



2023/2405

31.10.2023.

**UREDBA (EU) 2023/2405 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**

**od 18. listopada 2023.**

**o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz (ReFuelEU Aviation)**

**(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 100. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora <sup>(1)</sup>,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom <sup>(2)</sup>,

budući da:

- (1) Posljednjih desetljeća zračni prijevoz ima ključnu ulogu u gospodarstvu Unije i u svakodnevnom životu njezinih građana kao jedan od najuspješnijih i najdinamičnijih sektora gospodarstva Unije. Snažan je pokretač gospodarskog rasta, otvaranja radnih mjesta, trgovine i turizma te povezanosti i mobilnosti poduzeća i građana te je jedna od glavnih poveznica između najudaljenijih regija i kopna, posebno na Unijinom tržištu zračnog prijevoza. Rast usluga zračnog prijevoza znatno je doprinio poboljšanju povezanosti, promicanju kohezije i smanjenju regionalnih razlika u Uniji, posebno za periferne, najudaljenije, rijetko naseljene i otočne regije, kao i povezanosti s trećim zemljama te je snažan čimbenik gospodarstva Unije.
- (2) Od 2020. zračni prijevoz jedan je od sektora koji su najteže pogođeni krizom uzrokovanom bolešću COVID-19. Očekuje se da će se zračni promet u narednim godinama postupno nastaviti i vratiti na razine prije krize. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) u prognozi za razdoblje nakon pandemije bolesti COVID-19 koja se temelji na scenariju visokog prometa procjenjuje da bi do 2050. porast putničkog prometa u Europi mogao dostići 3,1 % godišnje, a porast teretnog prometa u Europi 2,4 % godišnje. S druge strane, emisije iz zračnog prijevoza povećavaju se od 1990. te bi nakon prevladavanja pandemije ponovno mogao nastupiti trend povećanja emisija. Stoga je neophodno pripremiti se za budućnost i provesti nužne prilagodbe koje će osigurati dobro funkcioniranje sektora zračnog prijevoza kojim se potpuno doprinosi postizanju klimatskih ciljeva Unije uz visoku razinu povezanosti, cjenovne pristupačnosti, sigurnosti i zaštite. Unija je Uredbom (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(3)</sup> utvrdila pravne obveze za postizanje klimatske neutralnosti najkasnije do 2050., kao i za smanjenje neto emisija stakleničkih plinova do 2030. za najmanje 55 % u odnosu na 1990. Kako bi se to postiglo, svi gospodarski sektori, uključujući prometni sektor, moraju poduzeti brze korake prema dekarbonizaciji. U sektoru zračnog prijevoza za to je potrebno znatno povećanje proizvodnje, opskrbe i uporabe održivih zrakoplovnih goriva (SAF).

<sup>(1)</sup> SL C 105, 4.3.2022., str. 134.

<sup>(2)</sup> Stajalište Europskog parlamenta od 13. rujna 2023. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 9. listopada 2023.

<sup>(3)</sup> Uredba (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. lipnja 2021. o uspostavi okvira za postizanje klimatske neutralnosti i o izmjeni uredaba (EZ) br. 401/2009 i (EU) 2018/1999 („Europski zakon o klimi“) (SL L 243, 9.7.2021., str. 1.).

- (3) Funkcioniranje Unijinog sektora zračnog prijevoza određeno je njegovom prekograničnom prirodom unutar Unije i njegovom globalnom dimenzijom. Zrakoplovno tržište jedan je od najintegriranijih sektora na unutarnjem tržištu, a uređuje se ujednačenim pravilima o pristupu tržištu i operativnim uvjetima. Vanjska politika Unije u području zračnog prijevoza uređuje se pravilima koje na globalnoj razini utvrđuje ICAO te sveobuhvatnim multilateralnim ili bilateralnim sporazumima između Unije ili njezinih država članica i trećih zemalja. Stoga je važno da Unija nastavi poduzimati napore na međunarodnoj, multilateralnoj i bilateralnoj razini u svrhu promicanja visoke razine ambicije i konvergencije pri uporabi SAF-ova te, istodobnog omogućavanja jednakih uvjeta tržišnog natjecanja na međunarodnoj razini.
- (4) Tržište zračnog prijevoza obilježeno je snažnom konkurencijom među gospodarskim subjektima na globalnoj razini i diljem Unije, za što su neophodni jednaki uvjeti tržišnog natjecanja. Stabilnost i prosperitet tržišta zračnog prijevoza i njegovih gospodarskih subjekata ovise o jasnom i usklađenom okviru politika u kojem operatori zrakoplova, zračne luke i drugi sudionici u zrakoplovstvu mogu djelovati na temelju jednakih pravila i mogućnosti, što dovodi do dinamičnog sektora i mogućnosti zapošljavanja. Letovi unutar EU-a u velikoj su mjeri dio globalnih planova putovanja uspostavljenih na globalnom tržištu zračnog prijevoza. Isto vrijedi i za planove putovanja koji započinju i završavaju na destinacijama izvan EU-a, ali vode preko europskih zračnih luka. U slučaju narušavanja tržišta postoji opasnost da operatori zrakoplova ili zračne luke dođu u nepovoljan položaj u odnosu na unutarnje ili vanjske konkurente. To pak može dovesti do smanjenja konkurentnosti industrije zračnog prijevoza, ugroziti poslovne subjekte i radna mjesta u zračnom prijevozu te izazvati gubitak zračne povezanosti i mogućnosti prijevoza za građane i poduzeća.
- (5) Posebno je važno na cijelom Unijinom tržištu zračnog prijevoza Unije osigurati jednake uvjete tržišnog natjecanja u pogledu zrakoplovnoga goriva, koje čini znatan udio u troškovima operatorâ zrakoplova, i ujedno olakšati dekarbonizaciju zračnog prijevoza promicanjem SAF-ova. Varijacije u cijenama zrakoplovnoga goriva mogu utjecati na gospodarsku uspješnost operatorâ zrakoplova i negativno se odraziti na tržišno natjecanje. Više cijene zrakoplovnoga goriva koje bi se izravno pretočile u više cijene za krajnje potrošače smanjile bi povezanost regija, mobilnost građana i konkurentnost sektora zračnog prijevoza te mobilnost. Razlike u cijenama zrakoplovnoga goriva među zračnim lukama Unije ili između zračnih luka u Uniji i onih izvan nje mogu potaknuti operatore zrakoplova da iz gospodarskih razloga prilagode svoje strategije punjenja spremnika gorivom. Nošenjem viška goriva povećava se potrošnja goriva u zrakoplovu i nastaju nepotrebne emisije stakleničkih plinova. Kada operatori zrakoplova nose višak goriva ugrožavaju napore koje Unija ulaže u zaštitu okoliša. Neki operatori zrakoplova u mogućnosti su iskoristiti povoljne cijene zrakoplovnoga goriva u svojim domaćim bazama i tako ostvariti prednost u odnosu na druge operatore zrakoplova koji lete na sličnim rutama. To može štetiti konkurentnosti sektora zračnog prijevoza, dovesti do narušavanja tržišta i ugroziti zračnu povezanost. Ovom Uredbom trebale bi se utvrditi mjere za sprečavanje takvih praksi kako bi se izbjegla nepotrebna šteta u okolišu te ponovno uspostavili i očuvali uvjeti za pošteno tržišno natjecanje na Unijinom tržištu zračnog prijevoza.
- (6) Održiv razvoj ključan je cilj zajedničke prometne politike. To zahtijeva integriran pristup kako bi se osiguralo djelotvorno funkcioniranje prometnih sustava Unije, uzimajući u obzir socijalne standarde i okolišne ciljeve. Održiv razvoj zračnog prijevoza zahtijeva uvođenje mjera, među ostalim ekonomskih instrumenata, za smanjenje emisija ugljika iz zrakoplova s polazištem iz zračnih luka Unije i razvoj tržišta za proizvodnju i opskrbu SAF-ovima. Takve mjere trebale bi doprinijeti postizanju klimatskih ciljeva Unije do 2030. i 2050.
- (7) U Komisijinoj komunikaciji od 9. prosinca 2020. naslovljenoj „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” navode se mjere za postizanje zelene i digitalne transformacije prometnog sustava Unije te povećanje otpornosti tog sustava. Dekarbonizacija sektora zračnog prijevoza nužan je i zahtjevan proces, posebno u kratkoročnom razdoblju. Tehnološki napredak i jasna predanost zrakoplovne industrije, koji se ostvaruju u europskim i nacionalnim istraživačkim i inovacijskim programima, doprinijeli su znatnom smanjenju emisija posljednjih desetljeća. Međutim, globalni rast zračnog prometa bio je brži od smanjenja emisija u tom sektoru. Iako bi nove tehnologije, uključujući razvoj zrakoplova s nultim emisijama s pogonom na električnu energiju ili vodik, u narednim desetljećima trebale doprinijeti smanjenju ovisnosti kraćih letova o energiji iz fosilnih goriva te srednjoročno i dugoročno mogu imati važnu ulogu u komercijalnom zrakoplovstvu, SAF-ovi su obećavajuće rješenje za znatnu dekarbonizaciju na letovima svih doleta, u kratkoročnom te srednjoročnom i dugoročnom razdoblju. No taj je potencijal trenutačno uglavnom neiskorišten i potrebno mu je pružiti potporu.

- (8) Načelo „energetska učinkovitost na prvome mjestu” provedeno je u sektoru zračnog prijevoza. Uvođenjem energetske učinkovitijih motora doprinosi se smanjenju okolišnog otiska letova i resursno učinkovitijem korištenju SAF-ovima.
- (9) SAF-ovi su zrakoplovna goriva koja se sastoje od tekućih „drop-in” goriva koja su potpuno zamjenjiva konvencionalnim zrakoplovnim gorivima i kompatibilna postojećim zrakoplovnim motorima. Na globalnoj razini certificirano je nekoliko proizvodnih varijanti SAF-ova za uporabu u civilnom i vojnom zrakoplovstvu. SAF-ovi su tehnološki spremni kako bi već u vrlo kratkom roku odigrali važnu ulogu u smanjenju emisija iz zračnog prijevoza. Očekuje se da će u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju činiti velik udio u mješavini zrakoplovnih goriva. Nadalje, s pomoću odgovarajućih međunarodnih standarda za goriva i uz potporu za oblikovanje tih standarda, SAF-ovima bi se moglo doprinijeti smanjenju sadržaja aromata u konačnom zrakoplovnom gorivu koje upotrebljava operator zrakoplova, što pomaže smanjenju drugih emisija koje ne sadržavaju CO<sub>2</sub>. Druga zrakoplovna goriva, kao što su električna energija ili vodik, obećavajuće su tehnologije te se očekuje da će postupno doprinijeti dekarbonizaciji zračnog prijevoza, počevši od kraćih letova. Ovom se Uredbom može dodatno ubrzati znanstveni razvoj i uvođenje tih tehnologija te potaknuti komercijalne inovacije u vezi s njima jer će se gospodarskim subjektima omogućiti da imaju u vidu te tehnologije kada one postanu zrele i komercijalno dostupne. Njome će se povećati i tržišna sigurnost i predvidljivost te potaknuti potrebna ulaganja u te nove tehnologije.
- (10) Postupno uvođenje SAF-ova na Unijino tržište zračnog prijevoza predstavljat će zračnim prijevoznicima dodatan trošak za gorivo jer je proizvodnja tih goriva trenutačno skuplja od proizvodnje konvencionalnih zrakoplovnih goriva. Ta činjenica vjerojatno će pogoršati postojeće probleme povezane s jednakim uvjetima tržišnog natjecanja na Unijinom tržištu zračnog prijevoza u pogledu zrakoplovnih goriva i dovesti do dodatnog narušavanja među operatorima zrakoplova i zračnim lukama, među ostalim u kontekstu provedbe, na razini Unije i njezinih država, članica Programa ICAO-a za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSA) u skladu s Odlukom Vijeća (EU) 2020/954<sup>(4)</sup> te EU sustava trgovanja emisijama uspostavljenog Direktivom 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(5)</sup> kako je izmijenjena Direktivom (EU) 2023/958 Europskog parlamenta i Vijeća<sup>(6)</sup>. Dostupnost sirovina i proizvodni kapaciteti SAF-ova ograničeni su. Pojačano nadmetanje za ograničene sirovine moglo bi dovesti do manjka u opskrbi i narušavanja tržišta, a time i negativno utjecati na konkurentnost sektora zrakoplovstva u cjelini. S pomoću ove Uredbe trebalo bi poduzeti mjere kako bi se utvrđivanjem usklađenih zahtjeva u cijeloj Uniji spriječio negativan utjecaj uvođenja SAF-ova na konkurentnost sektora zrakoplovstva.
- (11) Na globalnoj razini ICAO uređuje i definira SAF-ove, pri čemu se zemlje dogovaraju o detaljnim zahtjevima u pogledu održivosti, sljedivosti i obračunavanja certificiranih kanala SAF-ova za uporabu na letovima obuhvaćenima programom CORSIA. Iako se poticaji utvrđuju u programu CORSIA, a SAF-ovi se smatraju sastavnim stupom rada u vezi s izvedivosti dugoročnog ambicioznog cilja za postizanje nulte neto stope emisija ugljika do 2050. u međunarodnom zrakoplovstvu, donesenoga na 41. skupštini ICAO-a u listopadu 2022., trenutačno ne postoji obvezni program korištenja SAF-ova za međunarodne letove. Sveobuhvatni multilateralni ili bilateralni sporazumi o zračnom prijevozu između Unije ili njezinih država članica i trećih zemalja obično sadržavaju odredbe o zaštiti okoliša. Međutim, tim odredbama zasad se ugovornim strankama ne nameću obvezujući zahtjevi u pogledu korištenja SAF-ova.

