Europeiska unionens
officiella tidning

SV
C-serien

C/2024/5997

9.10.2024

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

Tolkningsriktlinjer för tillämpningen av de undantag som avses i artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sida

1. Inledning 3
2. Tillämpningsområdet för artikel 5 i ReFuelEU Aviation-förordningen: ett tankningskrav för luftfartygsoperatörer .. 4
   - 2.1 Vem omfattas av kravet i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen och vilka flygningar ingår i dess tillämpningsområde? 4
   - 2.2 Vad medför den rättsliga skyldigheten i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen? 5
   - 2.3 När och var måste luftfartygsoperatören tanka? 6
   - 2.4 Måste luftfartygsoperatörer från tredjeländer tanka enligt artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen? 6
   - 2.5 Vilken roll har en unionsflygplats ledningsenhet? 7
3. Undantag från tankningskravet 7
4. Artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen: Att av säkerhetsskäl underskrida kravet på 90 % bränsletankning på unionsflygplatsen som flygningarna avgår från 7
   - 4.1 Att underskrida bränsletankningskravet: konsekvenser för den årliga rapporteringen enligt artikel 8 i ReFuelEU Aviation-förordningen 8
   - 4.2 Exempel på händelser som kräver tankning av flygbränsle för att följa reglerna om bränslesäkerhet, samt exempel på styrkande handlingar (motiveringar) 9
   - 4.3 Hur länge bör luftfartygsoperatören behålla de motiverande handlingarna? 11
   - 4.4 Hänsynstaganden angående val av alternativ flygplats och bränsle efter egen bedömning 11
5. Artikel 5.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen: tillfälliga undantag från tankningsplikten 12
   - 5.1 Första villkoret: krav på avstånd 12
   - 5.2 Andra villkoret: kraven i artikel 5.3 a och b 13
     - 5.2.1 Artikel 5.3 a i ReFuelEU Aviation-förordningen – allvarliga och återkommande operativa svårigheter och orimliga turnaroundtider 13
     - 5.2.2 Artikel 5.3 b – Strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som beror på geografiska särdrag 15
6. Den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 5 i ReFuelEU Aviation-förordningen 18
   - 6.1 Myndigheternas roll i enlighet med artikel 5.2 och 5.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen 18
   - 6.2 Vem är behörig myndighet för att kontrollera efterlevnaden av tankningsplikten och ålägga sanktionsavgifter?18
7. Samarbete mellan myndigheter 20
8. Om förfarandet för att begära undantag enligt artikel 5.3 a eller b i ReFuelEU Aviation-förordningen och kommissionens roll 21
   - 8.1 Varaktighetstid för och förlängning av undantaget 21
   - 8.2 När bör begäran lämnas in till den behöriga myndigheten? 21
   - 8.3 Den behöriga myndigheten kan begära ytterligare information 21
   - 8.4 Den behöriga myndighetens beslut (artikel 5.6 i ReFuelEU Aviation-förordningen) 21
   - 8.5 När börjar det nationella beslutet tillämpas? 22

8.6 Kommissionens roll 22
8.6.1 Offentliggörande av förteckningen över undantag 22
8.6.2 Om klagomål på beviljade undantag 22

1. **INLEDNING**

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (*förordningen* eller *ReFuelEU Aviation-förordningen*) ([1]) syftar till att säkerställa att Europeiska unionens (EU:s) lufttransport uppnår unionens klimatmål för 2030 och 2050, och spelar en viktig roll för att genomföra den europeiska klimatlagen ([2]), samtidigt som den bevarar lika villkor på den inre marknaden. I förordningen fastställs harmoniserade regler för leverans och användning av hållbara flygbränslen i unionen. Flygbränsleleverantörerna måste förse luftfartsmarknaden med allt större minimiandelar hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen. Flygplatsernas ledningsenheter har skyldighet att underlätta tillgång till hållbara flygbränslen. Luftfartygsoperatörer som avgår från flygplatser i unionen – unionsflygplatser – får inte tanka mer än det flygbränsle som krävs för hela flygningen, så att de undviker de alltför stora utsläppen i samband med extra vikt och minimerar risken för koldioxidläckage till följd av ekonomitankning ([3]).

I förordningen fastställs krav på rapportering och insamling av uppgifter för luftfartygsoperatörer och bränsleleverantörer, som måste rapportera till behöriga myndigheter och till Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa). Där återfinns också bestämmelserna om att utse behöriga myndigheter i medlemsstaterna, som ska genomföra och kontrollera efterlevnaden av förordningen, och ett krav på att ombesörja effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner vid bristande efterlevnad.

Som förklaras i skälen 5 och 28 i förordningen är ekonomitankning inte hållbar och bör undvikas, eftersom den undergräver unionens insatser för att minska transporternas miljöpåverkan. Metoderna i fråga strider också mot målen om minskade koldioxidutsläpp från luftfarten, eftersom ökad vikt för ett luftfartyg ökar bränsleförbrukningen och därmed sammanhängande utsläpp (både av koldioxid och övrigt) för en viss flygning. Därför fastställs i artikel 5 i ReFuelEU Aviation-förordningen ett krav på att luftfartygsoperatörer ska tanka före avgång på en viss unionsflygplats.

Ekonomitankning skulle kunna äventyra de lika villkoren. På så vis gäller artikel 5 för luftfartygsoperatörer i hela EU, både från EU och från länder utanför. Syftet med artikel 5 i förordningen är i slutändan att undvika att EU:s lufttransportmarknad blir fragmenterad, förhindra snedvridning och otillbörliga metoder för kostnadsbesparingar när luftfartygsoperatörerna tankar samt främja omställningen bort från fossila bränslen. Tankningskravet i artikel 5 är därför en central del av förordningen.

En luftfartygsoperatör får, i undantagsfall och när det är vederbörligen motiverat, underskrida det gränsvärde som fastställs i artikel 5.1 i förordningen om det är nödvändigt för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet. När så är vederbörligen motiverat kan operatören också av den eller de berörda myndigheterna begära ett tillfälligt undantag från tankningskravet. I artikel 5.3 i förordningen fastställs vilka villkor som måste vara uppfyllda för att kunna begära ett sådant undantag.

Enligt artikel 5.11 i förordningen måste kommissionen anta riktlinjer för tillämpningen av de undantag som avses i artikel 5 i förordningen. Dessa riktlinjer ska innehålla de uppgifter som en luftfartygsoperatör måste lägga fram för att motivera dessa undantag.

I föreliggande tolkningsriktlinjer ger kommissionen sin tolkning av hur man tillämpar de undantag som avses i artikel 5.2 och 5.3 i förordningen. Avsikten är att hjälpa medlemsstaternas myndigheter att avgöra om de ska bevilja begäranden om undantag. Genom riktlinjerna bör också förordningen kunna tillämpas och genomföras mer konsekvent. För att säkerställa att de undantag som fastställs i artikel 5 i förordningen tillämpas konsekvent i hela EU kan frågor om tolkning och tillämpning av den relevanta rättsliga ramen diskuteras inom kommissionens expertgrupp för hållbar luftfart (E03118/2) ([4]), med stöd av Easa. Endast Europeiska unionens domstol har behörighet att tolka EU-rätten med avgörande verkan.

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

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

([3]) Ekonomitankning är en metod där ett luftfartyg för med sig mer bränsle än vad som behövs för flygningen, för att kunna tanka mindre på destinationsflygplatsen eller helt undvika att tanka där.

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

2. TILLÄMPNINGSOMRÅDET FÖR ARTIKEL 5 I REFUELEU AVIATION-FÖRORDNINGEN: ETT TANKNINGSKRAV FÖR LUFTFARTYGSOPERATÖRER

Enligt artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen måste luftfartygsoperatörerna tanka *minst 90 % av det årliga flygbränslebehovet* på varje unionsflygplats från vilken de utför kommersiella flygtransporter från.

Målet med det villkoret är att säkerställa att den mängd flygbränsle som tankas före avgången från en viss unionsflygplats motsvarar den mängd flygbränsle som krävs för att utföra de flygningar som avgår från den unionsflygplatsen under året.

För att uppnå målet med artikel 5 vad gäller plikten att tanka på den unionsflygplats från vilken flygningarna avgår, bör de relevanta parterna inom luftfartssektorn, nämligen unionsflygplatsernas ledningsenheter, luftfartygsoperatörerna, bränsleproducenterna, flygbränsleleverantörerna och bränslehanterarna, tillsammans sträva efter en garanterat smidig omställning där de operativa svårigheterna minskas till ett minimum.

2.1 Vem omfattas av kravet i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen och vilka flygningar ingår i dess tillämpningsområde?

Alla luftfartygsoperatörer inom ReFuelEU Aviation-förordningens tillämpningsområde måste enligt lag följa kravet att tanka enligt artikel 5.1 i förordningen när de avgår från en unionsflygplats. I artikel 3.3 i förordningen definieras en luftfartygsoperatör som ”en person som under den föregående rapporteringsperioden har utfört ([5]) minst 500 kommersiella flygtransporter för passagerare eller 52 kommersiella flygtransporter för fraktgods som har avgått från unionsflygplatser eller, om det inte är möjligt att identifiera den personen, luftfartygets ägare”.

En luftfartygsoperatör identifieras med den anropssignal som används för flygkontrolltjänst i enlighet med driftfärdplanen (luftfartygens identifiering). Anropssignalen ska vara följande:

a) När driftfärdplanen innehåller Icao-beteckningen för luftfartygsoperatörsorganet, ska den unika luftfartygsoperatören vara det luftfartygsoperatörsorgan som har tilldelats denna Icao-beteckning ([6]).

b) När driftfärdplanen innehåller den nationalitets- eller gemenskapsbeteckning och registreringsbeteckning för luftfartyget som uttryckligen förtecknas i ett drifttillstånd eller motsvarande, eller i ett dokument som utfärdats av en stat och identifierar operatören av luftfartyget, ska den unika luftfartygsoperatören vara den juridiska eller fysiska person som innehar drifttillståndet (eller motsvarande) eller som är angiven i dokumentet.

c) När det inte går att identifiera luftfartygsoperatören ska ägaren till luftfartyget vara luftfartygsoperatören.

Artikel 5.1 i förordningen gäller för luftfartyg som används inom civil luftfart och som utför kommersiella flygtransporter, i enlighet med artikel 2.1 andra stycket. I artikel 3.4 definieras en ”kommersiell flygtransport” som ”en flygning som utförs för att transportera passagerare, fraktgods eller post mot ersättning eller hyra, inbegripet en affärsflygning som utförs i kommersiellt syfte”.

Med avtal för in- och uthyrning med besättning drivs ett luftfartyg av uthyraren (ägaren till luftfartyget), som i allt väsentligt förblir ansvarig för luftfartygets skick och underhåll, till förmån för hyrestagaren (den enhet som hyr ett luftfartyg), som behåller själva kontrollen över flygningen. Antagandet blir därför att hyrestagaren är luftfartygsoperatören för den flygningen och att färdplanen innehåller hyrestagarens Icao-beteckning.

Med avtal för in- och uthyrning utan besättning drivs ett luftfartyg av hyrestagaren under dess drifttillstånd, och kontrollen över luftfartyget övergår i praktiken till hyrestagaren. Antagandet blir därför att hyrestagaren är luftfartygsoperatören och att hyrestagarens Icao-beteckning bör anges i färdplanen.

