivom iz člena 5(1). Operator zrakoplova mora zato za namene člena 5(3) od organa, pristojnega za letališče Unije, za katero operator zrakoplova trdi, da tam ne more točiti goriva, zahtevati morebitna izvzetja ([41]), ki se na podlagi navedene določbe odobrijo ali zavrnejo.

Pristojni organ, ki prejme utemeljitve glede nenatočenih količin iz varnostnih razlogov za nazaj in vnaprejšnje zahteve za izvzetje iz obveznosti polnjenja z gorivom, je pristojni organ letališča, na katerem se polnjenje z gorivom ne izvaja. Ta organ se lahko razlikuje od organa, pristojnega za nalaganje glob operatorju zrakoplova.

6.2. **Kdo je pristojen za izvrševanje obveznosti polnjenja z gorivom in nalaganje glob?**

V členu 11(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je navedeno, da „[d]ržave članice imenujejo pristojni organ ali organe, pristojne za izvrševanje uporabe te uredbe in nalaganje glob operatorjem zrakoplovov, organom za upravljanje letališč Unije in dobaviteljem letalskega goriva […]".

Komisija na svojem spletišču objavlja seznam imenovanih nacionalnih pristojnih organov, odgovornih za izvajanje in izvrševanje uredbe o ReFuelEU za letalstvo ([42]), s čimer namerava omogočiti lažje sodelovanje med pristojnimi organi ter povečati preglednost in olajšati dostop za zainteresirane strani.

([40]) Operator zrakoplova mora te informacije vključiti tudi v poročilo iz člena 8 uredbe o ReFuelEU za letalstvo (tj. letno poročilo), pri čemer s tem povezane količine goriva sporoči ločeno. To poročilo je treba predložiti organu, imenovanemu v skladu s členom 11(5) Uredbe. Poročilo (vključno z informacijo o količinah, natočenih iz varnostnih razlogov) je treba predložiti do 31. marca vsakega poročevalnega leta (poročilo se predloži za nazaj).

([41]) Zahteve za izvzetje na progi v skladu s členom 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je treba pristojnemu organu predložiti vsaj tri mesece pred predvidenim datumom začetka uporabe izvzetja (zahtevanega vnaprej).

([42]) Glej seznam imenovanih pristojnih organov v skladu z uredbo o ReFuelEU za letalstvo na spletišču GD za mobilnost in promet (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sl).

V členu 11(5) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je navedeno, da se imenovani organ ali organi (glej člen 11(1)), odgovorni za določenega operatorja zrakoplova, določijo v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 748/2009 ([43]). Če operator zrakoplova ni dodeljen državi članici v Uredbi Komisije (ES) št. 748/2009, se bodo pri določitvi organa, kateremu se dodeli operator zrakoplova ([44]), upoštevala pravila iz člena 18a Direktive 2003/87/ES ([45]). Ta pravila vsebujejo določbe, ki urejajo dodelitev posameznega operatorja zrakoplova njegovi državi članici upravljavki. Namen te dodelitve je zmanjšati upravno breme operatorjev zrakoplovov in držav članic, odgovornih za izvrševanje uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

Pristojni organ ali organi, odgovorni za nalaganje glob operatorjem zrakoplovov (glej člen 12(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo) zaradi neizpolnjevanja zahtev iz člena 5, so organ ali organi, ki jih imenujejo države članice v skladu s členom 11(1) in (5). To pomeni, da lahko le imenovani organ ali organi v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 748/2009 ali pravili iz člena 18a Direktive 2003/87/ES naložijo globe operatorjem zrakoplovov, ki so jim bili dodeljeni. Gre za isti organ ali organe, ki bodo od svojih dodeljenih operatorjev zrakoplovov prejeli poročila (predložena v skladu členom 8(1) Uredbe) in bodo imeli torej neposreden dostop do celotne vsebine letnega poročila z informacijami o doseganju pragov iz člena 5(1).

Ta imenovani organ ali organi so odgovorni za nalaganje glob svojim dodeljenim operatorjem zrakoplovov in s tem povezano pobiranje glob, tudi če pragovi iz člena 5 uredbe o ReFuelEU za letalstvo niso izpolnjeni na letališčih Unije, ki so zunaj njihove države članice. Taka neskladnost namreč ni povezana z določenim letališčem Unije, temveč z obveznostjo na ravni EU, s katero se zagotovi, da letno polnjenje z letalskimi gorivi na letališčih dosega pragove iz člena 5(1) Uredbe. Imenovani organ ali organi bodo imeli potrebne informacije o polnjenju goriva zaradi varnosti goriva, saj je to del obveznosti poročanja operatorjev zrakoplovov v skladu s členom 8(1)(d) Uredbe in Prilogo II k njej.