<sup>(4)</sup> Odluka Vijeća (EU) 2020/954 od 25. lipnja 2020. o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u okviru Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva u pogledu obavješćivanja o dobrovoljnom sudjelovanju u Programu za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSA) od 1. siječnja 2021. i o opciji odabranoj za izračun zahtjeva u vezi s neutralizacijom za operatore zrakoplova tijekom razdoblja 2021. 2023. (SL L 212, 3.7.2020., str. 14.).

<sup>(5)</sup> Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Unije i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

<sup>(6)</sup> Direktiva (EU) 2023/958 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o izmjeni Direktive 2003/87/EZ u pogledu doprinosa zrakoplovstva Unijinu cilju smanjenja emisija u cijelom gospodarstvu i odgovarajuće provedbe globalne tržišne utemeljene mjere (SL L 130, 16.5.2023., str. 115.).

- (12) Kako bi se spriječilo narušavanje tržišnog natjecanja na globalnom tržištu zračnog prijevoza koje bi moglo dovesti do gubitka prometnih tokova koji se povezuju preko zračnih luka Unije i do istjecanja ugljika te kako bi se stvorilo globalno tržište SAF-ova, Unija bi trebala preuzeti globalno vodstvo u prelasku na korištenje SAF-ovima, započeti međunarodne pregovore radi usklađivanja definicija i standardâ SAF-ova i promicati međunarodnu konvergenciju pravila koja se odnose na proizvodnju i uporabu SAF-ova i punjenje njima. Komisija i države članice trebale bi nastaviti ulagati napore u okviru ICAO a u cilju ambicioznoga globalnog okvira za proizvodnju i uporabu SAF-ova. Nadalje, Komisija bi trebala redovito ocjenjivati imaju li odredbe ove Uredbe negativan učinak na funkcioniranje Unijinog tržišta zračnog prijevoza, konkurentnost sektora, jednake uvjete tržišnog natjecanja na međunarodnoj razini u pogledu zračnih prijevoznika i čvorišnih zračnih luka te moguće preusmjerenje koje dovodi do istjecanja ugljika i, prema potrebi, predložiti rješenja za te negativne učinke.
- (13) Na razini Unije opća pravila o energiji iz obnovljivih izvora za prijevozni sektor utvrđena su u Direktivi (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(7)</sup>. U prošlosti se takvi horizontalni međusektorski regulatorni okviri nisu pokazali djelotvornima za upravljanje prelaskom s fosilnih goriva na SAF-ove u zračnom prijevozu. Direktivom (EU) 2018/2001 i direktivom koja joj je prethodila utvrđuju se opći ciljevi za sve vrste prijevoza koje treba opskrbljivati obnovljivim gorivima. Budući da je tržište goriva za zrakoplovstvo razmjerno malo i proizvodnja obnovljivih goriva za to tržište skuplja u usporedbi s drugim vrstama prijevoza te da zrakoplovstvo djeluje na izrazito konkurentnom i integriranom Unijinom tržištu zračnog prijevoza, regulatorni okvir trebalo bi dopuniti mjerama specifičnima za zrakoplovstvo kako bi se učinkovito potaknulo uvođenje SAF-ova. Osim toga, postoji opasnost da bi prenošenje Direktive (EU) 2018/2001 u nacionalno zakonodavstvo moglo dovesti do znatne rascjepkanosti na Unijinom tržištu zračnog prijevoza jer bi se nacionalnim pravilima o SAF-ovima utvrdili vrlo različiti ciljevi. Time bi se vjerojatno dodatno produbili problemi povezani s jednakim uvjetima tržišnog natjecanja u zračnom prijevozu.
- (14) Stoga treba utvrditi ujednačena pravila za Unijino tržište zračnog prijevoza kako bi se dopunila Direktiva (EU) 2018/2001 i ostvarili njezini opći ciljevi ispunjavanjem posebnih potreba i zahtjeva koji proizlaze iz Unijinog tržišta zračnog prijevoza i promicanjem SAF-ova. Ovom se Uredbom posebno nastoji izbjeći rascjepkanost tržišta zračnog prijevoza Unije te spriječiti moguće narušavanje tržišnog natjecanja među gospodarskim subjektima ili nepoštena praksa izbjegavanja troškova operatorâ zrakoplova pri opskrbi gorivom, uz istodobno poticanje razvoja SAF-ova u Uniji. Ciljanom potporom i financiranjem na razini Unije i nacionalnoj razini te javnim i privatnim partnerstvima može se dodatno dopuniti ova Uredba kako bi se poboljšala dostupnost i cjenovna pristupačnost SAF-ova te dodatno ubrzala opskrba i uporaba SAF-ova. Nadalje, ovom se Uredbom ne bi trebale dovoditi u pitanje obveze utvrđene u Direktivi (EU) 2018/2001; države članice mogu se pozivati na korištenje relevantnih goriva obuhvaćenih ovom Uredbom radi postizanja ciljeva utvrđenih u toj direktivi, podložno uvjetima i ograničenjima iz te direktive.
- (15) Cilj je ove Uredbe prije svega utvrditi okvir za ponovnu uspostavu i očuvanje jednakih uvjeta tržišnog natjecanja na Unijinom tržištu zračnog prijevoza u pogledu korištenja zrakoplovnim gorivima. Takav bi okvir trebao spriječiti različite zahtjeve diljem Unije zbog kojih bi se proširile prakse opskrbe gorivom kojima se narušava tržišno natjecanje među operatorima zrakoplova ili se neke zračne luke u Uniji stavljaju u nepovoljan položaj u odnosu na druge. Kao drugo, njome se nastoje uvesti čvrsta pravila za Unijino tržište zračnog prijevoza kako bi se osiguralo postupno povećanje udjela SAF-ova u zračnim lukama Unije bez štetnih učinaka na konkurentnost tržišta zračnog prijevoza Unije.
- (16) Ključno je utvrditi usklađena pravila na cijelom unutarnjem tržištu koja se izravno i na ujednačen način primjenjuju na sudionike na tržištu zračnog prijevoza s jedne strane i na sudionike na tržištu zrakoplovnih goriva s druge strane. Sveobuhvatni okvir utvrđen Direktivom (EU) 2018/2001 trebalo bi dopuniti aktom koji bi se kao *lex specialis* primjenjivao na zračni prijevoz. On bi trebao sadržavati minimalne udjele za opskrbu SAF-ovima koji se postupno povećavaju. Takve minimalne udjele trebalo bi pažljivo utvrditi uzimajući u obzir ciljeve funkcionalnog Unijinog tržišta zračnog prijevoza, potrebu za dekarbonizacijom sektora zračnog prijevoza i trenutačno stanje industrije SAF-ova.

(7) Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

- (17) Ova Uredba trebala bi se primjenjivati na zrakoplove u civilnom zrakoplovstvu kojima se obavljaju letovi u komercijalnom zračnom prijevozu. Ne bi se trebala primjenjivati na zrakoplove kao što su vojni zrakoplovi i letove koji se obavljaju samo za humanitarne operacije, repatrijacije i vraćanja, dobrovoljna ili prisilna, uključujući ponovni prihvat, traganje, spašavanje, pomoć u slučaju katastrofe ili medicinske svrhe ili za carinske, policijske i vatrogasne operacije. Letovi u takvim okolnostima iznimne su prirode i stoga se ne mogu uvijek planirati na isti način kao standardni letovi u komercijalnom zračnom prijevozu. Zbog prirode njihovih operacija možda neće uvijek moći ispuniti obveze iz ove Uredbe jer bi to moglo biti nepotrebno opterećenje. Kako bi se osigurali jednaki uvjeti tržišnog natjecanja na cijelom zrakoplovnom tržištu Unije, ova Uredba trebala bi obuhvatiti najveći mogući udio komercijalnog zračnog prometa iz zračnih luka na području Unije. Kako bi se pritom očuvala zračna povezanost u korist građana, poduzeća i regija Unije, važno je izbjeći nametanje nepotrebno opterećenja za operacije zračnog prijevoza u malim zračnim lukama. Trebalo bi utvrditi prag godišnjeg putničkog i teretnog zračnog prometa ispod kojeg zračne luke ne bi bile obuhvaćene ovom Uredbom; međutim, područje primjene ove Uredbe trebalo bi obuhvatiti najmanje 95 % ukupnog broja odlaznih letova iz zračnih luka smještenih na području Unije. Iz istih razloga trebalo bi odrediti prag kako bi se iz područja primjene isključili operatori zrakoplova na koje otpada vrlo mali broj odlaznih letova iz zračnih luka na području Unije. Međutim, kako bi se postigla viša razina ambicije, države članice trebale bi moći odlučiti da se ova Uredba primjenjuje na zračnu luku koja se nalazi na njihovu državnom području, a koja ne doseže pragove utvrđene u ovoj Uredbi ili se nalazi u najudaljenijoj regiji kako je definirana u članku 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Zračna luka koja se nalazi na području Unije i koja ne doseže pragove utvrđene u ovoj Uredbi ili se nalazi u najudaljenijoj regiji trebala bi moći zatražiti da je odgovarajuća nadležna tijela smatraju zračnom lukom Unije i da podliježe ovoj Uredbi. Nadalje, osoba koja obavlja letove u komercijalnom zračnom prijevozu koja ne doseže pragove utvrđene u ovoj Uredbi ili osoba koja obavlja letove koji nisu letovi u komercijalnom zračnom prijevozu uporabom goriva za turbinske zrakoplovne motore trebala bi moći odlučiti da je se smatra operatorom zrakoplova za potrebe ove Uredbe i da stoga podliježe ovoj Uredbi ili da njezini nekomercijalni letovi u zračnom prijevozu budu obuhvaćeni ovom Uredbom.
- (18) Međunarodnim standardima za zrakoplovna goriva definiraju se vrste konvencionalnih zrakoplovnih goriva koja se mogu umiješati u SAF-ove ili miješati s njima, što utječe na primjenjivost ove Uredbe u pogledu zrakoplovnih goriva. Nadalje, definicija zrakoplovnih goriva ograničena je na „drop-in” goriva i stoga ne uključuje ni vodik ni električnu energiju koji se upotrebljavaju za pogon zrakoplova. Stoga se obveze opskrbljivača zrakoplovnim gorivom, upravnih tijela zračnih luka Unije i operatora zrakoplova primjenjuju na „drop-in” goriva kad god se upućuje na zrakoplovna goriva, osim ako se radi o vodiku ili električnoj energiji.
- (19) Bitno je da na slabije povezane europske regije, kao što su otočne i najudaljenije regije, koje se često oslanjaju na zračni prijevoz kao jedino sredstvo povezanosti, nerazmjerno ne utječu obveze koje proizlaze iz ove Uredbe i da je osiguran pristup tih regija osnovnim dobrima i uslugama. Kako bi se pomoglo u zaštiti zračne povezanosti regija s manje alternativnih mogućnosti prijevoza, trebalo bi obratiti pozornost na moguće učinke odredaba ove Uredbe u pogledu cjenovne pristupačnosti, konkurentnosti i mogućeg povećanja cijena zračnih ruta kojima se udaljene regije povezuju s ostalim područjima Unije.
- (20) Trebalo bi promicati razvoj i uporabu SAF-ova s velikim potencijalom održivosti, komercijalne zrelosti te inovativnosti i rasta kako bi se zadovoljile buduće potrebe. Time bi se trebalo poduprijeti stvaranje inovativnog i konkurentnog tržišta za SAF-ove te osigurati dovoljnu opskrbu SAF-ovima za zrakoplovstvo u kratkoročnom i dugoročnom razdoblju kako bi se doprinijelo Unijinim ciljevima dekarbonizacije prijevoza i unaprijedio rad Unije na postizanju visoke razine zaštite okoliša. Poticaji za korištenje obnovljivim gorivima nebiološkog podrijetla u prijevozu odobreni na temelju drugog zakonodavstva Unije pozitivno će utjecati na uporabu takvih goriva u zrakoplovstvu. Potreban je jedinstven, jasan i čvrst okvir za održivost kako bi se subjektima u zrakoplovnoj industriji i industriji goriva pružili pravna sigurnost i kontinuitet u pogledu prihvatljivosti SAF-ova na temelju ove Uredbe. U tu bi svrhu trebala biti prihvatljiva sva zrakoplovna biogoriva koja ispunjavaju kriterije održivosti i emisija tijekom životnog ciklusa utvrđene u Direktivi (EU) 2018/2001 i koja su certificirana u skladu s tom direktivom, uz iznimku biogoriva proizvedenih iz „kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje” i određenih sirovina navedenih u članku 4. stavku 5. ove Uredbe, sintetičkih zrakoplovnih goriva i zrakoplovnih goriva iz recikliranog ugljika koja su usklađena s pragom uštede emisija tijekom životnog ciklusa iz te direktive. U tom pogledu, kako bi se osigurala dosljednost s drugim povezanim politikama Unije, prihvatljivost zrakoplovnih biogoriva, sintetičkih zrakoplovnih goriva i zrakoplovnih goriva iz recikliranog ugljika trebala bi se temeljiti na kriterijima održivosti i pragovima utvrđenima u Direktivi (EU) 2018/2001.

Posebno su važni SAF-ovi koji se proizvode od sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 jer je riječ o trenutačno komercijalno najzrelijoj tehnologiji za dekarbonizaciju zračnog prijevoza u kratkoročnom razdoblju. Udio obnovljivih goriva proizvedenih zajedničkom obradom trebao bi biti prihvatljiv na temelju definicije SAF-a sve dok se udio iz obnovljivih izvora proizvodi od sirovina navedenih u Direktivi (EU) 2018/2001, uz iznimku biogoriva proizvedenih iz „kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje” kako je definirano u toj direktivi, i određenih sirovina navedenih u članku 4. stavku 5. ove Uredbe, utvrđenih u skladu s metodologijom koju treba navesti u delegiranoj uredbi Komisije donesenoj na temelju Direktive (EU) 2018/2001. Vodik iz obnovljivih izvora za zrakoplovna i niskougljična zrakoplovna goriva kojima se postiže razina ušteda emisija tijekom životnog ciklusa koja je barem jednaka razini koja se postiže sintetičkim zrakoplovnim gorivima mogu imati ulogu u zamjeni konvencionalnih zrakoplovnih goriva i podupiranju dekarbonizacije zrakoplovstva te bi se stoga također trebali uključiti u područje primjene ove Uredbe.