([5]) Begreppet att utföra en flygtransport bör uppfattas ekonomiskt. Det innebär att den ’person’ som nämns i definitionen av ’luftfartygsoperatör’ till exempel inte syftar på piloten som flyger luftfartyget för en juridisk persons räkning.

([6]) Icaos beteckningar finns i Icao Doc 8585 – *Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services.*

Förordningen tillämpas inte på militära luftfartyg och flygningar som endast används för humanitära ändamål, repatriering och återvändanden ([7]), oavsett om de är frivilliga eller verkställs genom tvång, däribland återtaganden, sökflygningar, räddningsinsatser, katastrofhjälp eller medicinska ändamål, och för tull-, polis- och brandbekämpningsinsatser. Statliga flygningar som transporterar tredjeländers statsöverhuvuden, regeringschefer och ministrar är också uteslutna, liksom övningsflygningar (när det är en helt icke-kommersiell flygning) och cirkulära flygningar (avgång från och ankomst till samma flygplats utan uppehåll däremellan). Att dessa flygningar inte ingår beror på att de utförs under exceptionella omständigheter, som inte alltid kan planeras på samma sätt som vanliga kommersiella flygtransporter och därför kanske inte alltid kan uppfylla skyldigheter enligt denna bestämmelse (se skäl 17 i förordningen). I praktiken kan undantagna flygningar identifieras genom undantagskoden från Eurocontrols undervägsavgiftskontor (CRCO) och/eller fältet för flygidentifiering i driftfärdplanen.

Underhållsflygningar, positioneringsflygningar eller överföringsflygningar ingår i tillämpningsområdet för artikel 5.1 i förordningen så länge dessa anses vara verksamheter kopplade till luftfartygsoperatörens kommersiella verksamhet. Till exempel omfattas inte positionerings- och överföringsflygningar i samband med flygräddningstjänst. Flygningar som utförs enligt allmän trafikplikt ingår i förordningens tillämpningsområde.

För att säkerställa lika villkor omfattar förordningen så mycket kommersiell flygtrafik som möjligt på hela EU:s luftfartsmarknad. Alla luftfartygsoperatörer som utfört minst 500 flygtransporter för passagerare eller 52 kommersiella flygtransporter för fraktgods omfattas därför av kravet i artikel 5.1 i förordningen. Det är dock enligt förordningen möjligt för luftfartygsoperatörer att uppnå en högre ambitionsnivå genom att de får välja att omfattas av skyldigheterna i artikel 2.3 i förordningen, som fastställer den rättsliga grunden och förfarandet för detta.

Med hjälp av Eurocontrol och i samarbete med medlemsstaterna utarbetar kommissionen och offentliggör på sin webbplats en årlig uppdaterad förteckning över de luftfartygsoperatörer som omfattas av förordningen, med deras respektive tilldelningar till ansvarig medlemsstat ([8]).

2.2 **Vad medför den rättsliga skyldigheten i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen?**

Det tröskelvärde på 90 % för tankning som krävs i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen gäller ”det årliga flygbränslebehovet”. I artikel 3.24 i förordningen definieras det som den mängd flygbränsle som i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([9]) kallas ”bränsle till destinationen” och ”taxningsbränsle”. Luftfartygsoperatören ska på en viss unionsflygplats tanka minst 90 % av det bränsle som årligen krävs (det vill säga för färden till destinationen och taxningen inför start) för att utföra alla flygningar som omfattas av ReFuelEU Aviation-förordningen under en rapporteringsperiod (dvs. perioden från den 1 januari till den 31 december året före rapporteringsåret) på just denna unionsflygplats.

De rapporteringsskyldigheter som fastställs i artikel 8 och bilaga II till förordningen gäller den årliga summan bränsle som planeras för alla flygningar som avgår från en viss unionsflygplats, och den årliga summan bränsle som tankas för dessa flygningar. Beroende på vilka processer luftfartygsoperatören tillämpar kan det tankade bränslet bestyrkas med olika källor, t.ex. i) fakturor på bränsle från bränsleleverantörer, ii) skillnaden mellan mängden bränsle vid ankomsten till en unionsflygplats (ankomst till avlastningsplats) och mängden bränsle vid avgången från samma unionsflygplats (avgång från lastningsplats), samt iii) information som hämtas från källor som resedagboken, den tekniska journalen och driftfärdplanen.

Kravet att tanka på den unionsflygplats från vilken flygningarna avgår gäller ”flygbränsle”. I artikel 3.6 i förordningen definieras flygbränsle som drop-in-bränsle som framställs för direkt användning av luftfartyg. Tankningskravet gäller med andra ord samtliga bränslen som är tillgängliga för luftfarten, inklusive konventionella flygbränslen.

([7]) I den mening som avses i EU:s migrations- och asyllagstiftning.

([8]) Se förteckningen över luftfartygsoperatörer som omfattas av ReFuelEU Aviation-förordningen på webbplatsen för GD Transport och rörlighet (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sv).

([9]) Mer information finns i punkt CAT.OP.MPA.181 ”Bränsle-/energiplan – policy för bränsle-/energiplanering och omplanering under flygning – flygplan”.

En luftfartygsoperatör som inte följt kravet att tanka minst 90 % av ”det årliga flygbränslebehovet” enligt artikel 5.2 och 5.3 i förordningen, och inte vederbörligen kan motivera det, åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska åläggas av medlemsstaternas myndigheter i enlighet med artikel 12.2 i förordningen. En sådan luftfartygsoperatör får ändå befrias från sanktionsavgiften om den kan visa att dess underlåtenhet att uppfylla skyldigheterna i artikel 5 orsakades av exceptionella och oförutsebara omständigheter som låg utanför dess kontroll och vars effekter inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

2.3 **När och var måste luftfartygsoperatören tanka?**

En luftfartygsoperatör som omfattas av ReFuelEU Aviation-förordningen måste tanka bränsle när den avgår från en unionsflygplats (dvs. unionsflygplatsen som flygningarna avgår från).

I artikel 3.1 i förordningen definieras en ”unionsflygplats” som en flygplats enligt definitionen i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter. Där definieras en flygplats som ”varje markområde som är särskilt inrättat för landning, start och manövrering av luftfartyg, inbegripet de närliggande anläggningar som kan behövas för flygtrafiken och för service till luftfartygen, samt de anläggningar som behövs för de kommersiella luftfartstjänsterna” ([10]).

Unionsflygplatser som omfattas av förordningen är de som har mer passagerartrafik än 800 000 passagerare eller högre godstrafik än 100 000 ton under föregående rapporteringsperiod. Detta tröskelvärde har fastställts för att undvika att det blir för stor börda på lufttransporterna vid små flygplatser.

Flygplatser som ligger i något av de yttersta randområdena, enligt förteckningen i artikel 349 i EUF-fördraget – dvs. Guadeloupe, Franska Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, Azorerna, Madeira och Kanarieöarna – omfattas inte av artikel 5 i förordningen.

Medlemsstaterna får vara mer ambitiösa och besluta att en flygplats på deras territorium – som inte uppnår det krävda tröskelvärdet eller som är belägen i ett av de yttersta randområdena – ändå omfattas av förordningen. En flygplats ledningsenhet kan också välja att frivilligt låta en flygplats som den leder behandlas som en unionsflygplats och omfattas av förordningen, och då göra detta genom en begäran till respektive behörig myndighet. I sin begäran måste flygplatsens ledningsenhet bevisa att kandidatflygplatsen uppfyller de krav som anges i artikel 6.1 i förordningen. Den rättsliga grunden och förfarandet för detta återfinns i artikel 2.2 i förordningen.

Kommissionen tillhandahåller i samarbete med medlemsstaterna en förteckning över unionsflygplatser som omfattas av förordningen. Den förteckningen uppdateras årligen ([11]).

2.4 **Måste luftfartygsoperatörer från tredjeländer tanka enligt artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen?**

Som förklaras i avsnitt 2.3 gäller tankningskravet minst 90 % av det årliga flygbränslebehovet på unionsflygplatsen som flygningarna avgår från. En luftfartygsoperatör från tredjeland omfattas därför av kravet enligt artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen när den avgår från en unionsflygplats, om den har utfört 500 kommersiella flygtransporter för passagerare eller 52 kommersiella flygtransporter för fraktgods under den föregående rapporteringsperioden. I praktiken innebär detta att luftfartygsoperatörer från tredjeland måste tanka 90 % av sitt årliga flygbränslebehov för avgångar från unionsflygplatser på de unionsflygplatser de avgår från.

En luftfartygsoperatör från tredjeland som inte uppfyller skyldigheterna enligt artikel 5 ska åläggas böter av en behörig myndighet i en medlemsstat (se artikel 12.2 i förordningen), såvida inte sådan bristande efterlevnad vederbörligen motiveras enligt artikel 5.2 eller 5.3 i förordningen eller orsakas av exceptionella och oförutsebara omständigheter enligt artikel 12.2 tredje meningen i förordningen.

([10]) Artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (direktivet om flygplatsavgifter) (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

([11]) Se förteckningen över unionsflygplatser som omfattas av ReFuelEU Aviation-förordningen på webbplatsen för GD Transport och rörlighet (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sv).

2.5 **Vilken roll har en unionsflygplats ledningsenhet?**

När ledningsenheter för unionsflygplatser omfattas av förordningen är de mycket viktiga för att göra det lättare för luftfartygsoperatörer att uppfylla tankningsplikten. Här bör en unionsflygplats ledningsenhet planera de personal- och infrastrukturresurser (t.ex. tillräcklig och behörig personal, tankkapacitet och bränsletillgång, tankbilar, brandpostsystem och så vidare) som behövs för att luftfartygsoperatörerna lättare ska kunna fullgöra skyldigheten i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen.

Det ska ändå noteras att vissa flygplatser (t.ex. de som ligger på öar) kanske inte har den infrastruktur och/eller flygbränsletillgång som krävs på grund av sina geografiska förhållanden och därför kanske inte kan underlätta återkommande tankning av flygbränsle på flygplatsen i samma utsträckning som andra flygplatser med fler resurser. Luftfartygsoperatörer får därför begära tillfälliga undantag från sina tankningskrav för vissa rutter som ansluter till flygplatser belägna på öar utan järnvägs- eller vägförbindelse med en unionsflygplats, enligt de särskilda omständigheter som fastställs i artikel 5.3 i förordningen.

3. **UNDANTAG FRÅN TANKNINGSKRAVET**

Enligt artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen får luftfartygsoperatören underskrida det tröskelvärde som krävs enligt tankningskravet när det är nödvändigt för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet, dvs. kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([12]). På den här punkten måste befälhavarens beslut om slutlig tankning av bränsle före avgång från en unionsflygplats respekteras utan inblandning av luftfartygsoperatören ([13]) (se närmare uppgifter i avsnitt 4). Undantag som motiveras enligt artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen rapporteras i efterhand i den årliga rapport som luftfartygsoperatören ska lämna in i enlighet med artikel 8 i den förordningen.