5. primer: imenovanje pristojnega organa ali organov

Država članica **A** imenuje svoj generalni direktorat za civilno letalstvo (**A-DGCA**) kot pristojni organ v skladu s členom 11(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Operator zrakoplova **Y** je v Uredbi Komisije (ES) št. 748/2009 dodeljen državi članici **A**. V tem primeru bo **A-DGCA** pristojni organ, odgovoren za izvrševanje in nalaganje glob operatorju zrakoplova **Y** v primeru, da ta operator zrakoplova ne izpolni svojih obveznosti iz člena 5 Uredbe.

6. primer: kdo je pristojni organ v skladu s členom 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo in kakšne so posledice v skladu s členom 8?

Operator zrakoplova **Y** opravlja prevoze na progi med državama članicama **A** in **B** ter na progi iz države članice **B** v tretjo državo. V skladu s pravili iz člena 11(5) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je operator zrakoplova **Y** dodeljen pristojnim organom v državi članici **A (A-DGCA)**. Operator zrakoplova **Y** opravi svoje letne obveznosti poročanja iz člena 8 Uredbe (v skladu s Prilogo II k njej) in zagotovi informacije, ki jih je treba predložiti v skladu s členom 5(2). V tem primeru ima operator zrakoplova naslednje obveznosti:

(1) Iz države članice **A** v državo članico **B**: v tem primeru **Y** izpolnjuje zahtevo glede 90-odstotnega polnjenja z gorivom (glej člen 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo) na odhodnem letališču Unije v državi članici **A**. **Y** mora poročati organu **A-DGCA**, ker je dodeljen državi članici **A**. Poročati mora tudi agenciji EASA, da izpolni obveznosti iz člena 8(1) Uredbe.

(2) Iz države članice **B** v tretjo državo: operator zrakoplova **Y** po oceni svoje letne obveznosti polnjenja goriva ugotovi, da na odhodnem letališču Unije v državi članici **B** ne dosega 90-odstotnega praga, določenega v členu 5(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Vendar pa operator zrakoplova **Y** meni, da je nedoseganje tega praga utemeljeno zaradi varnosti goriva v skladu s členom 5(2) Uredbe.

([43]) Uredba Komisije (ES) št. 748/2009 z dne 5. avgusta 2009 o seznamu operaterjev zrakoplovov, ki so 1. januarja 2006 ali pozneje izvajali letalsko dejavnost s seznama v Prilogi I k Direktivi 2003/87/ES, z navedbo države članice upravljavke za vsakega operaterja zrakoplova (UL L 219, 22.8.2009, str. 1).

([44]) Na seznamu operatorjev zrakoplovov, ki spadajo na področje uporabe uredbe o ReFuelEU za letalstvo, objavljenem na spletišču GD za mobilnost in promet, je naveden organ, ki mu je dodeljen posamezen operator zrakoplova.

([45]) Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Uniji in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

V tem primeru ima **Y dvojno obveznost**: (i) pristojnemu organu v državi članici **B** (kjer ne izpolnjuje zahteve glede polnjenja z gorivom) mora ustrezno utemeljiti, zakaj ne izpolnjuje te zahteve glede polnjenja z gorivom, ter (ii) sporočiti nenatočene količine in ustrezne utemeljitve organu **A-DGCA** in agenciji EASA v skladu s členom 8(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

→ Iz tega primera izhaja, da je **A-DGCA** pristojni organ, dodeljen operatorju zrakoplova **Y**. Kot je pojasnjeno, mu je ta operator zrakoplova dolžan poročati v skladu s členom 8(1) uredbe o ReFuelEU za letalstvo. **A-DGCA** je tudi pristojni organ za nalaganje glob operatorju zrakoplova **Y** v primeru neizpolnjevanja obveznosti iz člena 5(1) Uredbe, če **A-DGCA** po oceni poročila in posvetovanju s pristojnim organom v državi članici **B** (če je ustrezno) ugotovi kršitev na odhodnem letališču Unije v državi članici **B**.

7. primer: kdo je pristojni organ v skladu s členom 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo?

Operator zrakoplova **Y** odleti z letališča Unije v glavnem mestu države članice **B**, leti na letališče Unije na otoku v državi članici **C**, nato pa se vrne v glavno mesto v državi članici **B** (proga **B–C–B**). V tem primeru **Y** ugotovi, da mora zahtevati izvzetje v skladu s členom 5(3)(a) uredbe o ReFuelEU za letalstvo za progo **C–B**, ker dobava goriva v državi članici **C** v času največje sezone ni zagotovljena, zaradi česar so letala odpravljena v nerazumnem času. Operator zrakoplova je ocenil zahteve iz člena 5(3)(a) in meni, da so izpolnjene. **Y** mora izvzetje zahtevati od pristojnega organa v državi članici **C** (tj. pristojnega organa države članice letališča Unije, na katerem operator zrakoplova ne namerava polniti goriva).