- (21) S obzirom na korištenje sirovinama u kozmetičkim proizvodima i hrani za životinje, zrakoplovna biogoriva koja nisu napredna biogoriva kako su definirana u Direktivi (EU) 2018/2001 i koja nisu biogoriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. toj direktivi kojima svaki opskrbljivač zrakoplovnim gorivom opskrbljuje zračne luke Unije trebala bi činiti najviše 3 % isporučenog zrakoplovnoga goriva radi usklađivanja s minimalnim udjelima SAF-ova koje treba isporučiti u svakoj zračnoj luci Unije na temelju ove Uredbe.
- (22) Širok raspon prihvatljivih sirovina ključan je za najveće moguće povećanje potencijala za proširenje proizvodnje SAF-ova po pristupačnim troškovima, uz jamčenje njihove održivosti. Ovom Uredbom isključuju se određene vrste sirovina osim ako su takve sirovine uključene u Prilog IX. Direktivi (EU) 2018/2001 i ispunjavaju sve primjenjive uvjete u slučaju da su takvi uvjeti navedeni u tom Prilogu. Popis sirovina prihvatljivih na temelju ove Uredbe stoga ne bi trebao biti statičan, već bi se s vremenom trebao razvijati kako bi se u njega uključile nove održive sirovine u skladu s tom direktivom. Izmjene popisa sirovina iz Priloga IX. toj direktivi, koje ispunjavaju relevantne uvjete iz tog priloga, trebale bi se izravno odraziti na popisu prihvatljivih goriva na temelju ove Uredbe za proizvodnju SAF-ova.
- (23) Iz razloga održivosti, zrakoplovna biogoriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje, uključujući biogoriva s visokim rizikom od neizravne prenamjene zemljišta, ne bi trebala biti prihvatljiva. Naime, neizravna prenamjena zemljišta posljedica je izmještanja tradicionalne proizvodnje kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje zbog uzgoja kultura za biogoriva. Takva dodatna potražnja povećava pritisak na zemljište i može dovesti do proširenja poljoprivrednog zemljišta na područja s velikim zalihama ugljika, kao što su šume, močvarna zemljišta i tresetišta, te uzrokovati dodatne emisije stakleničkih plinova i bojazni od gubitka bioraznolikosti. Istraživanja su pokazala da razmjer učinka ovisi o raznim čimbenicima, uključujući vrstu sirovine koja se upotrebljava za proizvodnju goriva, razinu dodatne potražnje za sirovinama do koje je došlo zbog korištenja biogorivima te mjeru u kojoj je zemljište s velikim zalihama ugljika zaštićeno u cijelom svijetu. Najveći rizici od neizravne prenamjene zemljišta proizlaze iz biogoriva, odnosno goriva koja su proizvedena od sirovina za koje je primijećeno znatno proširenje područja proizvodnje na zemljište s velikim zalihama ugljika. Stoga ne bi trebalo promicati goriva koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje. Taj je pristup u skladu s politikom Unije, a posebno s Direktivom (EU) 2018/2001 kojom se ograničava korištenje takvim biogorivima u cestovnom i željezničkom prijevozu i utvrđuje njegova gornja granica s obzirom na njihove manje koristi za okoliš, slabiju uspješnost pri smanjenju emisija stakleničkih plinova i općenitije bojazni u pogledu održivosti. Neizravna prenamjene zemljišta ne dovodi samo do emisija stakleničkih plinova koje mogu djelomično ili potpuno poništiti uštedu emisija stakleničkih plinova pojedinih biogoriva, nego je rizična i za bioraznolikost. Ti su rizici posebno ozbiljni zbog potencijalno velikog proširenja proizvodnje koje je uvjetovano znatnim povećanjem potražnje.

Potražnja za biogorivima koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje u sektoru zračnog prijevoza trenutačno je neznatna jer je više od 99 % trenutačno korištenih zrakoplovnih goriva fosilnog podrijetla. Stoga bi valjalo izbjeći stvaranje potencijalno velike potražnje za biogorivima koja se temelje na kulturama za proizvodnju hrane i hrane za životinje promicanjem njihove uporabe u ovoj Uredbi. Neprihvatljivost biogoriva koja se temelje na kulturama u skladu s ovom Uredbom minimizira i rizik od usporavanja dekarbonizacije cestovnog prijevoza, do kojeg bi inače moglo doći zbog premještanja biogoriva koja se temelje na kulturama iz cestovnog sektora u sektor zrakoplovstva. Ključno je to premještanje svesti na najmanju moguću mjeru jer je cestovni prijevoz i dalje prijevozni sektor koji daleko najviše onečišćuje okoliš.

- (24) Točne i ispravne informacije o svojstvima SAF-ova od velike su važnosti za pravilno funkcioniranje ove Uredbe. Kako bi se promicalo povjerenje potrošača te osigurale transparentnost i sljedivost, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom trebali bi biti odgovorni za pružanje točnih informacija o svojstvima isporučenih SAF-ova, njihovim svojstvima u pogledu održivosti i podrijetlu sirovina koje se upotrebljavaju u proizvodnji SAF-ova. Te bi informacije trebalo prijaviti u bazu podataka Unije uspostavljenu u skladu s Direktivom (EU) 2018/2001. Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom za koje je dokazano da su dostavili obmanjujuće ili netočne informacije o svojstvima ili podrijetlu SAF-ova koje isporučuju trebali bi podlijegati sankciji. Države članice trebale bi osigurati da opskrbljivači zrakoplovnim gorivom unose pravodobne i točne informacije u bazu podataka Unije te da su te informacije provjerene i revidirane. Kako bi se suzbile moguće prijevare, među ostalim u pogledu sirovina potrebnih za proizvodnju SAF-ova uvezenih iz zemalja izvan Unije, potrebno je da države članice, u suradnji s relevantnim tijelima Unije, ojačaju kontrolne mehanizme za pošiljke, uključujući inspekcije na terenu, u skladu s relevantnim pravilima Unije. U tom pogledu Komisija je utvrdila provedbena pravila o certificiranju održivosti u skladu s Direktivom (EU) 2018/2001 kako bi se dodatno uskladila i ojačala pravila o pouzdanosti, transparentnosti i neovisnoj reviziji te o suradnji nadležnih tijela država članica pri nadzoru nad revizijom.
- (25) Ovom Uredbom trebalo bi se osigurati da se tržišno natjecanje među operatorima zrakoplova može odvijati na temelju jednakih mogućnosti pristupa SAF-ovima. Kako bi se izbjegli poremećaji na tržištu usluga zračnog prijevoza Unije, sve zračne luke Unije trebalo bi opskrbljivati ujednačenim minimalnim udjelima SAF-ova. Iako se SAF-ovi mogu slobodno opskrbljivati i upotrebljavati na tržištu u većim količinama, ovom Uredbom trebalo bi izjednačiti obvezne minimalne udjele SAF-ova u svim zračnim lukama Unije. Kako bi se osigurala jasnoća i pravna sigurnost te time potaknuli razvoj tržišta i uporaba najodrživijih i najinovativnijih tehnologija za zrakoplovno gorivo s potencijalom rasta za zadovoljavanje budućih potreba, ovom Uredbom trebalo bi utvrditi postupno povećanje minimalnih udjela SAF-ova, uključujući sintetička zrakoplovna goriva. Potrebno je utvrditi namjenske minimalne udjele za sintetička zrakoplovna goriva kao dijela minimalnih udjela SAF-ova s obzirom na znatan potencijal tih zrakoplovnih goriva za dekarbonizaciju i trenutacnu procjenu troškova njihove proizvodnje. Ako se proizvode s pomoću električne energije iz obnovljivih izvora i ugljika uhvaćenog izravno iz zraka, s pomoću sintetičkih zrakoplovnih goriva može se dosegnuti do 100 % ušteda emisija u usporedbi s konvencionalnim zrakoplovnim gorivom. Ta goriva imaju znatne prednosti i u usporedbi s drugim vrstama SAF-ova u pogledu učinkovitosti resursa proizvodnog procesa (posebno kad je riječ o potrebi za vodom). Međutim, procjenjuje se da su troškovi proizvodnje sintetičkih zrakoplovnih goriva trenutacno tri do šest puta veći od tržišne cijene konvencionalnog zrakoplovnoga goriva. Stoga bi ovom Uredbom trebalo utvrditi namjenske minimalne udjele za tu tehnologiju.
- (26) Pri osiguravanju postizanja navedenih usklađenih zahtjeva Unije u pogledu opskrbe SAF-ovima, države članice mogle bi provoditi potporne politike i inicijative kojima se nastoji povećati razina proizvodnje i uporabe SAF-ova, među ostalim sintetičkih zrakoplovnih goriva. Te politike i inicijative trebale bi biti transparentne, nediskriminirajuće, razmjerne i općenite prirode te otvorene za sva poduzeća. Ovom se Uredbom ne bi trebalo spriječiti države članice da provedu namjenske mjere izvan njezina područja primjene kojima se nastoji olakšati korištenje SAF-ovima ili dekarbonizirati sektor zračnog prijevoza.
- (27) Bez zajedničke metodologije, kriterija i pokazatelja koji su na odgovarajući način certificirani, prijavljeni i praćeni nije moguće međusobno uspoređivati vrijednosti emisija letova koje navode operatori zrakoplova. Putnicima treba omogućiti da se pouzdaju u informacije operatora zrakoplova o održivosti zrakoplovnih goriva koja operatori zrakoplova upotrebljavaju i održivosti njihovih letova kako bi mogli donijeti informirane odluke pri usporedbi različitih opcija letenja, i za izravne i za neizravne letove, koje nude operatori zrakoplova. Kako bi potrošači mogli donijeti informiranu odluku potrebne su konkretnije, pouzdanije, neovisnije i usklađenije informacije o utjecaju letova na okoliš. Stoga je potrebno utvrditi kriterije i pokazatelje koji se upotrebljavaju za priopćavanje razine emisija letova na temelju dobrovoljne zajedničke ekološke oznake („oznaka”). Trebalo bi biti moguće jednostavno ih ažurirati kako bi se uvažilo tehnološke promjene i međunarodne i europske standarde. Budući da bi neki podaci potrebni za izračun razine i kvalitete upotrijebljenih SAF-ova i drugi kriteriji za mjerenje uspješnosti leta u pogledu njegove održivosti mogli biti komercijalno osjetljivi, jednako je nužno da neovisno tijelo centralizira izvješća operatora zrakoplova, prati njihove podatke, certificira njihovu točnost i izdaje oznaku na odgovarajućoj razini. S obzirom na dinamičnu prirodu podataka koje dostavljaju operatori zrakoplova, oznaka bi trebala podlijegati periodičnoj kontroli i validaciji, primjerice na kraju svake sezone IATA-e. Kad god je to potrebno, ti bi se podaci temeljili na procjenama kao što je prosječni faktor popunjenosti za određeni let, rutu i sezonu. S obzirom na to da

Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) ima obveze praćenja i izvješćivanja na temelju ove Uredbe, primjereno je da Agencija bude tijelo Unije nadležno za provedbu oznake. Stoga je primjereno predvidjeti uvjete za izdavanje oznake kako bi se izmjerila okolišna učinkovitost zrakoplovstva i, u svrhu osiguravanja usklađenosti s tim uvjetima, zahtijevati od Agencije da ih periodično preispituje.