Andra undantag från de tankningskrav som fastställs i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen är begränsade till två situationer som definieras i artikel 5.3 a och b i förordningen och förutsätter att det först lämnas en motiverad och detaljerad begäran till den behöriga myndigheten. Dessa undantag begärs i förväg, se närmare uppgifter i avsnitten 5 och 8. Den första möjligheten till undantag från artikel 5.1 är begränsad till särskilda rutter från unionsflygplatser och i särskilda situationer, dvs. allvarliga och återkommande operativa svårigheter med tankning av luftfartyg på den berörda unionsflygplatsen som hindrar luftfartygsoperatören från att utföra turnaroundflygningar inom rimlig tid. Den andra möjligheten gäller strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som beror på en viss unionsflygplats geografiska särdrag, och som leder till betydligt högre flygbränslepriser och ger den berörda luftfartygsoperatören en betydande konkurrensnackdel jämfört med marknadsvillkoren på andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden.

4. **ARTIKEL 5.2 I REFUELEU AVIATION-FÖRORDNINGEN: ATT AV SÄKERHETSSKÄL UNDERSKRIDA KRAVET PÅ 90 % BRÄNSLETANKNING PÅ UNIONSFLYGPLATSEN SOM FLYGNINGARNA AVGÅR FRÅN**

I artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen föreskrivs att en luftfartygsoperatör får underskrida tröskelvärdet på 90 % av ”det årliga flygbränslebehovet” (dvs. bränsle till destinationen och taxningsbränsle för start) på en unionsflygplats från vilken flygningarna avgår, om detta är nödvändigt för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet. Denna bestämmelse är av hänsyn till att man måste säkerställa efterlevnad av exempelvis kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([14]) och mer specifikt säkerhetsreglerna i bilaga IV till den: punkterna CAT.OP.MPA.180, 181, 182 och 260, samt när så är lämpligt punkt CAT.OP.MPA.185 för hantering och planering av bränsle under flygning. Närmare uppgifter om dessa bestämmelser finns i Easas godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC, Acceptable Means of Compliance) och vägledande material (GM, Guidance Material) för bilaga IV Kommersiell lufttransport, del-CAT till kommissionens förordning (EU) 965/2012 om flygdrift ([15]).

([12]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

([13]) CAT.OP.MPA.181 c.8 ”bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren”, kapitel B i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

([14]) Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

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

Ytterligare uppgifter om de möjliga motiveringarna till att underskrida tröskelvärdet för tankning av säkerhetsskäl (och även vilka styrkande underlag som krävs) finns i avsnitt 4.1–4.4.

4.1 **Att underskrida bränsletankningskravet: konsekvenser för den årliga rapporteringen enligt artikel 8 i ReFuelEU Aviation-förordningen** ([16])

Fall då en luftfartygsoperatör underskrider tankningskravet på 90 % av det ”årliga flygbränslebehovet” (bränsle till destinationen och taxningsbränsle) på en unionsflygplats från vilken flygningarna avgår måste vederbörligen motiveras för den eller de behöriga myndigheter som ansvarar för den berörda unionsflygplatsen där luftfartygsoperatören inte uppfyller tröskelvärdet på 90 %, och för Easa.

Närmare bestämt måste luftfartygsoperatören motivera varför mängden flygbränsle underskrider tröskelvärdet på 90 % och inte de flygbränslemängder som ingår i bufferten på 10 % enligt vad som föreskrivs i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen. Med andra ord måste luftfartygsoperatören rapportera de aggregerade berörda bränslemängder som tankats (vid tidigare flygningar) för att följa de bränslesäkerhetsregler som förhindrar att luftfartygsoperatören följer tankningskravet på 90 % på en viss unionsflygplats. Luftfartygsoperatören måste ange vilka rutter som påverkas när den rapporterar enligt artikel 8 i förordningen.

Denna information (inklusive motiveringen) måste ingå i den rapport som luftfartygsoperatören måste lämna in till de berörda myndigheterna och till Easa enligt artikel 8 i förordningen (dvs. den årliga rapporten), och som måste ha verifierats av en oberoende kontrollör enligt kravet i artikel 8.3 i förordningen ([17]).

Luftfartygsoperatören måste som en del av sina motiveringar enligt artikel 5.2 i förordningen inkludera följande:

— En motivering till att man underskred det årliga tröskelvärde som fastställs i artikel 5.1 i förordningen för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet.

— En uppgift om vilka rutter som påverkades (dvs. ordningsföljden för ankommande och avgående flyg på unionsflygplatsen) och de berörda mängderna av det bränsle som tankades av säkerhetsskäl.

Den behöriga myndigheten får godta motiveringen om de tillämpliga kraven är uppfyllda och det hela är vederbörligen motiverat. Den behöriga myndigheten får samråda med Easa när den bedömer om en motivering uppfyller de tillämpliga bränslesäkerhetsreglerna.

Exempel 1: Luftfartygsoperatör **Y** flyger från flygplats **A** till unionsflygplats **B**. Luftfartygsoperatör **Y** är tilldelad till sitt utsedda generaldirektorat för civil luftfart (**A-DGCA**). I slutet av rapporteringsåret måste **Y** till Easa och till **A-DGCA** lämna in de årligen tankade bränslevolymerna, det årliga flygbränslebehovet och de årliga icke-tankade bränslevolymerna ([18]). **Y** måste även i slutet av rapporteringsåret anmäla de icke-tankade mängderna till myndigheten eller myndigheterna för unionsflygplatsen/flygplatserna om den av säkerhetsskäl inte uppfyller tröskelvärdet för tankning.

I detta exempel underskrider luftfartygsoperatör **Y** tröskelvärdet för ”årligt flygbränslebehov” på unionsflygplats **B**, eftersom vissa flygningar på rutten **A–B** har påverkats av förutsedda väderförhållanden som krävde tankning av mer bränsle av säkerhetsskäl på flygplats **A** (överskott av bränsle tankas alltid på den föregående flygplatsen). Tvärtemot prognosen blev dock vädret i allmänhet bättre under flygningarna och det blev ett antal gånger så att luftfartyget landade på unionsflygplats **B** med mer bränsle än förväntat och därför inte kunde tanka bränsle på unionsflygplats **B** för den påföljande flygningen, eftersom det hade tillräckligt med bränsle i tanken. Även om **Y** inte uppfyllde kravet i artikel 5.1 i förordningen för unionsflygplats **B**, var detta alltså motiverat för att följa reglerna om bränslesäkerhet.

([16]) Närmare uppgifter om hur man rapporterar återfinns i handboken för luftfartygsoperatörer och kontrollörer (dvs. kontrollorgan) (artikel 8 och bilaga II i ReFuelEU Aviation-förordningen).

([17]) I artikel 8.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen anges det att ”rapporten ska verifieras av en oberoende kontrollör i enlighet med kraven i artiklarna 14 och 15 i direktiv 2003/87/EG och de genomförandeakter som antagits på grundval av detta”. Verifieringsprocessen och de ackrediterade kontrollörerna med avseende på förordningen styrs med andra ord av reglerna för EU:s utsläppshandelssystem, och särskilt av de regler som finns för luftfartssektorn.

([18]) Se definitioner i artikel 3, rapporteringsskyldigheter för luftfartygsoperatörer i artikel 8 och förordningens rapporteringsmall i bilaga II.

Exempel 2: Luftfartygsoperatör **Y** flyger från flygplats **C** till flygplats **D** och tillbaka till **C** (rutt **C–D–C**), alla unionsflygplatser. Av exempel 1 följer att luftfartygsoperatör **Y** är tilldelad till den behöriga myndigheten **A-DGCA**. I slutet av rapporteringsåret måste **Y** till Easa och till de behöriga myndigheterna lämna in de årligen tankade bränslevolymerna, det årliga flygbränslebehovet och de årliga icke-tankade bränslevolymerna ([19]). **Y** måste även i slutet av rapporteringsåret anmäla de icke-tankade mängderna till myndigheten eller myndigheterna för unionsflygplatsen/flygplatserna när den av bränslesäkerhetsskäl inte uppfyller tröskelvärdet för tankning.

I detta exempel underskrider luftfartygsoperatör **Y** tröskelvärdet för ”årligt flygbränslebehov” på flygplats **D** eftersom det i enlighet med punkt CAT.OP.MPA.181 led c.4.i i bilaga IV till förordning (EU) nr 965/2012 krävs att flygningar på rutten **C–D** har en alternativ destinationsflygplats **E** som ligger långt bort från flygplats **D**. På väg tillbaka till **C** (rutt **D–C**) ligger den alternativa destinationsflygplatsen **F** mycket nära flygplats **C**. Luftfartyget landar därför alltid på **D** med mer bränsle än vad som behövs för att återvända till **C**, vilket hindrar det från att tanka bränsle på flygplats **D** för sin påföljande flygning tillbaka till **C**, eftersom **Y** hade tillräckligt med bränsle i tanken. Luftfartygsoperatören **Y** uppfyllde därmed inte kravet i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen för flygplats **D**, av skäl kopplade till bränslesäkerhet.

För ensligt belägna flygplatser kan samma sak hända om det enligt CAT.OP.MPA.181 led c.4.ii, AMC7 ([20]) och CAT.OP.MPA.182 krävs omkring två timmars extra bränsle för att flyga till sådana ensligt belägna flygplatser. Detta kan avsevärt minska behovet av tankning för återfärden.

Enkelt uttryckt måste luftfartygsoperatören, för att uppfylla kraven i artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen (dvs. skyldigheten att *vederbörligen motivera*), tillhandahålla de behöriga myndigheterna och Easa säkerhetsskälen till att tanka bränsle till flygningar som ankommer till unionsflygplatsen och gör att luftfartygsoperatören underskrider det årliga bränsletankningsbehovet. De mängder bränsle som ska motiveras är begränsade till skillnaden mellan de 90 procenten av det årliga flygbränslebehovet och den årliga faktiska tankningen av flygbränsle per unionsflygplats där luftfartygsoperatören inte uppfyller tankningskravet.

Luftfartygsoperatören bör tydligt ange förhållandet mellan volymen tankat bränsle och säkerhetsskälen. Motiveringen (de styrkande handlingarna) bör motsvara de tankade mängderna och de angivna skälen. Oförmåga att styrka samband mellan de tankade volymerna och motiveringarna kan innebära en överträdelse av artikel 5.1 i förordningen.

4.2 **Exempel på händelser som kräver tankning av flygbränsle för att följa reglerna om bränslesäkerhet, samt exempel på styrkande handlingar (motiveringar)**

Följande förteckning över exempel där flygbränsle måste tankas av säkerhetsskäl är inte uttömmande men innehåller ändå de vanligaste händelserna ([21]) som motiverar behovet av att tanka mer bränsle på avgångsflygplatsen av bränslesäkerhetsskäl och därmed riskera att inte klara tröskelvärdet för tankning på den unionsflygplats som är destination. Exemplen åtföljs av de dokument som luftfartygsoperatören behöver lämna till de behöriga myndigheterna för att motivera att den underskrider tröskelvärdet i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen.

I samtliga fall måste de behöriga myndigheterna, i samarbete med Easa, säkerställa att de uppnår rätt balans mellan säkerheten och förordningens tanknings- och rapporteringskrav. Hög säkerhet är av största vikt, så myndigheterna måste alltid göra en sund bedömning av vilken bevisnivå som krävs för att styrka säkerhetsaspekterna. Behovet av extra bränsle bygger ofta på hur erfaren piloten eller personalen vid flygövervakningscentret är.