Kadar se zahteva izvzetje v skladu s členom 5(3)(a) ali (b) uredbe o ReFuelEU za letalstvo **za lete med tremi ali več letališči**, je treba zahtevo predložiti pristojnemu organu letališča, na katerem operator zrakoplova ne more natočiti goriva.

8. primer: pristojni organi v primeru letov med tremi ali več letališči

Na progi **A–B–C–D–A** operator zrakoplova **Y** na letališčih Unije **B** in **D** ne more natočiti goriva iz razlogov, utemeljenih v skladu s členom 5(3)(a) ali (b). Operator zrakoplova Y bi moral zahtevati (i) izvzetje pri pristojnem organu letališča Unije **B** za progo **B–C** in (ii) drugo izvzetje pri pristojnem organu letališča Unije **D** za progo **D–A**.

7. **SODELOVANJE MED ORGANI**

V členu 11(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je navedeno, da „Komisija, Agencija [EASA] in pristojni organi držav članic sodelujejo in si izmenjujejo vse ustrezne informacije, da zagotovijo učinkovito izvajanje in skladnost s to uredbo“.

V členu 11(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je zahtevano, da morajo pristojni organi držav članic sodelovati in si izmenjevati vse informacije, ki so pomembne za zagotavljanje učinkovitega izvajanja Uredbe in skladnosti z njo. Sem spadajo morebitna izvzetja, ki so bila morda odobrena v skladu s členom 5(3) Uredbe. Podobno morajo pristojni organi sodelovati in si izmenjavati informacije z agencijo EASA in Komisijo, da se zagotovi dosledna uporaba člena 5 Uredbe. Takšno sodelovanje je potrebno zaradi odgovornosti pristojnih organov, vendar ga lahko Komisija in agencija EASA olajšata.

Imenovani organ ali organi morajo imeti na nacionalni ravni potreben pravni in upravni okvir za zagotavljanje pobiranja glob v skladu s členom 12(9) uredbe o ReFuelEU za letalstvo.

Informacije, ki jih v skladu s členom 5(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo prejme pristojni organ iz člena 11(6), se uporabijo, če je potrebno sodelovanje med organi, na primer v okviru pregleda letnega poročila ali odločitve o naložitvi globe. Pristojni organ za nalaganje glob lahko zaprosi za mnenje drugega organa, kadar prag za polnjenje z gorivom iz člena 5(1) Uredbe ni bil dosežen zaradi skladnosti s pravili o varnosti goriva.

8. O POSTOPKU VLAGANJA ZAHTEVE ZA IZVZETJE V SKLADU S ČLENOM 5(3)(A) ALI (B) UREDBE O REFUELEU ZA LETALSTVO IN VLOGI KOMISIJE

8.1. Trajanje in podaljšanje izvzetja

V členu 5(5) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je navedeno, da imajo izvzetja, ki jih odobri pristojni organ, omejeno obdobje veljavnosti, ki ne sme biti daljše od enega leta. Pristojni organ bi moral zato v odločitvi, s katero odobri izvzetje v skladu s členom 5(3)(a) ali (b) Uredbe, navesti natančno trajanje izvzetja. To trajanje lahko sovpada s trajanjem razmer na letališču, ki ovirajo polnjenje goriva, vendar ne sme preseči omejitve enega leta.

Pristojni organ lahko na zahtevo operatorja zrakoplova pregleda izvzetje pred njegovim iztekom. Vse zahteve za podaljšanje izvzetja je treba predložiti vsaj tri mesece pred datumom izteka njegove veljavnosti.

9. primer: trajanje izvzetja

Operator zrakoplova **Y** morda potrebuje izvzetje na majhnem, prezasedenem letališču Unije, ki je na otoku, in sicer v poletnem obdobju voznega reda, ker je to najbolj obremenjeno obdobje v letu. V zimskem obdobju voznega reda pa izvzetje na tem otoku morda ne bo potrebno. Pristojni organ bo ocenil, ali so zahteve iz člena 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo izpolnjene, in odobril izvzetje za čas trajanja ugotovljenih težav, ki utemeljujejo izvzetje, v nobenem primeru pa ne za dlje kot eno leto.

8.2. Kdaj je treba predložiti zahtevo pristojnemu organu?

Operator zrakoplova mora svojo zahtevo predložiti pristojnemu organu vsaj tri mesece pred predvidenim datumom začetka uporabe izvzetja (člen 5(3) uredbe o ReFuelEU za letalstvo). Izvzetja je mogoče zahtevati v različnih obdobjih leta. Pristojni organ lahko izvzetje odobri le, če so izpolnjene zahteve iz člena 5(3)(a) ali (b) in če je zahteva ustrezno utemeljena. Pristojni organ mora sprejeti odločitev o zahtevi brez nepotrebnega odlašanja in najpozneje en mesec pred datumom začetka uporabe predvidenega izvzetja, v skladu s členom 5(5) Uredbe.