- (28) Uvođenje i povećanje uporabe SAF-ova u zračnim lukama Unije mogli bi povećati učestalost prakse nošenja viška goriva zbog većih troškova za zrakoplovno gorivo. Praksa nošenja viška goriva neodrživa je i trebala bi se izbjegavati jer ugrožava trud koji Unija ulaže u smanjenje učinka prijevoza na okoliš. Ona je suprotna ciljevima dekarbonizacije zrakoplovstva jer se povećanjem težine zrakoplova povećavaju potrošnja goriva i povezane emisije na određenom letu. Praksom nošenja viška goriva ugrožavaju se jednaki uvjeti tržišnog natjecanja u Uniji među operatorima zrakoplova i zračnim lukama. Ovom bi se Uredbom stoga od operatora zrakoplova trebalo zahtijevati da se opskrbe gorivom prije odlaska iz određene zračne luke Unije. Količina goriva kojom je spremnik napunjen prije odlaska iz određene zračne luke Unije trebala bi biti razmjerna količini goriva potrebnoj za odlazni let iz te zračne luke. Tim se zahtjevom osigurava da se jednaki uvjeti primjenjuju na operatore zrakoplova iz Unije i strane operatore zrakoplova diljem Unije, uz osiguravanje visoke razine zaštite okoliša. Budući da se Uredbom ne utvrđuju maksimalni udjeli SAF-ova u svim zrakoplovnim gorivima, operatori zrakoplova i opskrbljivači zrakoplovnim gorivom mogu nastojati ostvariti ambicioznije politike zaštite okoliša s pomoću uporabe veće količine SAF-ova i opskrbe većom količinom tih goriva u svojoj cjelokupnoj mreži operacija, pri čemu se izbjegava nošenje viška goriva. Međutim, ovom bi se Uredbom trebala uzeti u obzir činjenica da u svrhu usklađivanja s pravilima o sigurnosti goriva u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012<sup>(8)</sup> povremeno dolazi do nošenja viška goriva, što je u takvim slučajevima opravdano zbog sigurnosnih razloga. To može uključivati, primjerice, slučajeve manjka ili kontaminacije goriva u određenoj zračnoj luci, što se potvrđuje obavješću pilotima ili obavješću o zračnim misijama (NOTAM). Nadalje, nošenje viška goriva može biti posljedica posebnih operativnih poteškoća za neke operatore zrakoplova u nekim zračnim lukama, među ostalim u smislu nerazmjerno duljeg vremena prihvata i otpreme zrakoplova ili smanjenog kapaciteta zračnih luka u vrijeme vršnog opterećenja. Komisija bi stoga zajedno s Agencijom trebala pomno pratiti, evaluirati i analizirati prijavljene slučajeve nošenja viška goriva i njihove razloge te, prema potrebi, podnijeti zakonodavne prijedloge za izmjenu ove Uredbe. Time se ne dovodi u pitanje ovlast Komisije i tijela država članica zaduženih za tržišno natjecanje da na temelju članaka 101. i 102. UFEU-a istražuju i sankcioniraju protutržišno ponašanje aktera na tržištu kako bi se zaštitilo pravilno funkcioniranje tržišta za SAF-ove, osobito ako informacije sadržane u bazi podataka Unije i drugi podaci dostavljeni nadležnim tijelima ukazuju na protutržišne prakse.
- (29) Međutim, ovom bi Uredbom trebalo predvidjeti mogućnost da se operatori zrakoplova tijekom ograničenog razdoblja izuzmu od obveze da se opskrbe gorivom prije polaska na određenim rutama s polazištem iz zračnih luka Unije u slučaju da ti operatori zrakoplova mogu dokazati ozbiljne i opetovane operativne poteškoće u opskrbi zrakoplova gorivom u određenoj zračnoj luci Unije koje ih sprečavaju da u razumnom roku obavljaju letove prihvata i otpreme, što bi osobito moglo utjecati na povezanost perifernih regija, ili strukturne poteškoće u opskrbi gorivom, koje dovode do znatno viših cijena goriva u usporedbi s cijenama koje se u drugim zračnim lukama Unije u prosjeku primjenjuju na slične vrste goriva. Znatno više cijene u zračnoj luci Unije ne bi trebale prvenstveno biti posljedica većeg korištenja SAF-ovima u toj zračnoj luci Unije.
- (30) Dodatna uporaba SAF-ova, koji obično imaju manji sadržaj aromata i sumpora, doprinijet će smanjenju utjecaja na klimu koji nisu povezani s CO<sub>2</sub>. Dodatnim smanjenjem sadržaja aromata i sumpora u zrakoplovnim gorivima moglo bi se smanjiti stvaranje kondenzacijskih cirusa, poboljšati kvaliteta zraka u zračnim lukama i oko njih te povećati kvaliteta goriva u korist zračnih prijevoznika zahvaljujući većoj energetske gustoći i nižim troškovima održavanja zbog nižih razina čađe. Nadalje, trebalo bi razmotriti međuovisnost emisija CO<sub>2</sub> i emisija koje nisu CO<sub>2</sub>. Međutim, sadržaj aromata u zrakoplovnim gorivima potrebno je smanjiti uz poštovanje međunarodnih pravila o sigurnosti goriva i očuvanje jednakih uvjeta tržišnog natjecanja na međunarodnoj razini. Stoga bi opskrbljivači zrakoplovnim gorivom trebali prijaviti Agenciji i relevantnim nadležnim tijelima sadržaj aromata, naftalenâ i sumpora u isporučenim zrakoplovnim gorivima. Pri prijavi takvih informacija opskrbljivači zrakoplovnim gorivom mogli bi se osloniti na relevantne certifikate o kvaliteti proizvedenoga goriva kako bi ispunili zahtjeve međunarodnih standarda kvalitete goriva koje dostavljaju proizvođači i proizvođači mješavina goriva.

<sup>(8)</sup> Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).



- (31) Konvencionalna zrakoplovna goriva nemaju samo učinak na klimatske promjene, nego negativno utječu i na kvalitetu zraka. Povećanjem uporabe SAF-ova može se doprinijeti poboljšanju kvalitete zraka.
- (32) Važno je osigurati da upravna tijela zračnih luka Unije obuhvaćena ovom Uredbom poduzmu potrebne mjere kako bi se operatorima zrakoplova olakšao pristup zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju SAF-ove kako ne bi predstavljala prepreku u pogledu uporabe SAF-ova. Ako je potrebno, nadležna tijela države članice u kojoj se nalazi zračna luka Unije trebala bi moći zahtijevati od upravnog tijela zračne luke Unije da dostavi potrebne informacije o usklađenosti s ovom Uredbom za neometanu distribuciju i opskrbu operatora zrakoplova SAF-ovima. Nadležna tijela trebala bi imati ulogu zajedničke kontaktne točke za upravna tijela zračnih luka Unije i operatore zrakoplova u slučaju da je potrebno tehničko objašnjenje u vezi s dostupnošću infrastrukture za zrakoplovno gorivo. Kada zrakoplovi na električni pogon ili na vodik postanu zreli i komercijalno dostupni te sukladno potrebama, bit će neophodno da upravna tijela zračnih luka Unije, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom i uređaji za rukovanje gorivom obuhvaćeni ovom Uredbom poduzmu sve potrebne mjere za suradnju i olakšavanje pristupa odgovarajućoj infrastrukturi za punjenje zrakoplova vodikom i električnom energijom, u skladu s odgovarajućim nacionalnim okvirom politike za infrastrukturu za alternativna goriva.
- (33) Mnoge zračne luke Unije opskrbljuju se zrakoplovnim gorivima uglavnom putem cjevovoda iz rafinerija ili stanica za miješanje SAF-ova. Stoga je ključno da strane zadužene za takve cjevovode surađuju i poduzmu sve potrebne mjere kako bi opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom omogućile stalan i neprekinut pristup infrastrukturi za gorivo za civilno zrakoplovstvo radi opskrbe konvencionalnim zrakoplovnim gorivima i zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju udjele SAF-ova.
- (34) Od operatora zrakoplova trebalo bi zahtijevati da jednom godišnje izvješćuju svoje nadležno tijelo ili nadležna tijela i Agenciju o kupnji SAF-ova i o njihovim svojstvima. Trebalo bi dostaviti informacije o svojstvima i podrijetlu sirovina, postupku pretvorbe i emisijama tijekom životnog ciklusa za svaku kupnju i vrstu SAF-a.
- (35) Operatori zrakoplova trebali bi biti obvezni jednom godišnje izvješćivati i o stvarnoj količini napunjenog zrakoplovnog goriva u svakoj zračnoj luci Unije, uključujući o svojoj sukladnosti s primjenjivim pravilima o sigurnosti goriva, kako bi dokazali da nisu neopravdano nosili višak goriva. Izvješća bi trebali verificirati neovisni verifikatori te bi ih trebalo poslati nadležnom tijelu ili nadležnim tijelima i Agenciji u svrhu praćenja i procjene sukladnosti. Neovisni verifikatori trebali bi utvrditi točnost potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva koju su operatori zrakoplova prijavili s pomoću alata koji je odobrila Komisija.
- (36) Ne dovodeći u pitanje podatke koje su evidentirali opskrbljivači zrakoplovnim gorivom u skladu s Direktivom (EU) 2018/2001 i Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2022/996 <sup>(\*)</sup>, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom trebali bi biti obvezni jednom godišnje u bazi podataka Unije iz te direktive izvješćivati o svojoj opskrbi zrakoplovnim gorivom, uključujući SAF-ove i njihova svojstva. Trebalo bi dostaviti informacije o svojstvima i podrijetlu sirovina, postupcima pretvorbe i emisijama tijekom životnog ciklusa isporučenih SAF-ova. Informacije o svojstvima SAF-ova uključuju vrstu proizvoda i upotrijebljenih sirovina te druga svojstva održivosti potrebna za dokazivanje sukladnosti SAF-ova s kriterijima održivosti na temelju Direktive (EU) 2018/2001.
- (37) Države članice trebale bi imenovati nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za to da operatori zrakoplova, upravna tijela zračnih luka Unije i opskrbljivači zrakoplovnim gorivom izvršavaju primjenu ove Uredbe. Ovom bi se Uredbom trebala utvrditi pravila o određivanju nadležnosti nadležnih tijela za operatore zrakoplova, upravna tijela zračnih luka Unije i opskrbljivače zrakoplovnim gorivom. Agencija bi trebala nadležnim tijelima dostavljati i agregirane podatke operatora zrakoplova i opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za koje su ta tijela nadležna. Razina agregiranja trebala bi u najvećoj mogućoj mjeri omogućiti nadležnim tijelima usporedbu tih agregiranih podataka s drugim izvorima podataka.

<sup>(\*)</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/996 od 14. lipnja 2022. o pravilima za provjeru kriterija održivosti i uštede emisija stakleničkih plinova te kriterija niskog rizika od neizravnih promjena uporabe zemljišta (SL L 168, 27.6.2022., str. 1.).

- (38) Agencija bi svake godine trebala objaviti tehničko izvješće i prosljediti ga Europskom parlamentu i Vijeću. To je potrebno kako bi se dala jasna slika o provedbi ove Uredbe, o kupnji i isporuci SAF-ova u Uniji i relevantnim trećim zemljama, o stanju tržišta, uključujući informacije o razvoju razlike u cijenama SAF-ova i fosilnih goriva, te o sastavu zrakoplovnog goriva.
- (39) Bez dodatnih postupaka nije moguće točno utvrditi jesu li operatori zrakoplova fizički napunili svoje spremnike udjelima SAF-ova u određenim zračnim lukama Unije. Stoga bi operatorima zrakoplova trebalo dopustiti da izvješćuju o svojoj uporabi SAF-ova na temelju evidencije o kupnji. Operatori zrakoplova trebali bi imati pravo na informacije od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom potrebne za izvješćivanje o kupnji SAF-ova. Svrha primjene sustava masene bilance iz Direktive (EU) 2018/2001 jest osigurati sljedivost zrakoplovnih goriva i da opskrbljivači zrakoplovnim gorivom mogu dokazati sukladnost s ovom Uredbom primjenom tog sustava masene bilance, među ostalim kada takav sustav dijele dvije ili više država članica.
- (40) Uvođenje obveze uporabe SAF-ova u Uniji moglo bi zračne prijevoznike Unije koji prometuju na izravnim dugim letovima iz zračne luke u Uniji dovesti do neopravdanog nepovoljnog natjecateljskog položaja na tržištu u usporedbi s njihovim konkurentima koji se za povezivanje koriste čvorišnim zračnim lukama izvan područja primjene ove Uredbe bez istovrijednih politika o SAF-ovima. Radi daljnjeg promicanja uporabe SAF-ova u Uniji, za koja u doglednoj budućnosti projekcije ukazuju na znatnu razliku u cijeni u odnosu na konvencionalna zrakoplovna goriva, operatori zrakoplova trebali bi imati pravo na emisijske jedinice za punjenje SAF-ovima u skladu s EU sustavom trgovanja emisijama.
- (41) Kako bi se promicala uporaba SAF-ova za koje projekcije pokazuju da će imati znatnu razliku u cijeni u odnosu na konvencionalna zrakoplovna goriva, ključno je da operatori zrakoplova mogu zatražiti uporabu SAF-ova u okviru sustava za stakleničke plinove kao što su EU sustav trgovanja emisijama ili CORSIA, po vlastitom nahođenju, bez dvostrukog potraživanja smanjenja emisija. Operatori zrakoplova ne bi trebali potraživati naknade za uporabu neke serije SAF-ova u okviru više od jednog sustava za stakleničke plinove. Od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom trebalo bi zahtijevati da operatorima zrakoplova besplatno daju sve informacije o svojstvima SAF-ova koje prodaju tom operatoru zrakoplova koje su relevantne za izvješćivanje operatora zrakoplova na temelju ove Uredbe ili sustava za stakleničke plinove.
- (42) Kako bi se osigurali jednaki uvjeti tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu zračnog prometa i poštovanje klimatskih ciljeva Unije, ovom Uredbom trebalo bi uvesti djelotvorne, proporcionalne i odvraćajuće sankcije za opskrbljivače zrakoplovnim gorivom i operatore zrakoplova u slučaju nesukladnosti. Težina sankcija mora biti razmjerna šteti u okolišu koja je nanosena i šteti kojom se ugrožavaju jednaki uvjeti tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu zbog nesukladnosti. Pri izricanju novčanih kazni i drugih sankcija nadležna tijela trebala bi uzeti u obzir kretanje cijena zrakoplovnog goriva i SAF-a u godini izvješćivanja te mogu uzeti u obzir i stupanj nesukladnosti, na primjer u slučaju ponavljanja kršenja.
- (43) Prijelaz s fosilnih goriva na SAF imat će važnu ulogu pri olakšavanju dekarbonizacije. Međutim, s obzirom na trenutačno nedovoljno razvijeno tržište Unije za SAF-ove, visoku razinu tržišnog natjecanja među operatorima zrakoplova i značajnu razliku u cijeni između konvencionalnih zrakoplovnih goriva i SAF-ova, tu bi tranziciju trebalo poduprijeti poticajima kojima se odražavaju koristi SAF-ova za okoliš i čine ih konkurentnijima za operatore zrakoplova. Postizanju tog cilja doprinijela bi uporaba prihoda ostvarenih od novčanih kazni ili jednakovrijedne financijske vrijednosti tih prihoda za potporu istraživačkim i inovacijskim projektima u području SAF-ova, proizvodnje SAF-ova ili mehanizama kojima se omogućuje premošćivanje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva.
- (44) Novčane kazne kojima podliježu opskrbljivači zrakoplovnim gorivom, koji ne ispunjavaju minimalne udjele utvrđene u ovoj Uredbi, trebalo bi dopuniti obvezom opskrbe tržišta količinama SAF-ova, uključujući sintetička zrakoplovna goriva, koje odgovaraju manjku u odnosu na minimalne udjele utvrđene u članku 4. i Prilogu I. u narednom razdoblju izvješćivanja. Međutim, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom trebali bi imati fleksibilnost u ispunjavanju obveza u pogledu opskrbe sintetičkim zrakoplovnim gorivima i povezanih obveza vezane uz manjkove u prijelaznom razdoblju od 2030. do 2034., kada ta obveza prvi put stupa na snagu, kako bi se olakšala tranzicija i postizanje ciljeva.