([19]) Se definitioner i artikel 3, rapporteringsskyldigheter för luftfartygsoperatörer i artikel 8 och förordningens rapporteringsmall i bilaga II.
([20]) ”Godtagbara sätt att uppfylla kraven 7”.
([21]) Så som Easa och luftfartygsoperatörerna rapporterar i sina svar på det frågeformulär kommissionen skickade ut för att utarbeta detta dokument.

— Fall av brist på flygbränsle (inklusive när bränsleleverantören ålägger lägsta köpbelopp på unionsflygplatser med särskilda geografiska förhållanden, som öar) eller förorenat flygbränsle på destinationsflygplatsen, där motiveringen styrks av notiser till flygtrafikaktörer eller till flyguppdrag (NOTAM) och/eller av ett meddelande från en bränsleleverantör (om sådan finns), eller av andra rapporter inom ledningssystemet i punkt ORO.GEN.200 ”Ledningssystem” ([22]) i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 (pilotrapporter, andra operatörers rapporter, myndighetsrapporter eller information från flygbolagssammanslutningar).

— Ogynnsamma väderförhållanden (eller prognoser om ogynnsamma väderhållanden), som ofta (och särskilt vid verksamhet vintertid) motiverar behovet av extra bränsle (se punkterna CAT.OP.MPA.181 del b, CAT.OP.MPA.245 led a.1 och även CAT.OP.MPA.245 led b, c, och CAT.OP.MPA.255 led b, CAT.OP.MPA.265 led a i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012) ([23]). Detta gäller även för andra väderförhållanden (t.ex. varmt väder) som kan kräva extra bränsle för användning av APU ([24]) till följd av exceptionellt kalla eller varma väderförhållanden, begränsad sikt osv. Motiveringen måste bygga på faktiska väderleksrapporter (t.ex. METAR ([25]) och ATIS ([26])), väderprognoser (t.ex. TAF ([27]), däribland avlägsna möjligheter till ogynnsamt väder som PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), väderkartor på sträcka, eventuella andra tillräckligt detaljerade rapporter eller någon kombination därav. Förbättrade väderinformationssystem, såsom EWINS ([30]) eller liknande verktyg, kan också presenteras. Dessa verktyg kan indikera hur tillförlitliga väderprognoserna är, vilket får operatörerna att öka bränsleintaget när historiska data visar att det är sannolikt med ogynnsamt väder (t.ex. dimma) på destinationsflygplatsen, även om den officiella prognosen inte förutsäger sådant ogynnsamt väder.

— Sociala åtgärder (inklusive protester eller strejker på destinationsflygplatsen), där motiveringen styrks av exempelvis ett meddelande från flygplatsen och/eller en NOTAM (se punkt CAT.OP.MPA.175 led b.4, b.5 och Easa AMC1.CAT.OP.MPA.175 led b och punkt CAT.OP.MPA.181 led b och c.7 i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012). Beroende på omständigheterna kan även hotet om sociala åtgärder eller strejker motivera behovet av att öka bränsleintaget.

— Förseningar i flygkontrolltjänsten (ATC) på destinationsflygplatsen, där motiveringen styrks av en NOTAM eller ett meddelande från leverantören av flygledningstjänsten (ATM) (när sådan finns) före start (punkt CAT.OP.MPA.181 led b.6 och led c.7 i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012). Andra rapporter eller data, såsom historiska data från luftfartygsoperatören (däribland rapporter från piloten) kan också tyda på potentiella förseningar på destinationsflygplatsen.

— Sannolika omdirigeringar i ATC, där motiveringen styrks av en NOTAM eller ett meddelande från ATM-leverantören, eller av eventuella andra relevanta rapporter eller data (punkt CAT.OP.MPA.181 led b.5, b.6 och led c.7 i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012). Detta innefattar historiska data från operatören eller andra operatörer, samt pilotrapporter som visar potentiella omdirigeringar längs rutten.

— Säkerhetsproblem, t.ex. i samband med krigskonflikter, där motiveringen styrks av ett meddelande från flygplatsen, av ett meddelande från bränsleleverantören och/eller av en NOTAM.

([22]) Se bilaga III om organisationskrav för flygdrift i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

([23]) Se bilaga IV om kommersiell lufttransport i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

([24]) 0 Hjälpkraftaggregat (Auxiliary Power Unit).

([25]) Meteorologisk flygplatsrapport (Meteorological Aerodrome Report).

([26]) Automatisk terminalinformationstjänst (Automatic Terminal Information Service).

([27]) Prognos för terminalområde (Terminal Area Forecast).

([28]) Sannolikhet på 30 %.

([29]) Väsentlig meteorologisk information (Significant Meteorological Information).

([30]) Förbättrat väderinformationssystem (Enhanced Weather Information System).

— Naturkatastrofer (t.ex. jordbävningar, vulkanutbrott och översvämningar), där motiveringen styrks av ett flygplatsmeddelande och/eller av en NOTAM, eller av eventuella andra relevanta rapporter (punkt CAT.OP.MPA.181 led b och led c.7 i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012).

Utöver de ovan nämnda handlingarna måste luftfartygsoperatören lämna in driftfärdplanen undertecknad av befälhavaren, inklusive digital signatur eller digitalt godkännande av färdplanen. I detta dokument måste visa tankad total bränslemängd (blockbränsle) (vid föregående flygning) och dess enskilda beståndsdelar.

Följande andra handlingar kan också i relevanta fall behöva tillhandahållas av luftfartygsoperatören till den behöriga myndigheten som motivering till att den underskrider tröskelvärdet i artikel 5.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet:

— Information från reseloggar.

— METAR, TAF, SIGMET, väderkartor på sträcka, eller meddelanden om väderrestriktioner från ANSP ([31]).

— NOTAM.

— Meddelanden från ATM och ATC (om sådana finns).

— Luftfartspublikationer (AIP:er).

— Meddelanden från bränsleleverantören, marktjänsten eller flygplatsens ledningsenhet.

— Driftfärdplan.

— Eventuell annan information som luftfartygsoperatören kan anse vara relevant och användbar för att motivera de bränslemängder som rapporteras som tankade av säkerhetsskäl.

Luftfartygsoperatörerna måste förse de oberoende kontrollörerna med alla relevanta styrkande handlingar för att underlätta verifieringen av årsrapporten enligt kravet i artikel 8 i ReFuelEU Aviation-förordningen (i synnerhet artikel 8.3).

4.3 **Hur länge bör luftfartygsoperatören behålla de motiverande handlingarna?**

I förordningen är det luftfartygsoperatörerna som åläggs bevisbördan för att inför de behöriga myndigheterna och Easa motivera att de uppfyller kraven i artikel 5.1 och 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen. Luftfartygsoperatörerna behöver därför bedöma hur länge det är lämpligt att behålla de relevanta motiverande handlingarna, med hänsyn till sådana aspekter som möjligheten till administrativa eller rättsliga förfaranden. Luftfartygsoperatörerna bör helst behålla de motiverande handlingarna i minst fyra år (dvs. rapporteringsåret plus tre års lagring av uppgifter). Den perioden kan variera mellan medlemsstaterna, då nationella regler om kontroll av efterlevnaden i sektorn kan ha olika tidsplaner. Medlemsstaterna bör beakta den rekommendation för uppgiftslagring som ges i detta avsnitt, när de enligt artikel 12.1 i förordningen fastställer de regler om sanktioner som gäller vid överträdelser av förordningen.

4.4 **Hänsynstaganden angående val av alternativ flygplats och bränsle efter egen bedömning**

Luftfartygsoperatörer har, inom de gränser som fastställs i punkt CAT.OP.MPA 192 i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 ([32]), frihet att välja en alternativ flygplats. Det kan ofta vara mer rationellt att välja en alternativ flygplats längre bort från andra möjliga och närmare alternativ av ekonomiska skäl, såsom att man har ett kontrakt med flygplatsförvaltarna om luftfartygsunderhåll och/eller har förutsättningar att ge passagerarna bättre service vid landning på den alternativa flygplatsen (dvs. ett kommersiellt alternativ). Det går dock inte att välja en alternativ flygplats som ett sätt att dölja ekonomitankning.

([31]) Leverantör av flygtrafiktjänster (Air Navigation Service Provider).

([32]) Se bilaga IV om kommersiell lufttransport i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

På samma sätt får inte luftfartygsoperatören instruera piloten att tanka mer flygbränsle på en viss flygplats av ekonomiska skäl och lasta det som bränsle efter egen bedömning. Bränsle efter egen bedömning måste, som man hör på benämningen, tankas helt efter befälhavarens omdöme och utan påverkan från luftfartygsoperatören ([33]).

Samma princip gäller för metoder där ekonomitankning döljs i andra bränslekategorier, t.ex. när sådana kategorier lastas i mängder som är uppenbart högre än de mängder som behövs för målen för var och en av dessa bränsletyper (t.ex. ökat taxningsbränsle, ökat bränsle till destinationen genom att man planerar en orealistisk lägre marschhöjdsnivå och orealistisk startmassa).

Metoder där bränsle till alternativ flygplats, bränsle efter egen bedömning och andra bränslekategorier används för att dölja ekonomitankning går emot de relevanta bestämmelserna i ReFuelEU Aviation-förordningen. När det finns bevisning för sådana metoder, som är enhetlig och tillfredsställande både objektivt och subjektivt, kan de bestraffas av de relevanta nationella myndigheterna ([34]).

5. ARTIKEL 5.3 I REFUELEU AVIATION-FÖRORDNINGEN: TILLFÄLLIGA UNDANTAG FRÅN TANKNINGSPLIKTEN

I artikel 5.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen fastställs kraven för att luftfartygsoperatören ska kunna begära ett tillfälligt undantag på förhand:

”Undantagsvis får en luftfartygsoperatör, när det är vederbörligen motiverat, från den eller de behöriga myndigheter som avses i artikel 11.6 begära ett tillfälligt undantag från den skyldighet som fastställs i punkt 1 i den här artikeln för flygningar på en specifik befintlig eller ny rutt som är kortare än 850 kilometer, eller 1 200 kilometer för rutter som förbinder flygplatser som är belägna på öar utan järnvägs- eller vägförbindelser, vilka avgår från en unionsflygplats. Detta avstånd ska mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).

En sådan begäran ska göras minst tre månader före den planerade tillämpningsdagen för undantaget och ska åtföljas av en detaljerad och adekvat motivering. Ett sådant undantag ska begränsas till följande situationer:

(a) Allvarliga och återkommande operativa svårigheter med tankning av luftfartyg på den berörda unionsflygplatsen som hindrar luftfartygsoperatören från att utföra turnaroundflygningar inom rimlig tid, eller

(b) strukturella försörjningssvårigheter för flygbränsle som beror på en viss unionsflygplats geografiska särdrag, och som leder till flygbränslepriser som är betydligt högre än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av flygbränslen på andra unionsflygplatser, särskilt på grund av särskilda bränsletransportbegränsningar eller begränsad tillgång till bränsle på den unionsflygplatsen, och ger den berörda luftfartygsoperatören en betydande konkurrensnackdel jämfört med marknadsvillkoren på andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden.”