8.3. Pristojni organ lahko zahteva dodatne informacije

V členu 5(4) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je določeno, da lahko pristojni organ pri ocenjevanju zahteve za izvzetje v skladu s členom 5(3)(a) ali (b) od operatorja zrakoplova zahteva dodatne informacije poleg utemeljitev, ki jih je operator zrakoplova že predložil. Pristojni organ določi, katere informacije potrebuje, da lahko oceni zahtevo za izvzetje.

Če pristojni organ zahteva dodatne informacije, se rok, v katerem mora sprejeti odločitev, začasno prekine, dokler operator zrakoplova ne zagotovi popolnih informacij.

8.4. Odločitev pristojnega organa (člen 5(6) uredbe o ReFuelEU za letalstvo)

Pristojni organ mora sprejeti odločitev o sprejetju ali zavrnitvi prve zahteve za izvzetje, ki jo operator zrakoplova predloži na podlagi člena 5(3)(a) ali (b) uredbe o ReFuelEU za letalstvo. Če odločitev ni sprejeta v rokih iz člena 5(5) Uredbe, operator zrakoplova tega ne more šteti kot odločitev o odobritvi zahtevanega izvzetja.

Če se odločitev v zvezi z zahtevo za podaljšanje izvzetja ne sprejme najpozneje en mesec pred iztekom obstoječega odobrenega izvzetja, se šteje, da gre za odločitev o odobritvi nadaljnje uporabe zahtevanega izvzetja. To se zgodi, če operator zrakoplova svojo zahtevo za podaljšanje podpre s podrobno in ustrezno utemeljitvijo vsaj tri mesece pred iztekom izvzetja.

8.5. **Kdaj se začne uporabljati nacionalna odločitev?**

V členu 5(7) uredbe o ReFuelEU za letalstvo je določeno, da ima operator zrakoplova pravico do pritožbe zoper odločitev pristojnega organa, ki zavrne zahtevo za izvzetje. V primeru pritožbe se bodo v skladu s postopkovno neodvisnostjo držav članic uporabljali ustrezni nacionalni postopki, na podlagi katerih bo določeno, ali bi bilo treba izpodbijano nacionalno odločitev začasno odložiti ali ne.

8.6. **Vloga Komisije**

8.6.1. ***Objava seznama izvzetij***

Pristojni organi morajo Komisiji priglasiti seznam odobrenih in zavrnjenih izvzetij. Seznamu se priložita utemeljitev in ocena za sprejetje ali zavrnitev zahteve za izvzetje (člen 5(8) uredbe o ReFuelEU za letalstvo). To se lahko izvede s sklopi kategorij (npr. neizpolnjevanje ene od zahtev, neupoštevanje rokov).

Komisija mora v skladu s členom 5(8) objaviti seznam odobrenih izvzetij in ga vsaj enkrat letno posodobiti.

8.6.2. ***O pritožbah v zvezi z odobrenimi izvzetji***

Komisija lahko v skladu s členom 5(9) in (10) ter členom 16(2) uredbe o ReFuelEU za letalstvo sprejme izvedbene akte, s katerimi od pristojnega organa ali organov zahteva, da sprejmejo odločitev o razveljavitvi določenega izvzetja od začetka naslednjega obdobja voznega reda letov.

V primerih, ko se obdobje voznega reda letov začne manj kot dva meseca po objavi odločitve o razveljavitvi izvzetja s strani pristojnega organa, bo odločitev o razveljavitvi tega izvzetja veljala šele od začetka naslednjega obdobja voznega reda letov ([46]).

Komisija se lahko odloči, da bo ukrepala na lastno pobudo ali po oceni pisne pritožbe o odobrenem izvzetju, ki jo predloži:

— država članica,

— operator zrakoplova,

— organ za upravljanje zadevnega letališča Unije,

— dobavitelj letalskega goriva.

Komisija lahko za lažjo oceno zadeve in odločitev, ali je treba sprejeti izvedbeni akt, s katerim se zahteva razveljavitev odobrenega izvzetja, od držav članic in operatorjev zrakoplovov zahteva vse potrebne informacije. V členu 5(10) uredbe o ReFuelEU za letalstvo se od držav članic in operatorjev zrakoplovov zahteva, da informacije zagotovijo brez nepotrebnega odlašanja, države članice pa morajo operatorjem zrakoplovov olajšati zagotavljanje informacij.

([46]) Člen 2(d) Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1): „‚obdobje voznega reda letov' pomeni poletno ali zimsko sezono, kakor ju letalski prevozniki uporabljajo v svojih voznih redih letov".