- (45) Ključno je osigurati da se zrakoplovno tržište može uspješno opskrbiti minimalnim udjelima SAF-ova bez nestašica u opskrbi. U tu svrhu trebalo bi osmisliti i primjenjivati mehanizam fleksibilnosti kako bi se industriji SAF-ova omogućilo prijelazno razdoblje od 10 godina za odgovarajući razvoj proizvodnih i opskrbnih kapaciteta te kako bi se opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom omogućilo da ispunjavaju svoje obveze na troškovno najučinkovitiji način, bez smanjivanja ukupnih okolišnih ciljeva iz ove Uredbe, te kako bi se upravnim tijelima zračnih luka Unije, opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom i operatorima zrakoplova omogućilo da provedu potrebna tehnološka i logistička ulaganja. Opskrba SAF-ovima trebala bi započeti 2025., uz fleksibilnost predviđenu mehanizmom fleksibilnosti. Tijekom primjene mehanizma fleksibilnosti opskrbljivači zrakoplovnim gorivom mogu isporučivati zrakoplovno gorivo koje sadržava veće udjele SAF-ova u određenim zračnim lukama kako bi nadoknadili zrakoplovna goriva s manjim udjelima SAF-ova u drugim zračnim lukama ili smanjenu dostupnost konvencionalnog zrakoplovnog goriva u drugim zračnim lukama. Nadalje, kako bi se osigurala pravna sigurnost i predvidljivost za tržište te dugoročno potaknula ulaganja u proizvodne kapacitete za SAF-ove, ova Uredba trebala bi tijekom vremena ostati nepromijenjena.
- (46) Uspješan prelazak na SAF-ove zahtijeva sveobuhvatan pristup i odgovarajuće okruženje koje omogućuje poticanje inovacija, uključuje i javna i privatna ulaganja u istraživanje i razvoj, potporu za preraspodjelu, prekvalifikacije i usavršavanje radnika, kao i tehnološke i operativne mjere, te uvođenje SAF-ova i tehnologija s nultim emisijama, uključujući potrebnu infrastrukturu za opskrbu gorivom i punjenje u zračnim lukama Unije, pri čemu se u obzir uzima načelo „energetska učinkovitost na prvom mjestu”. U tu svrhu prihvati ostvareni novčanim kaznama na temelju ove Uredbe trebali bi se dodijeliti projektima za SAF-ove. Nadalje, uspostavljanjem Europskog industrijskog saveza putem dobrovoljne suradnje dionika u vrijednosnom lancu nastoji se potaknuti daljnja opskrba SAF-ovima i njihova uporaba u Europi.
- (47) Istraživanje i razvoj imali su važnu ulogu u razvoju SAF-ova i sintetičkih zrakoplovnih goriva i izgradnji proizvodnih kapaciteta. Razvoj i proizvodnja SAF-ova trebali bi se eksponencijalno povećati u nadolazećim godinama. Stoga je važno nastaviti s tim naporima i olakšati ulaganja u SAF-ove. Ulaganja u projekte izgradnje kapaciteta za SAF-ove prilika su i za okoliš i za industriju, s učincima prelijevanja u smislu otvaranja radnih mjesta i inovacija.
- (48) Kako bi se povećala okolišna učinkovitost mjera Unije i olakšala sposobnost opskrbljivača zrakoplovnim gorivom da ispunjavaju svoje obveze opskrbe SAF-ovima i da operatori zrakoplova obavljaju punjenje SAF-ovima na troškovno učinkovit način te kako bi se time ojačala konkurentnost sektora zrakoplovstva Unije, Komisija bi, nakon savjetovanja sa svim relevantnim dionicima, trebala procijeniti bi li trebalo poduzeti dodatne mjere za olakšavanje troškovno učinkovite distribucije i korištenja SAF-ova na tržištu zračnog prijevoza Unije odvajanjem nabave SAF-ova od njihove fizičke isporuke i korištenja. To bi se moglo postići, među ostalim, ocjenjivanjem izvedivosti uspostave sustava certifikata za isporuku i nabavu SAF-ova kojima se može trgovati, s elementima sustava „book and claim”, a da se istodobno jamče jednaki uvjeti tržišnog natjecanja i visoka razina okolišnog integriteta, osigurava usklađenost s drugim pravom Unije, uključujući direktive 2003/87/EZ i 2009/28/EZ, te smanji rizik od prijevara, nepravilnosti ili dvostrukog potraživanja. Komisija bi u svojoj analizi trebala uzeti u obzir sve relevantne globalne trendove i inicijative, kao i mogući učinak koji bi takav sustav mogao imati na funkcioniranje tržišta, među ostalim u pogledu volatilnosti tržišta, razvoja cijena ili ponašanja sudionika na tržištu kada trguju.
- (49) Ova bi Uredba trebala sadržavati odredbe za periodična izvješća Europskom parlamentu i Vijeću o razvoju zrakoplovnog tržišta i tržišta goriva, o provedbi ove Uredbe i njezinom učinku na tržište zračnog prijevoza Unije, na povezanost otoka i udaljenih područja te na konkurentnost zračnih prijevoznika Unije i čvorišnih zračnih luka u usporedbi s njihovim konkurentima u susjednim zemljama, djelotvornosti ključnih značajki ove Uredbe kao što su minimalni udjeli SAF-ova, razina novčanih kazni ili razvoj politika o uvođenju SAF-ova na međunarodnoj razini. Takvi elementi ključni su za dobivanje jasnog uvida u stanje tržišta SAF-ova i trebali bi se uzeti u obzir pri razmatranju revizije ove Uredbe. Izvješća Komisije trebala bi se odnositi i na međudjelovanje ove Uredbe s drugim relevantnim zakonodavnim aktima, pri čemu se utvrđuju odredbe koje se mogu ažurirati i pojednostavniti te djelovanja i mjere koje su poduzete ili bi se mogle poduzeti kako bi se smanjio ukupni troškovni pritisak na sektor

zračnog prijevoza. Komisija bi u tim izvješćima trebala razmotriti mogućnosti za izmjene, prema potrebi, uključujući mehanizme za potporu proizvodnji i punjenju SAF-ova, kao i mehanizme kojima se omogućuje premošćivanje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva kako bi se ograničio negativan učinak ove Uredbe na zračnu povezanost i tržišno natjecanje te ublažilo istjecanje ugljika.

- (50) Zahtjevom da se osigura dostupnost minimalnih udjela SAF-ova u svakoj zračnoj luci Unije, koji je utvrđen u ovoj Uredbi, moglo bi se potaknuti operatore zrakoplova koji upravljaju povezanim letovima s polazištem iz zračnih luka Unije i konačnim odredištem izvan Unije na tranzit preko čvorišnih zračnih luka izvan Unije koje ne podliježu tom zahtjevu, a ne preko čvorišnih zračnih luka u Uniji. To bi moglo dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja na štetu zračnih luka Unije i operatora koji se koriste takvim zračnim lukama te do rizika od istjecanja ugljika. Dok nema obveznog sustava korištenja SAF-ova za međunarodne letove na razini ICAO-a ili u sveobuhvatnim multilateralnim ili bilateralnim sporazumima o zračnom prometu između Unije i/ili njezinih država članica i trećih zemalja sa sličnom razinom ciljeva, koji se može usporediti sa zahtjevima navedenima u ovoj Uredbi i ciljevima Pariškog sporazuma <sup>(10)</sup>, donesenoga u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o promjeni klime, ili dok nema mehanizama za sprečavanje rizika od istjecanja ugljika i narušavanja tržišnog natjecanja na međunarodnoj razini, Komisija bi osobito trebala razmotriti razvoj ciljanih mehanizama za sprečavanje tih učinaka.
- (51) Kako bi se osigurali jedinstveni uvjeti za provedbu ove Uredbe, Komisiji bi trebalo dodijeliti provedbene ovlasti u pogledu izuzeća od obveze opskrbe gorivom prije odlaska, koja se mogu dodijeliti operatorima zrakoplova, te kako bi se utvrdile detaljne odredbe i tehnički standardi za funkcioniranje sustava označivanja. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(11)</sup>.
- (52) Prelazak na SAF-ove imat će i sekundarni učinak na smanjenje ovisnosti o uvozu fosilnih goriva iz trećih zemalja, čime će se povećati energetska sigurnost Unije. Potreba za tim još je naglašenija zbog trenutne međunarodne političke situacije.
- (53) Budući da cilj ove Uredbe, odnosno održavanje jednakih uvjeta na Unijinom tržištu zračnog prijevoza uz povećanje korištenja SAF-ova, zbog prekogranične prirode zrakoplovstva ne mogu dostatno ostvariti države članice, već se zbog značajki tržišta i učinaka djelovanja bolje može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

#### Članak 1.

##### **Predmet**

Ovom se Uredbom utvrđuju usklađena pravila o uporabi i opskrbi održivim zrakoplovnim gorivima (SAF).

#### Članak 2.

##### **Područje primjene**

1. Ova se Uredba primjenjuje na operatore zrakoplova, na zračne luke Unije i njihova upravna tijela zračnih luka Unije te na opskrbljivače zrakoplovnim gorivom.

<sup>(10)</sup> SL L 282, 19.10.2016., str. 4.

<sup>(11)</sup> Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Ne dovodeći u pitanje stavak 3., ova se Uredba primjenjuje samo na letove u komercijalnom zračnom prijevozu.

2. Država članica može odlučiti, nakon savjetovanja s upravnim tijelom zračne luke, da se zračna luka koja nije obuhvaćena člankom 3. točkom 1., koja se nalazi na njezinu državnom području, smatra zračnom lukom Unije za potrebe ove Uredbe, pod uvjetom da su zahtjevi utvrđeni u članku 6. stavku 1. ispunjeni u trenutku donošenja odluke države članice.

Upravno tijelo zračne luke može, za zračnu luku koja nije obuhvaćena člankom 3. točkom 1., koja se nalazi na državnom području države članice, podnijeti zahtjev da se ta zračna luka smatra zračnom lukom Unije za potrebe ove Uredbe, pod uvjetom da ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 6. stavku 1. u trenutku podnošenja tog zahtjeva. Upravno tijelo zračne luke obavješćuje o tom zahtjevu državu članicu čije su tijelo ili tijela nadležna za zračnu luku na temelju članka 11. stavka 6. Toj se obavijesti prilaže potvrda da zračna luka ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 6. stavku 1.

Dotična država članica o odluci iz prvog podstavka ovog stavka obavješćuje Komisiju i Agenciju Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) najmanje šest mjeseci prije početka razdoblja izvješćivanja od kojeg se ta odluka primjenjuje. Odluci države članice prilaže se obrazloženo mišljenje koje pokazuje da se temelji na razmjernim i nediskriminirajućim kriterijima među zračnim lukama sa sličnim obilježjima tržišnog natjecanja.

3. Osoba koja obavlja letove u komercijalnom zračnom prijevozu i koja nije obuhvaćena člankom 3. točkom 3. može odlučiti da je se smatra operatorom zrakoplova za potrebe ove Uredbe. Osoba koja obavlja letove koji nisu letovi u komercijalnom zračnom prijevozu u smislu članka 3. točke 4. može odlučiti da je se smatra operatorom zrakoplova za potrebe ove Uredbe. Osoba obuhvaćena člankom 3. točkom 3. može odlučiti da njezini nekomercijalni letovi u zračnom prijevozu također trebaju biti obuhvaćeni ovom Uredbom. Svaka takva osoba o svojoj odluci obavješćuje državu članicu čije su nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za tog operatora zrakoplova u skladu s člankom 11. stavkom 5. Ta država članica o toj odluci obavješćuje Komisiju i Agenciju najmanje šest mjeseci prije početka razdoblja izvješćivanja od kojeg se ta odluka primjenjuje.

4. Na temelju informacija primljenih u skladu sa stavcima 2. i 3. Komisija dostavlja ažurirani i konsolidirani popis dotičnih zračnih luka Unije i operatora zrakoplova. Taj popis mora biti lako dostupan.

### Članak 3.

### Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „zračna luka Unije” znači zračna luka kako je definirana u članku 2. točki 1. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(12)</sup>, u kojoj je putnički promet bio veći od 800 000 putnika ili u kojoj je teretni promet bio veći od 100 000 tona u prethodnom razdoblju izvješćivanja i koja se ne nalazi u nekoj od najudaljenijih regija kako su navedene u članku 349. UFEU-a;
2. „upravno tijelo zračne luke Unije” znači, u odnosu na zračnu luku Unije, „upravno tijelo zračne luke” kako je definirano u članku 2. točki 2. Direktive 2009/12/EZ ili, ako je dotična država članica upravljanje centraliziranim infrastrukturnama za sustave za distribuciju goriva zadržala za drugo tijelo na temelju članka 8. stavka 1. Direktive Vijeća 96/67/EZ <sup>(13)</sup>, to drugo tijelo;
3. „operator zrakoplova” znači osoba koja je obavila najmanje 500 letova u komercijalnom putničkom zračnom prijevozu, ili 52 leta u komercijalnom isključivo teretnom zračnom prijevozu s polazištem iz zračnih luka Unije u prethodnom razdoblju izvješćivanja ili, ako se ta osoba ne može odrediti, vlasnik zrakoplova;

<sup>(12)</sup> Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (SL L 70, 14.3.2009., str. 11.).