När det gäller specifika rutter kan en luftfartygsoperatör tillfälligt undantas från skyldigheten att tanka på den unionsflygplats från vilken flygningarna avgår om den kan påvisa allvarliga och återkommande operativa svårigheter med tankning av luftfartyg på den unionsflygplatsen, som hindrar den från att utföra turnaroundflygningar inom rimlig tid och som kan påverka konnektiviteten, särskilt för avlägsna områden. Ett undantag kan också gälla vid strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som leder till bränslepriser som är betydligt högre än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av bränslen på andra unionsflygplatser. De betydligt högre bränslepriserna på unionsflygplatsen i fråga bör emellertid inte i första hand vara en följd av den ökade användningen av hållbara flygbränslen på den unionsflygplatsen.

Undantaget kan endast beviljas av den behöriga myndigheten om de krav som föreskrivs i artikel 5.3 a eller b är uppfyllda och om begäran är vederbörligen motiverad.

5.1 Första villkoret: krav på avstånd

Innan luftfartygsoperatören begär ett tillfälligt undantag enligt artikel 5.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen måste den se till att den rutt som ett undantag skulle tillämpas på uppfyller de krav på avstånd som föreskrivs i den artikeln. I artikel 5.3 ges två möjligheter, nämligen

1. att luftfartygsoperatören kan begära ett undantag för en befintlig eller ny rutt som är kortare än 850 km med avgång från en unionsflygplats, *eller*

([33]) CAT.OP.MPA.181 c.8 ”bränsle/energi efter egen bedömning, om detta begärs av befälhavaren”, kapitel B i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

([34]) Se t.ex. domstolens dom av den 6 februari 2018, Altun m.fl., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, punkterna 48–52.

2. att luftfartygsoperatören kan begära ett undantag för en befintlig eller ny rutt som är kortare än 1 200 km när denna rutt förbinder flygplatser som är belägna på öar utan järnvägs- eller vägförbindelser. Rutten måste ha sin avgång från en unionsflygplats, och det kan gälla antingen rutter mellan fastlandet och en ö eller rutter mellan öar utan fastlandsförbindelse.

För att lämna in sin begäran måste luftfartygsoperatören ange åtminstone i) Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) flygplatskoder för den berörda rutten, ii) den unionsflygplats från vilken flygningarna avgår, och iii) avståndet i kilometer beräknat med Vincentys metod.

Den behöriga myndigheten ska kontrollera om avgångsflygplatsen är en unionsflygplats i den mening som avses i förordningen och om den begärda rutten omfattas av de avståndskrav som fastställs i artikel 5.3 i den förordningen. Avståndsberäkningen bygger på Vincentys metod för att beräkna avståndet mellan två punkter på en sfäroids yta, med hjälp av World Geodetic System (WGS84) ([35]). Icao Doc 7910 (*Location Indicators*) bör användas som grund för flygplatsers latituder och longituder ([36]).

5.2 **Andra villkoret: kraven i artikel 5.3 a och b**

Om avståndskravet i artikel 5.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen är uppfyllt blir det andra steget för luftfartygsoperatören att bedöma huruvida den rutt som luftfartygsoperatören begär undantaget för uppfyller den andra omgången krav enligt artikel 5.3 a eller b i förordningen.

Varje begäran om undantag måste underbyggas med en detaljerad och adekvat motivering och åtföljas av de relevanta handlingar som styrker motiveringen.

Den behöriga myndigheten kommer att bedöma varje begäran efter en analys från fall till fall. Den kommer även att ta noga hänsyn till de särskilda egenskaperna hos den berörda unionsflygplatsen som står under dess jurisdiktion och där luftfartygsoperatören begär undantag från kravet att tanka bränsle. När den behöriga myndigheten bedömer begäran får den ta kontakt med den berörda unionsflygplatsen och be om information avseende den begäran om undantag som luftfartygsoperatören lämnat in. Exempelvis kan den behöriga myndigheten begära att flygplatsen lämnar historiska data om turnaroundtider och drift eller bränsletillgång när så är relevant, som underlag för dess beslut om att bevilja/avslå det begärda undantaget.

5.2.1 ***Artikel 5.3 a i ReFuelEU Aviation-förordningen – allvarliga och återkommande operativa svårigheter och orimliga turnaroundtider***

5.2.1.1 *Vad är allvarliga och återkommande operativa svårigheter?*

För det första måste luftfartygsoperatören uppvisa att den unionsflygplats som den begär tankningsundantag för lider av allvarliga och återkommande operativa svårigheter. En engångshändelse som en strejk på flygplatsen kan inte ses som en allvarlig och återkommande operativ svårighet som motiverar tankningsundantag på den unionsflygplatsen. Strejkers påverkan på tankning av bränsle bör rapporteras enligt artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen, i händelse av att de kräver extra tankning av bränsle på avgångsflygplatsen av bränslesäkerhetsskäl.

För det andra måste det påvisas att den operativa svårighet som inträffat på den berörda unionsflygplatsen påverkar luftfartygsoperatören negativt. Den operativa svårigheten kan t.ex. inverka negativt på flygtidtabellen för det berörda luftfartyget i dess efterföljande verksamhet, på ett betydande och icke-försumbart sätt. I sådana fall kan luftfartygsoperatören riskera att bestraffas av samordnaren av ankomst- och avgångstider eller förlora flygverksamheter under dagen, något som potentiellt kan påverka konnektiviteten i EU.

En operativ svårighet måste därför i) vara en upprepad händelse, eller en systematisk förekomst, kopplad till den berörda unionsflygplatsen, ii) leda till en orimlig turnaroundtid (förklaras i punkt 5.2.1.2), och iii) påverka luftfartygsoperatören negativt ekonomiskt.

Följande förekomster, som inte utgör någon uttömmande förteckning, kan ses som *potentiella operativa svårigheter* som kan motivera undantaget om det påvisas att luftfartygsoperatören påverkas negativt:

([35]) Se referens till Icaos CERT-verktyg och beräkning med Vincentys metod på https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Se referens till Icaos dataservice som referens till platsindikatorer för flygplatser, https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— Begränsat och/eller överbelastat utrymme på flygplatsens platta kan påverka turnaroundtiderna, särskilt på överbelastade flygplatser under högsäsong (t.ex. flygplatser på öar eller små flygplatser nära skidorter).

— Avsaknad av tillräcklig personal vid flygplatsen som bistår vid turnaroundverksamheterna och/eller brist på tillräcklig utrustning, t.ex. tillräckliga brandpostsystem eller bränslelastbilar. Brist på tillräckliga resurser/utrustning på flygplatsen kan onekligen påverka väntetiderna för tankning, och därmed luftfartygets slutliga turnaroundtid. För att motivera denna begäran om undantag måste bränslehanteraren på flygplatsen ha uppgett att den inte har tillräckligt med resurser och/eller utrustning för att betjäna luftfartyget utan onödigt dröjsmål.

— Lokala regler som förhindrar passagerares ombordstigning och avstigning medan luftfartyget tankas, och/eller lokala brandregler om att en brandbil måste finnas närvarande när luftfartyget ska tankas samtidigt som passagerare stiger på och av. Sådana lokala regler kan påverka luftfartygsoperatörers turnaroundverksamhet vid överbelastade flygplatser eller flygplatser med hög säsongsbundenhet. Luftfartygsoperatörer bör i dessa fall påvisa att de befintliga scenarierna påverkar luftfartygets turnaroundtider på ett betydande och icke-försumbart sätt, i synnerhet när det föreligger snäva flygtidtabeller eller när det är begränsad tillgång till brandbilar.

5.2.1.2 *Vad är en orimlig turnaroundtid?*

När den operativa svårigheten väl har konstaterats, måste luftfartygsoperatören bedöma om denna operativa svårighet gör det svårare att tanka luftfartyget och samtidigt respektera en rimlig turnaroundtid. Med turnaroundtid avses tidsintervallet mellan att ett luftfartyg ankommer till en flygplats (när luftfartyget helt har stannat/bromsat in) och avgår för nästa flygning (luftfartygets dörrar stängs för avgång). Generellt sett är den tid som behövs för att genomföra bränsletankningen nästan alltid kortare än den tid som behövs för att landsätta och lasta av och därefter ta ombord passagerare på, lasta och serva luftfartyget.

EU:s regelverk (dvs. kraven i punkt CAT.OP.MPA.200 i bilaga IV till förordning (EU) 965/2012 och den åtföljande AMC6 ([37])) tillåter tankning samtidigt som passagerare landsätts, men denna metod är inte utbredd bland europeiska operatörer, då den inte blev uttryckligen tillåten förrän 2022. Innan dess fick man endast tanka under ombordstigning. När otillräcklig turnaroundtid som motivering endast styrks av att det inte går att tanka vid avstigning, får det därför inte godtas, såvida inte samtliga krav i artikel 5.3 a i ReFuelEU Aviation-förordningen är uppfyllda.

Turnaroundtiden för en långdistansflygning brukar vanligen ha ett intervall på 60–150 minuter, medan turnaroundtiderna för kortdistansflygningar ligger på 25–80 minuter, förutsatt att luftfartygsoperatören har tillåtelse att tanka samtidigt som passagerarna går ombord, är ombord eller går av ([38]).

Med dessa typiska turnaroundtider i åtanke kan en luftfartygsoperatör, om en allvarlig och återkommande operativ svårighet förhindrar tankning inom rimlig tid, begära ett undantag enligt artikel 5.3 a i ReFuelEU Aviation-förordningen. En begäran om undantag där det hävdas att turnaroundtiden ökade t.ex. från 25 till 30 minuter p.g.a. det nya tankningskravet skulle dock inte kunna godtas, såvida inte dröjsmålet bevisas vara betydande och de negativa ekonomiska effekterna på påföljande flygningar påvisas vara så stora att de nya turnaroundtiderna inte kan anses rimliga. Med andra ord kan begäran om undantag inte enbart bygga på en avsikt att behålla samma turnaroundtid som innan artikel 5.1 i förordningen infördes.

Följande förteckning kan användas som referens av den behöriga myndigheten och luftfartygsoperatören för att avgöra huruvida tankningskravet i kombination med de operativa svårigheterna leder till en alltför lång turnaroundtid, som skiljer sig från rimliga tidsmarginaler och därför kan ha betydande negativ inverkan på luftfartygsoperatörens verksamhet. Följande förteckning är inte uttömmande.

— Information från luftfartygets handbok som visar maximal bränslekapacitet.

([37]) ”Godtagbara sätt att uppfylla kraven 6” (https://www.easa.europa.eu/sv/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) I enlighet med de tidpunkter som anges i tabell 18.2 i *EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses*, utgåva 10.0.3, offentliggjord den 18 april 2023.

— Flygplatsens relevanta historiska data om turnaroundverksamheter och/eller turnaroundtidsintervaller som presenteras i tabell 18.2 i *EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses*, utgåva 10.0.3, offentliggjord den 18 april 2023 ([39]).

— Luftfartygsoperatörens historiska data om turnaroundverksamheter på den berörda flygplatsen. Om luftfartygsoperatören har tankat normalt tidigare bör det inte vara förhindrat nu, såvida inte omständigheterna förändrats väsentligt.

— Den överdrivna turnaroundtiden riskerar att påverka flygplatsens schema för ankomst- och avgångstider, med följden att luftfartygsoperatören riskerar att straffas av samordnaren/tidtabellsanpassaren på den berörda flygplatsen.

— Turnaroundtiden påverkar luftfartygsoperatörens verksamhet med påföljande flygningar, med en risk att bli bestraffad av samordnaren/tidtabellsanpassaren på följande flygplatser.