<sup>(13)</sup> Direktiva Vijeća 96/67/EZ od 15. listopada 1996. o pristupu tržištu zemaljskih usluga u zračnim lukama Zajednice (SL L 272, 25.10.1996., str. 36.).

4. „let u komercijalnom zračnom prijevozu” znači let koji se izvodi u svrhu prijevoza putnika, tereta ili pošte za naknadu ili najamninu, uključujući let u poslovnom zrakoplovstvu koji se izvodi u komercijalne svrhe;
5. „ruta” znači putovanje koje se izvodi letom, uzimajući u obzir mjesto polaska i odredište tog leta;
6. „zrakoplovno gorivo” znači „drop-in” gorivo proizvedeno za izravnu uporabu u zrakoplovu;
7. „održiva zrakoplovna goriva” („SAF-ovi”) znači zrakoplovna goriva koja su:
  - (a) sintetička zrakoplovna goriva;
  - (b) zrakoplovna biogoriva; ili
  - (c) zrakoplovna goriva iz recikliranog ugljika;
8. „zrakoplovna biogoriva” znači zrakoplovna goriva koja su:
  - (a) „napredna biogoriva” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 34. Direktive (EU) 2018/2001;
  - (b) „biogoriva” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 33., Direktive (EU) 2018/2001, proizvedena od sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. toj direktivi; ili
  - (c) „biogoriva” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 33. Direktive (EU) 2018/2001, osim biogoriva proizvedenih iz „kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje”, kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 40. te direktive i koja ispunjavaju kriterije održivosti i uštede emisija tijekom životnog ciklusa utvrđene u članku 29. te direktive i certificirana su u skladu s člankom 30. te direktive;
9. „zrakoplovna goriva iz recikliranog ugljika” znači zrakoplovna goriva koja su „goriva iz recikliranog ugljika” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 35. Direktive (EU) 2018/2001, koja su u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija tijekom životnog ciklusa iz članka 29.a stavka 2. te direktive i certificirana su u skladu s člankom 30. te direktive;
10. „serija” znači količina SAF-ova koja se može identificirati brojem i pratiti;
11. „emisije tijekom životnog ciklusa” znači emisije ekvivalenta ugljikova dioksida iz SAF-ova u kojima se uzimaju u obzir emisije ekvivalenta ugljikova dioksida iz proizvodnje, prijevoza, distribucije i uporabe energije u zrakoplovu, među ostalim i za vrijeme izgaranja, koje se izračunavaju u skladu s metodama usvojenima u skladu s člankom 28. stavkom 5. ili člankom 31. stavkom 5. Direktive (EU) 2018/2001 ili u skladu s relevantnim pravom Unije;
12. „sintetička zrakoplovna goriva” znači zrakoplovna goriva koja su „obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 36. Direktive (EU) 2018/2001, koja su u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija tijekom životnog ciklusa iz članka 29.a stavka 1. te direktive i certificirana su u skladu s člankom 30. te direktive;
13. „sintetička niskougljična zrakoplovna goriva” znači zrakoplovna goriva nebiološkog podrijetla čiji je energetska sadržaj dobiven iz nefosilnog niskougljičnog vodika, koja su u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija tijekom životnog ciklusa od 70 % i metodama za procjenu takvih ušteda emisija tijekom životnog ciklusa u skladu s relevantnim pravom Unije;
14. „konvencionalna zrakoplovna goriva” znači zrakoplovna goriva proizvedena iz fosilnih obnovljivih izvora ugljikovodičnih goriva;
15. „niskougljični vodik za zrakoplovstvo” znači vodik za uporabu u zrakoplovstvu čiji je energetska sadržaj dobiven iz nefosilnih obnovljivih izvora, koji je u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija tijekom životnog ciklusa od 70 % i metodama za procjenu takvih ušteda emisija tijekom životnog ciklusa u skladu s relevantnim pravom Unije;
16. „obnovljivi vodik za zrakoplovstvo” znači vodik za uporabu u zrakoplovstvu koji se ubraja u „obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla” kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 36. Direktive (EU) 2018/2001, i koji je u skladu s graničnim vrijednostima uštede emisija tijekom životnog ciklusa iz članka 29.a stavka 1. te direktive i certificiran je u skladu s člankom 30. te direktive;
17. „vodik za zrakoplovstvo” znači obnovljivi vodik za zrakoplovstvo ili niskougljični vodik za zrakoplovstvo;
18. „niskougljična zrakoplovna goriva” znači sintetička niskougljična zrakoplovna goriva ili niskougljični vodik za zrakoplovstvo;

19. „opskrbljivač zrakoplovnim gorivom” znači „opskrbljivač gorivom” kako je definiran u članku 2. drugom stavku točki 38. Direktive (EU) 2018/2001, koji opskrbljuje zrakoplove zrakoplovnim gorivom ili vodikom za zrakoplovstvo u zračnoj luci Unije;
20. „rukovatelj gorivom” znači pružatelj zemaljskih usluga koji organizira i obavlja poslove punjenja gorivom i pražnjenja, uključujući skladištenje goriva te kontrolu kvalitete i količine isporuka goriva, za operatore zrakoplova u zračnim lukama Unije, kako je navedeno u Prilogu Direktivi 96/67/EZ;
21. „glavno mjesto poslovanja” znači sjedište ili registrirani ured opskrbljivača zrakoplovnim gorivom u državi članici u kojoj se provodi glavni financijski i operativni nadzor nad opskrbljivačem zrakoplovnim gorivom;
22. „godina izvješćivanja” znači razdoblje od godinu dana u kojem se trebaju podnijeti izvješća iz članka 8. i 10. i koje počinje 1. siječnja, a završava 31. prosinca;
23. „razdoblje izvješćivanja” znači razdoblje od 1. siječnja do 31. prosinca u godini koja prethodi godini izvješćivanja;
24. „potrebna godišnja količina zrakoplovnog goriva” znači količina zrakoplovnog goriva pod nazivom „gorivo za putovanje” i „gorivo za taksiranje” iz Priloga IV. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 <sup>(14)</sup>, koja je potrebna za obavljanje svih letova obuhvaćenih ovom Uredbom koje izvodi operator zrakoplova, s polazištem iz određene zračne luke Unije, tijekom razdoblja izvješćivanja;
25. „godišnja količina nenapunjenog goriva” znači razlika između potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva i stvarne količine goriva koju je operator zrakoplova napunio prije letova obuhvaćenih ovom Uredbom, s polazištem iz određene zračne luke Unije, tijekom razdoblja izvješćivanja;
26. „ukupna godišnja količina nenapunjenog goriva” znači zbroj godišnjih količina goriva koje operator zrakoplova nije napunio u svim zračnim lukama Unije tijekom razdoblja izvješćivanja;
27. „sustav za stakleničke plinove” znači sustav kojim se operatorima zrakoplova dodjeljuju pogodnosti za uporabu SAF-ova.

#### Članak 4.

### Udjeli SAF-ova dostupnih u zračnim lukama Unije

1. Podložno članku 15., opskrbljivači zrakoplovnim gorivom osiguravaju da sve zrakoplovno gorivo dostupno operatorima zrakoplova u svakoj zračnoj luci Unije sadržava minimalne udjele SAF-ova, uključujući minimalne udjele sintetičkog zrakoplovnog goriva, u skladu s vrijednostima i datumima početka primjene utvrđenima u Prilogu I. Ne dovodeći u pitanje te minimalne udjele, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom također osiguravaju da sve zrakoplovno gorivo dostupno operatorima zrakoplova u svakoj zračnoj luci Unije tijekom razdoblja od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2031. i od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2034. sadržava najmanje prosječne udjele sintetičkih zrakoplovnih goriva u skladu s vrijednostima utvrđenima u Prilogu I.

Smatra se da je ta obveza također ispunjena ako se minimalni udjeli navedeni u prvom podstavku dosegnu korištenjem:

- (a) obnovljivog vodika za zrakoplovstvo;
- (b) niskougljičnih zrakoplovnih goriva.

2. Za potrebe izračuna minimalnih udjela iz Priloga I. kada se vodik za zrakoplovstvo stavlja na raspolaganje operatorima zrakoplova u zračnoj luci Unije:

- (a) vrijednosti koje se odnose na energetske sadržaj svih relevantnih goriva jesu one iz članka 27. stavka 2. točaka (f) i (g) Direktive (EU) 2018/2001 i Priloga III. toj direktivi ili u relevantnim međunarodnim zrakoplovnim normama za goriva koja nisu navedena u tom Prilogu; i
- (b) energetske sadržaj vodika za zrakoplovstvo koji se isporučuje uzima se u obzir i u brojniku i u nazivniku.

<sup>(14)</sup> Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

3. Ako opskrbljivač zrakoplovnim gorivom koristi mogućnost utvrđenu u stavku 1. drugom podstavku ili ako operator zrakoplova puni gorivima iz tog podstavka, upućivanja na SAF u članku 3. točkama 10., 11. i 27., člancima 8., 9. i 10., članku 12. stavcima 6. i 7., članku 13. stavku 1. točkama (a), (b) i (g), članku 14., članku 15. stavku 1. i Prilogu II. tumače se također kao upućivanja na niskougljična zrakoplovna goriva i obnovljivi vodik za zrakoplovstvo.

4. Za svako razdoblje izvješćivanja, zrakoplovna biogoriva koja nisu napredna biogoriva kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 34. Direktive (EU) 2018/2001 i koja nisu biogoriva proizvedena iz sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. toj direktivi, koja svaki opskrbljivač zrakoplovnim gorivom isporučuje u zračne luke Unije, iznose najviše 3 % zrakoplovnih goriva koja se isporučuju u svrhu usklađivanja s minimalnim udjelima iz stavka 1. ovog članka i Priloga I. ovoj Uredbi.

5. SAF-ovi proizvedeni iz sljedećih sirovina isključuju se iz izračuna minimalnih udjela održivih zrakoplovnih goriva utvrđenih u Prilogu I. ovoj Uredbi: „kulture za proizvodnju hrane i hrane za životinje” kako su definirane u članku 2. drugom stavku točki 40. Direktive (EU) 2018/2001, međukulture, destilat masnih kiselina palme i derivati palme i soje te sapunski talog i njegovi derivati.

Međutim, to se izuzeće ne primjenjuje na sirovine navedene u Prilogu IX. Direktivi (EU) 2018/2001, pod uvjetima utvrđenima u tom prilogu.

6. Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom mogu dokazati sukladnost s obvezom iz stavka 1. ovog članka primjenom sustava masene bilance iz članka 30. Direktive (EU) 2018/2001.

7. Ne dovodeći u pitanje primjenu članka 12. stavaka 4. i 5., ako opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ne isporuči minimalne udjele utvrđene u Prilogu I. za određeno razdoblje izvješćivanja, on je dužan barem nadoknaditi taj manjak u narednom razdoblju izvješćivanja. Iznimno, ako opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ne isporuči prosječne udjele sintetičkog zrakoplovnog goriva tijekom razdoblja od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2031., on je dužan barem nadoknaditi taj manjak prije kraja razdoblja od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2034., a ako opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ne isporuči prosječne udjele sintetičkog zrakoplovnog goriva tijekom razdoblja od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2034., on je dužan barem nadoknaditi taj manjak u narednom razdoblju izvješćivanja.

#### Članak 5.

### Obveza opskrbe gorivom za operatore zrakoplova

1. Godišnja količina zrakoplovnog goriva koju određeni operator zrakoplova napuni u određenoj zračnoj luci Unije iznosi najmanje 90 % potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva.

2. Operator zrakoplova može pasti ispod praga iz stavka 1. ovog članka ako je to potrebno zbog sukladnosti s primjenjivim pravilima o sigurnosti goriva. U takvim slučajevima dotični operator zrakoplova propisno obrazlaže zašto nije dosegnut taj prag nadležnom tijelu ili nadležnim tijelima iz članka 11. stavka 6. i Agenciji, te među ostalim navodi koje su rute time zahvaćene. Te se informacije navode u izvješću na temelju članka 8. O povezanim količinama goriva izvješćuje se zasebno u skladu s člankom 8.

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

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

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



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

4. Nadležno tijelo ili nadležna tijela ocjenjuju taj zahtjev. S obzirom na dostavljeno obrazloženje mogu zatražiti dodatne informacije.

5. Nadležno tijelo ili nadležna tijela donose odluku o tom zahtjevu bez nepotrebne odgode i najkasnije mjesec dana prije datuma početka primjene predviđenog izuzeća. Ako nadležno tijelo ili nadležna tijela zatraže dodatne informacije u skladu sa stavkom 4., rok u kojem nadležno tijelo ili nadležna tijela donose odluku suspendira se dok operator zrakoplova dostavi potpune informacije.

Odobreno izuzeće ima ograničeno razdoblje valjanosti, koje nije dulje od jedne godine, nakon čega se preispituje na zahtjev operatora zrakoplova.

6. Nadležno tijelo ili nadležna tijela donose odluku o prihvaćanju ili odbijanju svakog prvog zahtjeva za izuzeće podnesenog na temelju stavka 3. Nedonošenje te odluke u roku utvrđenom u stavku 5. ne smatra se odlukom o odobrenju zatraženog izuzeća. Nedonošenje odluke koja se odnosi na zahtjev za obnavljanje postojećeg izuzeća, pod uvjetom da je taj zahtjev potkrijepljen detaljnim i primjerenim obrazloženjem, najkasnije mjesec dana prije datuma predviđenog obnavljanja, smatra se odlukom o odobrenju nastavka primjene zatraženog izuzeća.

7. Operator zrakoplova ima pravo žalbe na odluku nadležnog tijela ili nadležnih tijela kojom se odbija zahtjev za izuzeće.

8. Nadležno tijelo ili nadležna tijela dostavljaju popis odobrenih i odbijenih izuzeća Komisiji, uz obrazloženje svoje odluke i ocjenu na kojoj se zasnivaju. Komisija objavljuje popis odobrenih izuzeća i ažurira taj popis najmanje jednom godišnje.