Sammanfattningsvis, och i enlighet med de exempel som anges ovan, måste luftfartygsoperatören i sin begäran om undantag enligt artikel 5.3 a bevisa i) att det förekommer en allvarlig och återkommande händelse som leder till den operativa svårigheten, ii) att turnaroundtiden är orimlig, och iii) att det sker en allvarlig och påföljande negativ inverkan på konnektiviteten eller ekonomisk inverkan för luftfartygsoperatören. Om det saknas negativ inverkan på konnektiviteten eller på luftfartygsoperatören finns det inga skäl att begära undantag från kravet att tanka på den berörda flygplatsen.

5.2.2 ***Artikel 5.3 b – Strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som beror på geografiska särdrag***

Begäranden om undantag enligt artikel 5.3 b behöver uppfylla fyra sammantagna krav för att den behöriga myndigheten ska kunna bevilja ett tillfälligt undantag, nämligen att i) det måste finnas strukturella bränsleförsörjningssvårigheter på unionsflygplatsen, ii) de måste bero på unionsflygplatsens geografiska särdrag, iii) de måste leda till flygbränslepriser som i genomsnitt är betydligt högre än på andra unionsflygplatser, och iv) de måste ge luftfartygsoperatören en betydande konkurrensnackdel (jämfört med marknadsvillkoren på andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden).

5.2.2.1 *Vad menas med strukturella bränsleförsörjningssvårigheter på en unionsflygplats som beror på flygplatsens geografiska särdrag?*

De två första kraven omfattar unionsflygplatser där bränsleförsörjningen är en strukturell svårighet p.g.a. de geografiska särdragen i territoriet där unionsflygplatsen ligger. Unionsflygplatser i avlägsna områden som öar, Europas avlägsna utkanter eller bergsområden kan ofta vara utsatta för sådana strukturella bränsleförsörjningssvårigheter. Dessa försörjningssvårigheter kan orsakas av faktorer som begränsad eller obefintlig kapacitet för bränsleproduktion i det berörda området, otillräckliga väg- eller rörledningsförbindelser eller (när det gäller öar) behov av att leverera bränslet till sjöss.

En annan aspekt att ta hänsyn till är begränsad bränslelagringskapacitet på unionsflygplatsen. Bränslelagringen kan vara begränsad på unionsflygplatser som inte har försörjning via rörledningar, p.g.a. deras geografiska särdrag.

I artikel 5.3 b i ReFuelEU Aviation-förordningen erkänns därför att en unionsflygplats geografiska särdrag kan leda till strukturella bränsleförsörjningssvårigheter, däribland begränsad tillgång till flygbränsle på en unionsflygplats.

5.2.2.2 *Hur leder en bränsleförsörjningssvårighet och ett geografiskt särdrag till bränslepriser som är betydligt högre än de genomsnittliga bränslepriserna på andra unionsflygplatser?*

Strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som beror på en viss unionsflygplats geografiska särdrag (se punkt 5.2.2.1) kan enligt det tredje kravet ovan leda till betydligt högre bränslepriser än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av bränslen på andra unionsflygplatser.

Den höga säsongsbundenheten på unionsflygplatser med en bränsleförsörjningssvårighet och ett geografiskt särdrag kan dessutom öka efterfrågan på flygbränsle, vilket ger betydligt högre priser än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av bränslen på andra unionsflygplatser.

([39]) Se dokumentet på följande länk: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Andra unionsflygplatser kan vara i hög grad välförsedda via t.ex. rörledningar, och undviker därmed extra transportkostnader såsom kostnaderna i samband med bränsleförsörjning till en flygplats på en ö. På andra unionsflygplatser skulle transportkostnaderna kunna minskas om det finns fler än en bränsleleverantör närvarande på unionsflygplatsen eller om flygplatsen ligger nära ett bränsleraffinaderi. Dessa aspekter bidrar till mer konkurrenskraftiga priser på flygbränsle än på unionsflygplatser med geografiska särdrag som beskrivs i punkt 5.2.2.1.

I punkt 5.2.2.4 förklaras vilka aspekter som behöver bevisas för att kunna påvisa avsevärt högre priser för liknande flygbränslen.

5.2.2.3 *Vad menas med betydande konkurrensnackdelar för luftfartygsoperatören jämfört med marknadsvillkoren på andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden?*

Efter att först ha påvisat att flygplatsen är drabbad av strukturella bränsleförsörjningssvårigheter (...) som beror på flygplatsens belägenhet, och som leder till flygbränslepriser som är betydligt högre (…), måste luftfartygsoperatören påvisa den fjärde aspekten som krävs, nämligen att tankning på den unionsflygplatsen skulle ge den en betydande konkurrensnackdel jämfört med marknadsvillkoren på andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden.

En luftfartygsoperatör skulle drabbas av en betydande konkurrensnackdel om den var tvungen att tanka enligt kravet i artikel 5.1 i förordningen i följande scenarier:

— Priserna på flygbränsle på den unionsflygplats som det begärs undantag för är betydligt högre p.g.a. dess geografiska särdrag och svårigheter med bränsleförsörjningen. Luftfartygsoperatören skulle därför få svårt att konkurrera ändamålsenligt om affärstillfällen med andra luftfartygsoperatörer som betjänar andra unionsflygplatser inom samma upptagningsområde och som anses kunna ersätta, sett utifrån passagerarnas efterfrågan. Detta kan t.ex. inträffa om unionsflygplatsen (och därmed luftfartygsoperatören som ställer begäran) driver turist-/semestertrafik som skulle kunna dirigeras om till en annan unionsflygplats som tillgodoser en liknande kundefterfrågan i samma upptagningsområde. Bedömningen behöver utföras från fall till fall, men sådan utbytbarhet kan förväntas mellan några av de minsta öarna som till största delen är beroende av turisttrafik och inte har mycket annan intern efterfrågan i övrigt, eller t.ex. mellan en ö och kusten på fastlandet som ligger i samma upptagningsområde.

— En konkurrensnackdel måste vara mer än bara tillräcklig, den behöver vara *betydande*. Vissa variationer i priser och luftfartygsoperatörernas konkurrenspositioner kan förväntas (däribland kostnadsvariationer), men detta motiverar inte automatiskt ett undantag. En betydande konkurrensnackdel kräver mer än bara en liten skillnad i konkurrensförhållanden. Varje tillämpning av artikel 5.3 b behöver under alla omständigheter göras från fall till fall, med hänsyn till rutten och om det finns två unionsflygplatser belägna i samma upptagningsområde.

Exempel 3: Luftfartygsoperatör **Y** begär i enlighet med artikel 5.3 b i förordningen ett tillfälligt undantag från kravet att tanka vid avgång från unionsflygplats **A** (som ligger på en ö) till unionsflygplats **B (**som ligger på fastlandet). Rutten är **B–A–B**. Flygplats **A** är främst en nöjesdestination och har, p.g.a. sina geografiska särdrag, strukturella bränsleförsörjningssvårigheter som gör bränslepriserna betydligt högre. **Y** behöver i sin begäran om undantag styrka att förhållandena på flygplats **A** ger den en betydande konkurrensnackdel jämfört med luftfartygsoperatörer som flyger från samma fastlandsflygplats **B** till unionsflygplats **N**. **N** blir i detta exempel en unionsflygplats som ligger i upptagningsområdet för **A** och erbjuder en nöjesrelaterad destination i samma stil som **A**.

— Luftfartygsoperatörens konkurrensnackdel på unionsflygplatsen som den begär undantag för skulle kunna vara betydande vid jämförelse med andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden (t.ex. storlek, läge inom medlemsstaten eller eventuella angränsande medlemsstater, affärsmodell och trafikkombination). Denna nackdel skulle kunna bero på faktorer som högre driftskostnader (däribland flygplats- och handläggningsavgifter), kapacitetsbegränsningar (t.ex. begränsad kapacitet på flygplatsens platta och begränsade infrastrukturanläggningar) och/eller dålig tillgänglighet för flygplatsen.

Exempel 4: Luftfartygsoperatör **Y** begär ett undantag i enlighet med artikel 5.3 b för unionsflygplats **A**, som har en betydande konkurrensnackdel jämfört med unionsflygplats **B**, p.g.a. betydligt högre priser på flygbränslen, högre driftskostnader, dålig tillgänglighet och mindre attraktiva passagerarresurser. Det är mer sannolikt att flygbolag och passagerare föredrar unionsflygplats **B**, och därmed får unionsflygplats **A** sämre möjligheter att locka och behålla trafik.

I samband med en begäran om undantag enligt artikel 5.3 b måste luftfartygsoperatören därför bevisa att det betydligt högre priset på flygbränsle på unionsflygplats A, som beror på flygplatsens geografiska särdrag och tillhörande bränsleförsörjningssvårigheter, ger den en betydande konkurrensnackdel jämfört med andra luftfartygsoperatörer som är verksamma på unionsflygplatser som kan ersätta som destinationer. Med andra ord måste den luftfartygsoperatör som ställer begäran påvisa att den, om den inte beviljas undantag från kravet i artikel 5.1 i förordningen, kommer att förlora betydande passagerartrafik till en annan luftfartygsoperatör som erbjuder en liknande alternativ destination.

Man bör ha i åtanke att dessa exempel avser omständigheter där ett undantag skulle kunna beviljas, men att samtliga krav i artikel 5.3 b måste vara uppfyllda för att undantaget ska godkännas. Det innebär att en luftfartygsoperatör inte kan få en begäran om undantag godkänd bara genom att hävda att den kan få ett mer konkurrenskraftigt bränslepris på flygplats A, som ligger närmare ett raffinaderi, än på flygplats B som ligger i ett bergsområde. Alla kraven i artikel 5.3 b måste styrkas ett och ett.

5.2.2.4 *Hur kan luftfartygsoperatören motivera sin begäran om undantag?*

För det första måste luftfartygsoperatören styrka att unionsflygplatsen som undantag begärs för är drabbad av en strukturell försörjningssvårighet för flygbränsle.

För det andra måste den styrka att försörjningssvårigheten beror på flygplatsens geografiska särdrag. Det geografiska förhållandet kan vara uppenbart för vissa öar (t.ex. små öar utan järnvägs- eller vägförbindelse till fastlandet), men det blir ändå nödvändigt att bevisa att följande krav är uppfyllda, nämligen i) strukturell bränsleförsörjningssvårighet, och ii) geografiskt särdrag. En begäran om undantag som gäller avlägsna regioner eller bergsområden bör förklaras i detalj (t.ex. varför och hur flygplatsens geografiska särdrag orsakar begränsningarna av bränsleförsörjningen). En beskrivning av de exakta bränsleförsörjningssvårigheterna bör också ingå i begäran om undantaget. Att bara styrka ett geografiskt förhållande räcker med andra ord inte för att begäran om undantag ska godkännas. Även försörjningssvårigheten måste påvisas.

För det tredje måste luftfartygsoperatören styrka den betydande skillnaden i genomsnittspriset för liknande flygbränsletyper mellan andra unionsflygplatser och den unionsflygplats som man begär undantag från tankningsplikten för. Luftfartygsoperatören måste förse den behöriga myndigheten med alla relevanta handlingar den kan förfoga över för att påvisa de betydligt högre bränslepriserna (t.ex. prisofferter från en eller flera bränsleleverantörer vid de olika unionsflygplatserna och genomsnittspriser tillhandahållna av specialplattformar). Följande faktorer skulle kunna användas som stöd för bedömningen:

— Prisjämförelsen mellan liknande flygbränslen. Det innebär t.ex. att det inte är ett giltigt sätt att bevisa den betydande prisskillnaden när man jämför priserna på fotogenbränsle och hållbart flygbränsle. Fotogenpriserna måste jämföras med fotogenpriser, och blandningar av hållbart flygbränsle måste jämföras med priserna på liknande blandningar.