9. Slijedom pisane pritužbe koju podnosi država članica, operator zrakoplova, upravno tijelo dotične zračne luke Unije ili opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ili, na vlastitu inicijativu, Komisija može, nakon ocjene obrazloženja dostavljenog za izuzeće koje je odobreno na temelju stavka 5. ovog članka u skladu s kriterijima utvrđenima u stavku 3. ovog članka, donijeti provedbene akte kojima se od nadležnog tijela ili nadležnih tijela zahtijeva donošenje odluke o stavljanju izvan snage tog izuzeća od početka sljedećeg planskog razdoblja u smislu članka 2. točke (d) Uredbe Vijeća (EEZ) br. 95/93<sup>(15)</sup>. Ako to plansko razdoblje počinje manje od dva mjeseca nakon objave odluke, odluka o stavljanju izvan snage izuzeća počinje se primjenjivati od početka sljedećeg planskog razdoblja. Ti se provedbeni akti donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 16. stavka 2.

10. Kako bi mogla donijeti provedbene akte iz stavka 9., Komisija može zatražiti sve potrebne informacije od država članica i operatora zrakoplova. Države članice i operatori zrakoplova dostavljaju takve informacije bez nepotrebne odgode. Države članice operatorima zrakoplova olakšavaju pružanje informacija.

11. Komisija do 1. rujna 2024. donosi smjernice o primjeni izuzeća iz ovog članka. Te smjernice uključuju elemente koje operator zrakoplova treba dostaviti kako bi obrazložio ta izuzeća.

<sup>(15)</sup> Uredba Vijeća (EEZ) br. 95/93 od 18. siječnja 1993. o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova u zračnim lukama Zajednice (SL L 14, 22.1.1993., str. 1.).

## Članak 6.

**Obveze upravnih tijela zračnih luka Unije u vezi s olakšavanjem pristup SAF-ovima**

1. Upravna tijela zračnih luka Unije poduzimaju sve potrebne mjere kako bi se operatorima zrakoplova olakšao pristup zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju minimalne udjele SAF-ova u skladu s ovom Uredbom.
2. Ako operatori zrakoplova nadležnom tijelu ili nadležnim tijelima prijave poteškoće u pristupu u određenoj zračnoj luci Unije zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju minimalne udjele SAF-ova u skladu s ovom Uredbom, nadležno tijelo ili nadležna tijela zahtijevaju od upravnog tijela zračne luke Unije da dostavi informacije potrebne za dokazivanje sukladnosti sa stavkom 1. Dotično upravno tijelo zračne luke Unije dostavlja informacije nadležnom tijelu bez nepotrebne odgode.
3. Nadležno tijelo ili nadležna tijela ocjenjuju sve informacije primljene u skladu sa stavkom 2. Ako nadležno tijelo ili nadležna tijela zaključe da upravno tijelo zračne luke Unije ispunjava svoje obveze na temelju stavka 1., obavješćuju o tome Komisiju i Agenciju. U slučajevima nesukladnosti nadležno tijelo ili nadležna tijela zahtijevaju od upravnog tijela zračne luke Unije da utvrdi i poduzme sve potrebne mjere za rješavanje nedostatka prikladnog pristupa operatora zrakoplova zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju minimalne udjele SAF-ova bez nepotrebne odgode i u svakom slučaju najkasnije tri godine nakon zahtjeva nadležnog tijela u skladu sa stavkom 2.
4. Za potrebe stavaka 2. i 3., prema potrebi, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom, rukovatelji gorivom, operatori zrakoplova i sve druge strane na koje se odnose prijavljene poteškoće dostavljaju, na zahtjev i bez nepotrebne odgode, sve potrebne informacije upravnom tijelu zračne luke Unije i surađuju s upravnim tijelom zračne luke Unije pri utvrđivanju i poduzimanju potrebnih mjera za rješavanje prijavljenih poteškoća.
5. Nadležno tijelo ili nadležna tijela bez nepotrebne odgode dostavljaju Agenciji sve relevantne informacije dostavljene na temelju stavaka 2. i 3. ovog članka kako bi joj omogućile sastavljanje tehničkog izvješća iz članka 13.

## Članak 7.

**Promicanje opskrbe vodikom i električnom energijom u zračnim lukama Unije**

1. Upravna tijela zračnih luka Unije, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom i rukovatelji gorivom, prema potrebi, surađuju sa svojim državama članicama pri izradi nacionalnih okvira politike za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u zračnim lukama koja su obuhvaćena područjem primjene Uredbe (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(16)</sup>.
2. Upravna tijela zračnih luka Unije, opskrbljivači zrakoplovnim gorivom i rukovatelji gorivom, prema potrebi, u skladu s nacionalnim okvirima politike iz stavka 1. kada je takav okvir donesen, surađuju i ulažu napore kako bi se operatorima zrakoplova olakšao pristup vodikom ili električnoj energiji, koji se upotrebljavaju prvenstveno za pogon zrakoplova, te kako bi se osigurala infrastruktura i usluge potrebne za isporuku, skladištenje i punjenje tim vodikom ili električnom energijom radi opskrbe gorivom ili punjenja zrakoplova u skladu s nacionalnim okvirima politike za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva, ako je relevantno.
3. Do 31. ožujka 2025. i svake dvije godine nakon toga upravna tijela zračnih luka Unije izvješćuju nadležna tijela i Agenciju o napretku postojećih projekata za njihove zračne luke Unije, kojima se provodi bilo koja od inicijativa iz stavka 2. To izvješće sadržava informacije koje su javno dostupne ili koje se mogu objaviti, uključujući, prema potrebi, projekcije količina i vrste proizvodnje vodika i električne energije te opskrbe operatora zrakoplova u zračnoj luci Unije, kao i planove uvođenja infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom te usluga punjenja i opskrbe gorivom, ako su ti planovi doneseni.

<sup>(16)</sup> Uredba (EU) 2023/1804 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva i stavljanju izvan snage Direktive 2014/94/EU (SL L 234, 22.9.2023., str. 1.).

## Članak 8.

**Obveze operatora zrakoplova u pogledu izvješćivanja**

1. Do 31. ožujka svake godine izvješćivanja te prvi put u 2025. operatori zrakoplova nadležnim tijelima i Agenciji dostavljaju sljedeće informacije u odnosu na određeno razdoblje izvješćivanja:
  - (a) ukupnu količinu zrakoplovnoga goriva napunjenu u svakoj zračnoj luci Unije, izraženu u tonama;
  - (b) potrebnu godišnju količinu zrakoplovnoga goriva za svaku zračnu luku Unije, izraženu u tonama;
  - (c) godišnju količinu nenapunjenoga goriva, po zračnoj luci Unije, koja se u izvješću iskazuje kao 0 (nula) ako je godišnja količina nenapunjenoga goriva negativna ili ako je manja od 10 % potrebne godišnje količine zrakoplovnoga goriva ili jednaka njoj;
  - (d) godišnju količinu napunjenoga goriva po zračnoj luci Unije, zbog sukladnosti s primjenjivim pravilima o sigurnosti goriva u skladu s člankom 5. stavkom 2., izraženu u tonama;
  - (e) ukupnu količinu SAF-ova kupljenu od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za letove obuhvaćene ovom Uredbom s polazištem iz zračnih luka Unije, izraženu u tonama;
  - (f) za svaku kupnju SAF-ova, ime opskrbljivača zrakoplovnim gorivom, količinu kupljenih goriva izraženu u tonama, postupak pretvorbe, svojstva i podrijetlo sirovina koje se upotrebljavaju za proizvodnju i emisije tijekom životnog ciklusa SAF-ova te, ako jedna kupnja uključuje različite vrste SAF-ova različitih svojstava, pružanje tih informacija za svaku vrstu SAF-ova;
  - (g) ukupan broj letova obuhvaćenih ovom Uredbom s polazištem iz zračnih luka Unije, izražen u broju letova i satima leta.
2. Izvješće se podnosi u skladu s predlošcima iz Priloga II.
3. Izvješće provjerava neovisni verifikator u skladu sa zahtjevima utvrđenima u člancima 14. i 15. Direktive 2003/87/EZ i u provedbenim aktima donesenima na temelju te direktive.

## Članak 9.

**Pozivanje operatora zrakoplova na korištenje SAF-ovima**

1. Operatori zrakoplova ne smiju tražiti pogodnosti za korištenje istom serijom SAF-ova u okviru više od jednog sustava za stakleničke plinove. Emisijski faktor za korištenje SAF-ovima u okviru EU sustava trgovanja emisijama utvrđen je u Prilogu IV. Direktivi 2003/87/EZ ili provedbenim aktima donesenima u skladu s člankom 14. te direktive. Za potrebe dodjele emisijskih jedinica u okviru EU sustava trgovanja emisijama primjenjuje se Direktiva 2003/87/EZ. Za potrebe dodjele emisijskih jedinica rezerviranih za punjenje SAF-ovima u okviru EU sustava trgovanja emisijama primjenjuje se članak 3.c stavak 6. Direktive 2003/87/EZ.

Uz izvješće iz članka 8. operatori zrakoplova Agenciji dostavljaju:

- (a) izjavu o sustavima za stakleničke plinove u kojima sudjeluju i u kojoj mogu prijaviti SAF-ove;
  - (b) izjavu da identične serije SAF-ova nisu prijavili u okviru više od jednog sustava za stakleničke plinove; i
  - (c) informacije o sudjelovanju u Unijinih, nacionalnim ili regionalnim programima financijske potpore kojima se operatorima zrakoplova omogućuje nadoknada troškova za kupljeni SAF te informacije o tome je li za istu seriju SAF-ova potpora primljena u okviru više od jednog programa financijske potpore.
2. Za potrebe izvješćivanja o korištenju SAF-ovima u skladu s člankom 8. ove Uredbe ili u okviru sustava za stakleničke plinove opskrbljivači zrakoplovnim gorivom besplatno dostavljaju operatorima zrakoplova relevantne i točne informacije koje se odnose na razdoblje izvješćivanja, i to čim prije, a u svakom slučaju najkasnije do 14. veljače svake godine izvješćivanja.

3. Operator zrakoplova može od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom zatražiti da mu dostavi informacije iz stavka 2. za druge obveze izvješćivanja, uključujući one na temelju nacionalnog prava. Opskrbljivač zrakoplovnim gorivom te informacije dostavlja besplatno. Ako se zahtjev odnosi na informacije koje se odnose na razdoblje koje je u trenutku podnošenja zahtjeva već isteklo, opskrbljivač zrakoplovnim gorivom te informacije dostavlja u roku od 90 dana od datuma tog zahtjeva. Ako se zahtjev odnosi na informacije koje se odnose na razdoblje izvješćivanja koje u trenutku podnošenja zahtjeva još nije završilo, operator zrakoplova nastoji podnijeti svoj zahtjev najmanje 45 dana prije isteka tog razdoblja. Opskrbljivač zrakoplovnim gorivom dostavlja te informacije u roku od 45 dana od isteka tog razdoblja.

#### Članak 10.

### Obveze opskrbljivača zrakoplovnim gorivom u pogledu izvješćivanja

Do 14. veljače svake godine izvješćivanja, a prvi put u 2025., opskrbljivači zrakoplovnim gorivom u bazu podataka Unije iz članka 31.a Direktive (EU) 2018/2001 dostavljaju sljedeće informacije koje se odnose na razdoblje izvješćivanja:

- (a) količinu zrakoplovnoga goriva napunjenu u svakoj zračnoj luci Unije, izraženu u tonama;
- (b) količinu SAF-ova isporučenu u svaku zračnu luku Unije, uključujući količinu svake vrste SAF-ova kako je objašnjeno u točki (c), izraženu u tonama;
- (c) postupak pretvorbe, svojstva i podrijetlo sirovina upotrijebljenih za proizvodnju i emisije tijekom životnog ciklusa svake vrste SAF-ova koji se isporučuju u zračnim lukama Unije;
- (d) sadržaj aromata i naftalenâ po postotku volumena te maseni postotak sumpora u isporučenom zrakoplovnom gorivu po seriji, zračnoj luci Unije i na razini Unije, uz navođenje ukupnog volumena i mase svake serije i ispitne metode primijenjene za mjerenje sadržaja svake tvari na razini serije;
- (e) energetska sadržaj za zrakoplovno gorivo i SAF-ove isporučene u svakoj zračnoj luci Unije, za svaku vrstu goriva.

Države članice uspostavljaju potreban pravni i administrativni okvir na nacionalnoj razini kako bi osigurale da su informacije koje opskrbljivači zrakoplovnim gorivom unose u tu bazu podataka Unije točne te da su provjerene i revidirane u skladu s člankom 31.a Direktive (EU) 2018/2001.

Agencija i nadležna tijela imaju pristup toj bazi podataka Unije. Agencija upotrebljava informacije koje se nalaze u toj bazi podataka Unije nakon što se te informacije provjere na razini države članice u skladu s člankom 31.a Direktive (EU) 2018/2001.

#### Članak 11.

### Nadležno tijelo

1. Države članice imenuju nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za provedbu ove Uredbe i za izricanje novčanih kazni operatorima zrakoplova, upravnim tijelima zračnih luka Unije i opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o identitetu nadležnog tijela ili nadležnih tijela koje su imenovale.
2. Države članice osiguravaju da njihova nadležna tijela svoje zadaće nadzora i izvršenja obavljaju nepristrano i transparentno te na način neovisan o operatorima zrakoplova, opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom i upravnim tijelima zračnih luka Unije. Države članice također osiguravaju da njihova nadležna tijela imaju potrebne resurse i kapacitete za učinkovito i pravodobno izvršavanje zadaća koje su im dodijeljene na temelju ove Uredbe.
3. Komisija, Agencija i nadležna tijela država članica surađuju i razmjenjuju sve relevantne informacije kako bi se osigurala učinkovita provedba i usklađenost s ovom Uredbom.
4. Agencija nadležnim tijelima dostavlja zbirne podatke operatora zrakoplova, zračnih luka Unije i upravnih tijela zračnih luka Unije te opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za koje su ta tijela nadležna u skladu sa stavcima 5., 6. i 7.