— Prisjämförelsen mellan liknande flygplatser, däribland sett till deras storlek, läge (dvs. inom medlemsstaten eller eventuell angränsande medlemsstater), affärsmodell och trafikkombination. De flygplatser som väljs ut för prisjämförelsen ska visa de genomsnittliga marknadspriserna för flygbränsle som är tillgängliga på dessa unionsflygplatser, för att kunna jämföra med de betydligt högre priserna på den unionsflygplats där undantaget begärs.

— Den betydande skillnaden i pris för flygbränsle kan stödjas med luftfartygsoperatörernas kostnadsanalys och/eller vinstmarginalanalys.

— Jämförelsen som visar den betydande prisskillnaden för flygbränsle kan underbyggas av en analys av tillgång och efterfrågan som påverkar priserna (dvs. begränsningar av tillgången/försörjningen och förändringar av efterfrågan som är säsongsbundna).

För det fjärde måste luftfartygsoperatören styrka den betydande konkurrensnackdelen gentemot andra luftfartygsoperatörer som flyger till andra unionsflygplatser med liknande konkurrensegenskaper. Luftfartygsoperatören måste därför motivera sin begäran genom att identifiera en annan unionsflygplats som är konkurrerande destination, och visa på vilket sätt den unionsflygplatsen konkurrerar med unionsflygplatsen som undantaget begärs för, samt styrka antingen ett bortfall av passagerare till denna andra unionsflygplats eller en förutsebar och icke-hypotetisk risk för sådant bortfall av passagerare (i båda fallen påvisat som ”betydande”).

Det rekommenderas att myndigheter som bedömer begäran enligt artikel 5.3 b bör ha kontakt med sina nationella konkurrensmyndigheter innan de beslutar om de ska bevilja eller avslå en begäran. Detta samarbete bör specifikt omfatta bedömningen av kraven angående bränslepriser som är betydligt högre än de priser som tillämpas i genomsnitt på andra unionsflygplatser och betydande konkurrensnackdel jämfört med marknadsvillkoren på andra unionsflygplatser med liknande konkurrensförhållanden.

6. DEN BEHÖRIGA MYNDIGHETEN I ENLIGHET MED ARTIKEL 5 I REFUELEU AVIATION-FÖRORDNINGEN

6.1 Myndigheternas roll i enlighet med artikel 5.2 och 5.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen

Enligt artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen är det tillåtet för en luftfartygsoperatör att inte uppfylla tankningskravet i artikel 5.1 i förordningen om detta är vederbörligen motiverat för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet. Sådana omständigheter måste vederbörligen motiveras för den eller de behöriga myndigheter som avses i artikel 11.6 i förordningen och för Easa, tillsammans med en uppgift om de berörda rutterna ([40]).

I artikel 11.6 i förordningen anges det att ”den ansvariga medlemsstat vars behöriga myndighet eller myndigheter, som utsetts [i enlighet med artikel 11.1 i förordningen], är ansvariga för en viss unionsflygplats ledningsenhet ska fastställas på grundval av unionsflygplatsens respektive territoriella jurisdiktion”.

Vid tillämpningen av artikel 5.2 i förordningen måste luftfartygsoperatören därför anmäla och motivera de bränslesäkerhetsmotiverade skälen till att den inte uppfyller tankningskravet enligt artikel 5.1 (dvs. 90 % av det ”årliga flygbränslebehov” för bränsle till destinationen och taxningsbränsle) och även ange vilka rutter som påverkas, till den myndighet som avses i artikel 11.6 i förordningen. Detta är en myndighet som ansvarar för en viss ledningsenhet för unionsflygplatsen, som i sin tur fastställs på grundval av flygplatsens respektive territoriella jurisdiktion.

I artikel 5.3 i förordningen föreskrivs att undantag från den tankningsplikt som fastställs i artikel 5.1 under vissa omständigheter kan begäras i förväg av den eller de behöriga myndigheter som avses i artikel 11.6 i förordningen. Vid tillämpningen av artikel 5.3 måste luftfartygsoperatören därför begära att den myndighet som ansvarar för en unionsflygplats beviljar eller avslår eventuella undantag ([41]) enligt den bestämmelsen, om luftfartygsoperatören hävdar att den inte kan tanka där.

Sammanfattningsvis är den behöriga myndighet som mottar retroaktiva motiveringar av de mängder som inte tankas av säkerhetsskäl, och förhandsbegäranden om undantag från tankningsplikten, den behöriga myndigheten på den flygplats där tankningen uteblir. Denna myndighet kan vara en annan än den myndighet som är behörig att ålägga luftfartygsoperatören sanktionsavgifter.

6.2 Vem är behörig myndighet för att kontrollera efterlevnaden av tankningsplikten och ålägga sanktionsavgifter?

I artikel 11.1 i ReFuelEU Aviation-förordningen anges det att ”medlemsstaterna ska utse den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för genomförandet av denna förordning och för att utfärda sanktionsavgifter för luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsers ledningsenheter och flygbränsleleverantörer (...)”.

För att underlätta samarbetet mellan behöriga myndigheter samt öka insynen och underlätta tillgång för berörda parter, offentliggör kommissionen på sin webbplats en förteckning över utsedda nationella behöriga myndigheter som ansvarar för att genomföra och kontrollera efterlevnaden av förordningen ([42]).

([40]) Luftfartygsoperatören måste också inkludera denna information i den rapport som avses i artikel 8 i förordningen (dvs. årsrapporten), med de berörda bränslemängderna rapporterade separat. Denna rapport ska lämnas in till den myndighet som utsetts enligt artikel 11.5 i förordningen. Rapporten (inbegripet de mängder som tankats av säkerhetsskäl) måste lämnas in senast den 31 mars varje rapporteringsår (rapporteringen görs retroaktivt).

([41]) Begäranden om undantag på en rutt enligt artikel 5.3 i förordningen måste lämnas in till den behöriga myndigheten minst tre månader före det planerade tillämpningsdatumet för undantaget (begärs i förväg).

([42]) Se förteckningen över behöriga myndigheter som utsetts enligt ReFuelEU Aviation-förordningen på webbplatsen för GD Transport och rörlighet (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sv).

I artikel 11.5 i förordningen anges att den eller de utsedda myndigheter (se artikel 11.1 i förordningen) som ansvarar för en viss luftfartygsoperatör ska fastställas i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 ([43]). Om en luftfartygsoperatör inte har tilldelats en medlemsstat i kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 kommer reglerna i artikel 18a i direktiv 2003/87/EG ([44]) att följas för att fastställa vilken myndighet luftfartygsoperatören ska tilldelas ([45]). Dessa regler innehåller bestämmelserna om hur varje luftfartygsoperatör tilldelas sin administrerande medlemsstat. Syftet med denna tilldelning är att minska den administrativa bördan för luftfartygsoperatörer och de medlemsstater som ansvarar för att kontrollera efterlevnaden av ReFuelEU Aviation-förordningen.

Den eller de behöriga myndigheter som ansvarar för att ålägga luftfartygsoperatörer sanktionsavgifter (se artikel 12.2 i förordningen) när de inte uppfyller kraven i artikel 5 i förordningen är den eller de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna i enlighet med artikel 11.1 och 11.5 i förordningen. Detta innebär att endast den eller de utsedda myndigheterna bör ålägga sanktionsavgifter för de luftfartygsoperatörer som tilldelats dem, i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 eller bestämmelserna i artikel 18a i direktiv 2003/87/EG. Det blir då samma myndighet eller myndigheter som tar emot de rapporter som deras tilldelade luftfartygsoperatörer lämnar in (i enlighet med artikel 8.1 i förordningen) och därmed de som får direkt tillgång till hela innehållet i årsrapporten om huruvida de tröskelvärden som fastställs i artikel 5.1 har följts.

Sådana utsedda myndigheter är ansvariga för att ålägga och indriva sanktionsavgifter från sina tilldelade luftfartygsoperatörer, även om det var på unionsflygplatser utanför deras respektive medlemsstat som tröskelvärdena enligt artikel 5 i förordningen inte uppfylldes. Sådan bristande efterlevnad är inte heller kopplad till någon specifik unionsflygplats, utan snarare till en EU-omfattande skyldighet att säkerställa att deras årliga tankning av flygbränslen stämmer med tröskelvärdena i artikel 5.1 i förordningen. Dessa utsedda myndigheter kommer att ha den information som behövs om bränsle som tankas av bränslesäkerhetsskäl, eftersom detta är en del av luftfartygsoperatörernas rapporteringsskyldigheter enligt artikel 8.1 d och bilaga II till förordningen.

Exempel 5: Utseende av den behöriga myndigheten eller myndigheterna

Medlemsstat **A** utser sitt generaldirektorat för civil luftfart (”**A-DGCA**”) till sin behöriga myndighet i enlighet med artikel 11.1 i förordningen. Luftfartygsoperatör ”**Y**” tilldelas medlemsstat **A** i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2009. I detta exempel är det **A-DGCA** som blir den behöriga myndighet som ansvarar för kontroll av efterlevnad och åläggande av sanktionsavgifter enligt ReFuelEU Aviation-förordningen för luftfartygsoperatören ”**Y**” om den inte fullgör sina skyldigheter enligt artikel 5 i förordningen.

Exempel 6: Vilken är den behöriga myndigheten enligt artikel 5.2 i ReFuelEU Aviation-förordningen och vilka är konsekvenserna enligt artikel 8 i den förordningen?

Luftfartygsoperatör **Y** driver en rutt mellan medlemsstaterna **A** och **B** och driver en rutt från medlemsstat **B** till ett tredjeland. Enligt reglerna i artikel 11.5 i förordningen är **Y** tilldelad de behöriga myndigheterna i medlemsstat **A (A-DGCA)**. **Y** förbereder sin årliga rapporteringsskyldighet enligt artikel 8 i förordningen (genom att följa dess bilaga II) och den information som ska lämnas enligt artikel 5.2. I detta exempel har luftfartygsoperatören följande skyldigheter:

(1) Från medlemsstat **A** till medlemsstat **B**: I detta exempel uppfyller **Y** kravet på 90 % tankat bränsle (se artikel 5.1 i förordningen) på unionsflygplatsen som flygningarna avgår från i medlemsstat **A**. **Y** måste rapportera till **A-DGCA** eftersom den är tilldelad medlemsstat **A**. Den måste även rapportera till Easa, för att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 8.1 i förordningen.

(2) Från medlemsstat **B** till ett tredjeland: Efter en bedömning av sina årliga tankningskrav inser **Y** att den underskrider det tröskelvärde på 90 % som fastställs i artikel 5.1 i förordningen på unionsflygplatsen som flygningarna avgår från i medlemsstat **B**. **Y** är emellertid av uppfattningen att det är motiverat att ligga under tröskelvärdet av bränslesäkerhetsskäl, i enlighet med artikel 5.2 i förordningen.

([43]) Kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 av den 5 augusti 2009 om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I i direktiv 2003/87/EG med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör (EUT L 219, 22.8.2009, s. 1).

([44]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

([45]) I den förteckning över luftfartygsoperatörer som omfattas av ReFuelEU Aviation-förordningen och som offentliggörs på GD Transport och rörlighets webbplats anges vilken myndighet varje luftfartygsoperatör är tilldelad.

I detta exempel skulle **Y** ha en **dubbel skyldighet**, nämligen att i) den måste vederbörligen motivera för den behöriga myndigheten i medlemsstat **B** (platsen för underlåtenheten att uppfylla tankningskravet) varför den inte uppfyller tankningskravet, och ii) den måste rapportera de icke-tankade mängderna och relevanta motiveringar till **A-DGCA** och Easa, enligt artikel 8.1 i förordningen.

→ I och med detta exempel är **A-DGCA** den behöriga myndighet som är tilldelad **Y**. Som förklarats tidigare är den därför mottagaren av den rapportering som enligt artikel 8.1 i förordningen måste lämnas in av denna luftfartygsoperatör. **A-DGCA** är även den myndighet som är behörig att ålägga sanktionsavgifter för **Y** för att inte ha följt artikel 5.1 i förordningen, om **A-DGCA** konstaterar att det skett en överträdelse på unionsflygplatsen som flygningarna avgår från i medlemsstat **B** efter att ha bedömt rapporten och rådfrågat den behöriga myndigheten i **B** (i relevanta fall).

Exempel 7: Vilken är den behöriga myndigheten enligt artikel 5.3 i förordningen?

Luftfartygsoperatör **Y** avgår från en unionsflygplats belägen i huvudstaden i medlemsstat **B**, flyger till en unionsflygplats belägen på en ö i medlemsstat **C**, och återvänder sedan till huvudstaden i medlemsstat **B** (rutt **B–C–B**). I detta exempel kommer **Y** fram till att den behöver begära ett undantag enligt artikel 5.3 a i förordningen för rutten **C–B**, eftersom bränsleförsörjningen inte är garanterad i medlemsstat **C** under högsäsong, och detta leder till orimliga turnaroundtider. Luftfartygsoperatören har bedömt kraven i artikel 5.3 a och är av uppfattningen att de är uppfyllda. **Y** måste begära undantaget från den behöriga myndigheten i medlemsstat **C** (dvs. den behöriga myndigheten i medlemsstaten med den unionsflygplats där luftfartygsoperatören inte tänker tanka).

När man begär ett undantag enligt artikel 5.3 a eller b i förordningen **för triangelflygningar** måste begäran göras till den behöriga myndigheten för den flygplats där luftfartygsoperatören inte kan tanka.

Exempel 8: Behöriga myndigheter vid triangelflygningar

På rutt **A–B–C–D–A** kan inte luftfartygsoperatör **Y** tanka på unionsflygplatserna **B** och **D** av skäl som motiveras enligt artikel 5.3 a eller b. Luftfartygsoperatören Y bör begära i) ett undantag från den behöriga myndigheten för unionsflygplats **B** för rutten **B–C**, och ii) ett annat undantag från den behöriga myndigheten för unionsflygplats **D** för rutten **D–A**.

7. **SAMARBETE MELLAN MYNDIGHETER**

I artikel 11.3 i ReFuelEU Aviation-förordningen anges det att ”kommissionen, byrån [Easa] och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samarbeta och utbyta all relevant information för att säkerställa det faktiska genomförandet och efterlevnaden av denna förordning”.

Det krävs i artikel 11.3 i förordningen att medlemsstaternas behöriga myndigheter samarbetar och utbyter all relevant information för att säkerställa det faktiska genomförandet och efterlevnaden av förordningen. Detta innefattar möjliga undantag som kan ha beviljats enligt artikel 5.3 i förordningen. De behöriga myndigheterna måste, för att säkerställa att artikel 5 i förordningen tillämpas konsekvent, på samma sätt samarbeta och utbyta information med Easa och kommissionen. Sådant samarbete måste vara de behöriga myndigheternas ansvar, men kommissionen och Easa kan underlätta det.

Den eller de utsedda myndigheterna måste ha den nödvändiga rättsliga och administrativa ramen på plats på nationell nivå för att säkerställa att sanktionsavgifterna drivs in, i enlighet med artikel 12.9 i förordningen.

Den information som enligt artikel 5.2 i förordningen mottas av den behöriga myndigheten i artikel 11.6 i förordningen kommer att användas om myndigheterna behöver samarbeta i samband med att t.ex. motta en årsrapport eller besluta om att ålägga en sanktionsavgift. Myndigheten som ansvarar för att ålägga sanktionsavgifter får begära in synpunkter från den myndighet där tröskelvärdet för tankning i artikel 5.1 i förordningen inte uppfylldes p.g.a. efterlevnad av bränslesäkerhetsreglerna.

8. OM FÖRFARANDET FÖR ATT BEGÄRA UNDANTAG ENLIGT ARTIKEL 5.3 A ELLER B I REFUELEU AVIATION-FÖRORDNINGEN OCH KOMMISSIONENS ROLL

8.1 Varaktighetstid för och förlängning av undantaget

Enligt artikel 5.5 i ReFuelEU Aviation-förordningen har det/de undantag som den behöriga myndigheten beviljar en begränsad giltighetstid på högst ett år. Den behöriga myndigheten bör därför, i enlighet med artikel 5.3 a eller b i förordningen, i det beslut där den beviljar ett undantag ange exakt hur länge undantaget varar. Denna varaktighetstid kan sammanfalla med tiden då den faktor på flygplatsen som hämmar bränsletankningen pågår, men den får inte överskrida ettårsgränsen.

Den behöriga myndigheten får på luftfartygsoperatörens begäran se över undantaget innan det löper ut. Eventuella ansökningar om förnyelse bör lämnas in minst tre månader före undantagets utgångsdatum.

Exempel 9: Undantagets varaktighetstid

Luftfartygsoperatör **Y** kan behöva ett undantag på en liten, överbelastad unionsflygplats belägen på en ö under sommartidtabellsperioden, eftersom det är den mest trafikerade tiden på året. Dock behövs det kanske inte något undantag på ön under vintertidtabellsperioden. Den behöriga myndigheten kommer att bedöma om kraven i artikel 5.3 i förordningen är uppfyllda, och kommer att bevilja undantaget så länge de identifierade problem som motiverar undantagen pågår, och i vilket fall som helst inte längre än ett år.

8.2 När bör begäran lämnas in till den behöriga myndigheten?

Luftfartygsoperatören ska lämna in sin begäran till den behöriga myndigheten minst tre månader före den planerade tillämpningsdagen för undantaget (artikel 5.3 i förordningen). Undantag kan begäras vid olika tidpunkter under året. Undantaget kan endast beviljas av den behöriga myndigheten om de krav som föreskrivs i artikel 5.3 a eller b är uppfyllda och om begäran är vederbörligen motiverad. Den behöriga myndigheten måste fatta beslut om begäran utan onödigt dröjsmål och senast en månad före den dag då det planerade undantaget ska börja tillämpas, i enlighet med artikel 5.5 i förordningen.

8.3 Den behöriga myndigheten kan begära ytterligare information

I artikel 5.4 i förordningen anges det att den behöriga myndigheten, när den bedömer begäranden om undantag enligt artikel 5.3 a eller b i förordningen, får begära ytterligare information från luftfartygsoperatören utöver de motiveringar som denna redan lämnat. Den behöriga myndigheten avgör vilken information den behöver för att kunna bedöma begäran om undantag.

Om den behöriga myndigheten begär ytterligare information, förlängs dess tidsfrist för beslut med den tid det tar för luftfartygsoperatören att lämna fullständig information.

8.4 Den behöriga myndighetens beslut (artikel 5.6 i ReFuelEU Aviation-förordningen)

Den behöriga myndigheten måste fatta ett beslut om att godta eller avslå en första begäran om undantag som en luftfartygsoperatör lämnat in enligt artikel 5.3 a eller b i ReFuelEU Aviation-förordningen. Om inget beslut har tagits inom de tidsfrister som fastställs i artikel 5.5 i förordningen, får inte luftfartygsoperatören se detta som ett beslut om att bevilja det begärda undantaget.

Om inget beslut har tagits om en begäran om förnyelse senast en månad innan det tidigare beviljade undantaget löper ut, ska det betraktas som ett beslut om tillstånd att fortsätta att tillämpa undantaget som det begärdes förlängning av. Så blir fallet om luftfartygsoperatören har underbyggt sin begäran om förnyelse med en detaljerad och adekvat motivering minst tre månader innan undantaget löper ut.

8.5 **När börjar det nationella beslutet tillämpas?**

Enligt artikel 5.7 i ReFuelEU Aviation-förordningen har luftfartygsoperatören rätt att överklaga ett beslut från den behöriga myndigheten om att avslå en begäran om undantag. Vid ett överklagande kommer de relevanta nationella förfarandena att gälla, i linje med medlemsstaternas självbestämmanderätt i processuella frågor, och avgör om det överklagade nationella beslutet bör upphävas eller inte.

8.6 **Kommissionens roll**

8.6.1 ***Offentliggörande av förteckningen över undantag***

Behöriga myndigheter måste meddela kommissionen förteckningen över godtagna och avslagna undantag. Förteckningen ska åtföljas av motiveringen och bedömningen för att godta eller avslå begäran om undantag (artikel 5.8 i ReFuelEU Aviation-förordningen). Detta kan göras genom grupper av kategorier (t.ex. underlåtenhet att bevisa något av det som krävs, underlåtenhet att följa tidsfristerna).

I enlighet med artikel 5.8 måste kommissionen offentliggöra förteckningen över beviljade undantag och uppdatera den minst en gång om året.

8.6.2 ***Om klagomål på beviljade undantag***

I enlighet med artikel 5.9 och 5.10 samt artikel 16.2 i förordningen får kommissionen anta genomförandeakter för att uppmana den eller de behöriga myndigheterna att anta ett beslut om att upphäva ett beviljat undantag från och med början av den påföljande tidtabellsperioden.

I fall då tidtabellsperioden börjar mindre än två månader efter att den behöriga myndigheten offentliggjort sitt beslut att upphäva undantaget, kommer det beslutet om upphävt undantag att gälla först från och med början av den därpå följande tidtabellsperioden ([46]).

Kommissionen kan besluta att agera på eget initiativ eller efter att ha bedömt ett skriftligt klagomål på ett beviljat undantag inlämnat av

— en medlemsstat,

— en luftfartygsoperatör,

— ledningsenheten för den berörda unionsflygplatsen,

— en leverantör av flygbränsle.

För att underlätta sin bedömning av ärendet och besluta huruvida en genomförandeakt måste antas för att begära att det beviljade undantaget upphävs, kan kommissionen begära all nödvändig information från medlemsstaterna och luftfartygsoperatörerna. Enligt artikel 5.10 i förordningen måste medlemsstaterna och luftfartygsoperatörerna lämna informationen utan onödigt dröjsmål och medlemsstaterna ska underlätta luftfartygsoperatörernas tillhandahållande av information.

([46]) Artikel 2 d i rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1), ”’tidtabellsperiod’: sommar- eller vintersäsongen enligt lufttrafikföretagens tidtabeller”.