5. Odgovorna država članica čije su nadležno tijelo ili nadležna tijela imenovana u skladu sa stavkom 1. ovog članka odgovorna za određenog operatora zrakoplova određuje se u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 748/2009<sup>(17)</sup>. Za operatore zrakoplova koji nisu dodijeljeni državi članici u toj uredbi odgovorna država članica utvrđuje se u skladu s pravilima utvrđenima u članku 18.a Direktive 2003/87/EZ. Komisija može države članice podupirati u postupku određivanja nadležnosti. U tu svrhu Komisija može zatražiti pomoć Eurocontrola i o tome sklopiti s njim sporazum.

6. Odgovorna država članica čije su nadležno tijelo ili tijela imenovana u skladu sa stavkom 1. odgovorna za određeno upravno tijelo zračne luke Unije određuje se na temelju odgovarajuće teritorijalne nadležnosti zračne luke Unije.

7. Odgovorna država članica čije su nadležno tijelo ili tijela imenovana u skladu sa stavkom 1. odgovorna za određenog opskrbljivača zrakoplovnim gorivom jest država članica u kojoj opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ima glavno mjesto poslovanja.

8. Za opskrbljivače zrakoplovnim gorivom koji nemaju glavno mjesto poslovanja u državi članici odgovorna je država članica ona u kojoj je opskrbljivač zrakoplovnim gorivom isporučio najviše zrakoplovnoga goriva u 2023. ili u prvoj godini u kojoj je započeo opskrbu zrakoplovnim gorivom na tržištu Unije, ovisno o tome što nastupi kasnije.

Takav opskrbljivač zrakoplovnim gorivom može svojem nadležnom tijelu podnijeti obrazloženi zahtjev da ga se preraspodijeli drugoj državi članici ako je tijekom dvije godine prije podnošenja zahtjeva isporučio najveće udjele svojeg zrakoplovnoga goriva u toj državi članici. Odluka o preraspodjeli donosi se u roku od šest mjeseci nakon zahtjeva opskrbljivača zrakoplovnim gorivom, podliježe suglasnosti nadležnih tijela države članice preraspodjele i dostavlja se bez nepotrebne odgode Agenciji i Komisiji. Primjenjuje se od početka razdoblja izvješćivanja nakon datuma donošenja te odluke.

## Članak 12.

### Izvršenje

1. Države članice utvrđuju pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja ove Uredbe i poduzimaju sve potrebne mjere radi osiguranja njihove provedbe. Sankcije moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće te se njima osobito uzimaju u obzir priroda, trajanje, ponavljanje i ozbiljnost kršenja. Države članice do 31. prosinca 2024. obavješćuju Komisiju o tim pravilima i tim mjerama te je obavješćuju o svim naknadnim izmjenama koje na njih utječu.

2. Države članice osiguravaju da svi operatori zrakoplova koji ne ispune obveze utvrđene u članku 5. podliježu novčanoj kazni. Ta novčana kazna mora biti proporcionalna i odvraćajuća te najmanje dvostruko veća od umnoška prosječne godišnje cijene zrakoplovnoga goriva po toni i ukupne godišnje količine nenapunjenoga goriva. Operatori zrakoplova mogu biti izuzeti od novčanih kazni ako mogu dokazati da nisu ispunili obveze iz članka 5. zbog izvanrednih i nepredvidivih okolnosti koje su izvan njihove kontrole i čiji se učinci nisu mogli izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera.

3. Države članice osiguravaju da svako upravno tijelo zračne luke Unije koje ne poduzme potrebne mjere za rješavanje nedostatka odgovarajućeg pristupa operatora zrakoplova zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju minimalne udjele SAF-ova u skladu s člankom 6. stavkom 3. podliježe novčanoj kazni.

4. Države članice osiguravaju da svi opskrbljivači zrakoplovnim gorivom koji ne ispune obveze u pogledu minimalnih udjela SAF-ova utvrđene u članku 4. podliježu novčanoj kazni. Ta novčana kazna mora biti proporcionalna i odvraćajuća te najmanje dvostruko veća od umnoška razlike između prosječne godišnje cijene konvencionalnog zrakoplovnoga goriva i SAF-ova po toni i količine zrakoplovnoga goriva koja nije u skladu s minimalnim udjelima iz članka 4. i Priloga I.

<sup>(17)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 748/2009 od 5. kolovoza 2009. o popisu operatora zrakoplova koji su 1. siječnja 2006. ili kasnije obavljali zrakoplovnu aktivnost iz Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ, kojim se određuje država članica nadležna za svakog operatora zrakoplova (SL L 219, 22.8.2009., str. 1.).

5. Države članice osiguravaju da svaki opskrbljivač zrakoplovnim gorivom koji ne ispuní obveze utvrđene u članku 4. koje se odnose na minimalne udjele sintetičkih zrakoplovnih goriva i, u razdoblju od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2034., na prosječne udjele sintetičkih zrakoplovnih goriva, podliježe novčanoj kazni. Ta novčana kazna mora biti proporcionalna i odvraćajuća te najmanje dvostruko veća od iznosa koji proizlazi iz umnoška razlike između prosječne godišnje cijene sintetičkog zrakoplovnoga goriva i konvencionalnog zrakoplovnoga goriva po toni i količine zrakoplovnoga goriva koja nije u skladu s minimalnim udjelima iz članka 4. i Priloga I. Pri utvrđivanju novčane kazne koja se odnosi na prosječne udjele sintetičkih zrakoplovnih goriva države članice uzimaju u obzir sve novčane kazne koje se odnose na minimalne udjele sintetičkih zrakoplovnih goriva za koje je opskrbljivač zrakoplovnim gorivom već odgovoran za odgovarajuće razdoblje iz ovog stavka, kako bi se izbjegla dvostruka kazna.

6. Države članice osiguravaju da svi opskrbljivači zrakoplovnim gorivom za koje je dokazano da su dostavili obmanjujuće ili netočne informacije o svojstvima ili podrijetlu SAF-ova koje su isporučili u skladu s člankom 9. stavkom 2. i člankom 10. podliježu novčanoj kazni. Ta novčana kazna mora biti proporcionalna i odvraćajuća te najmanje dvostruko veća od iznosa koji proizlazi iz umnoška razlike između prosječne godišnje cijene konvencionalnog zrakoplovnoga goriva i SAF-ova po toni i količine zrakoplovnih goriva o kojoj su dostavljene obmanjujuće ili netočne informacije.

7. U odluci o izricanju novčanih kazni iz stavaka 2., 4., 5. i 6. ovog članka nadležno tijelo ili tijela objašnjavaju metodologiju koja se primjenjuje za utvrđivanje cijene zrakoplovnoga goriva, SAF-ova i sintetičkog zrakoplovnoga goriva na tržištu zrakoplovnoga goriva Unije. Ta se metodologija temelji na provjerljivim i objektivnim kriterijima, uključujući one iz najnovijeg dostupnog tehničkog izvješća iz članka 13.;

8. Države članice osiguravaju da svaki opskrbljivač zrakoplovnim gorivom koji je akumulirao manjak u pogledu obveze utvrđene u članku 4. u odnosu na minimalne udjele SAF-ova ili sintetičkih zrakoplovnih goriva u određenom razdoblju izvješćivanja, uz svoju obvezu razdoblja izvješćivanja isporuči tržištu u narednom razdoblju izvješćivanja količinu toga goriva jednaku tom manjku.

Odstupajući od prvog podstavka sljedeća se pravila primjenjuju na sintetička zrakoplovna goriva za razdoblja od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2031. i od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2034.:

- (a) svaki opskrbljivač zrakoplovnim gorivom koji je akumulirao manjak u pogledu obveze utvrđene u članku 4. u odnosu na prosječni udjel sintetičkih zrakoplovnih goriva u razdoblju od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2031., osim ispunjavanja obveza iz tog razdoblja, dužan je opskrbiti tržište prije kraja razdoblja od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2034. količinom sintetičkog zrakoplovnoga goriva koja je jednaka tom manjku; i
- (b) svaki opskrbljivač zrakoplovnim gorivom koji je akumulirao manjak u pogledu obveze utvrđene u članku 4. u odnosu na prosječni udjel sintetičkih zrakoplovnih goriva u razdoblju od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2034., osim ispunjavanja obveza iz tog razdoblja izvješćivanja, dužan je u sljedećem razdoblju izvješćivanja opskrbiti tržište količinom sintetičkog zrakoplovnoga goriva koja je jednaka tom manjku.

Ispunjavanje obveza iz prvog i drugog podstavka ovog stavka ne oslobađa opskrbljivača zrakoplovnim gorivom od obveze plaćanja novčanih kazni utvrđenih u stavcima 4. i 5.

9. Države članice uspostavljaju potreban pravni i administrativni okvir na nacionalnoj razini kako bi osigurale ispunjenje obveza i naplatu novčanih kazni.

10. Države članice nastoje osigurati da se prihodi ostvareni od novčanih kazni ili istovrijedna financijska vrijednost tih prihoda upotrebljavaju za potporu istraživačkim i inovacijskim projektima u području SAF-ova, proizvodnje SAF-ova ili mehanizama kojima se omogućuje premošćivanje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva.

Ako se takvi prihodi dodjeljuju općem proračunu države članice, smatra se da je država članica usklađena s prvim podstavkom ako provodi politike financijske potpore za potporu istraživačkim i inovacijskim projektima u području SAF-ova, proizvodnje SAF-ova ili politika kojima se podupiru mehanizmi kojima se omogućuje premošćivanje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva, čija je vrijednost jednaka prihodima ostvarenima od novčanih kazni ili veća od njih.

Do 25. rujna 2026. i svakih pet godina nakon toga države članice objavljuju izvješće o upotrebi ukupnih prihoda ostvarenih od novčanih kazni i informacije o razini rashoda dodijeljenih projektima istraživanja i inovacija u području SAF-ova, proizvodnji SAF-ova ili politikama kojima se podupiru mehanizmi kojima se omogućuje premošćivanje razlika u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva.

#### Članak 13.

##### **Prikupljanje i objava podataka**

1. Agencija svake godine objavljuje tehničko izvješće na temelju izvješća iz članaka 7., 8. i 10. te ga prosljeđuje Europskom parlamentu i Vijeću. To izvješće sadržava barem sljedeće informacije:
  - (a) ukupnu količinu SAF-ova koju su kupili operatori zrakoplova na razini Unije za korištenje na letovima obuhvaćenima ovom Uredbom s polazištem iz zračne luke Unije, i pojedinačno po zračnoj luci Unije;
  - (b) ukupnu količinu SAF-ova i sintetičkih zrakoplovnih goriva isporučenu na razini Unije, po državi članici i po zračnoj luci Unije. Izvješće uključuje količinu i vrstu sirovina upotrijebljenih na razini Unije, po državi članici i po zračnoj luci Unije te analizu sposobnosti opskrbljivača zrakoplovnim gorivom da se usklade s minimalnim udjelima utvrđenima u Prilogu I.;
  - (c) koliko je to moguće, količinu SAF-ova isporučenih u trećim zemljama s kojima su Unija ili Unija i njezine države članice sklopile sporazum kojim se uređuje pružanje usluga zračnog prijevoza te u ostalim trećim zemljama u kojima su takve informacije javno dostupne;
  - (d) stanje na tržištu, uključujući informacije o cijenama, i kretanja u proizvodnji SAF-ova te njihovu korištenju u Uniji i po državi članici te, u onoj mjeri u kojoj je to moguće, u trećim zemljama s kojima su Unija ili Unija i njezine države članice sklopile sporazum kojim se uređuje pružanje usluga zračnog prijevoza, kao i u ostalim trećim zemljama, te uključujući informacije o razvoju razlike u cijenama SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva;
  - (e) status usklađenosti upravnog tijela zračne luke Unije po zračnoj luci u pogledu obveza utvrđenih u članku 6.;
  - (f) status usklađenosti svih operatora zrakoplova i opskrbljivača zrakoplovnim gorivom koji podliježu obvezi u skladu s ovom Uredbom u razdoblju izvješćivanja;
  - (g) podrijetlo i svojstva svih SAF-ova te svojstva u pogledu održivosti vodika za zrakoplovstvo koje su operatori zrakoplova kupili za korištenje na letovima iz zračnih luka Unije obuhvaćenima ovom Uredbom;
  - (h) prosječni ukupni sadržaj aromata i naftalenâ po postotku mase sumpora u zrakoplovnom gorivu koje isporučuje zračna luka Unije i na razini Unije;
  - (i) stanje napretka projekata u zračnim lukama Unije kojima se provode inicijative iz članka 7. stavka 3.
2. Agencija se pri sastavljanju tog izvješća može savjetovati sa stručnjacima država članica.

#### Članak 14.

##### **Program dodjele oznake za okoliš**

1. Uspostavlja se dobrovoljni program dodjele oznake za okoliš kojim se omogućuje mjerenje okolišne učinkovitosti letova.
2. Oznake izdane u skladu s ovim člankom primjenjuju se na operatore zrakoplova obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe za letove obuhvaćene ovom Uredbom s polazištem iz zračnih luka Unije. Ako operator zrakoplova zatraži izdavanje oznake u skladu s ovim člankom, zahtijeva takvu oznaku za sve svoje letove obuhvaćene ovom Uredbom s polazištem iz zračnih luka Unije.

Operatori zrakoplova mogu zatražiti izdavanje oznaka na temelju ovog članka i za svoje letove obuhvaćene ovom Uredbom koji završavaju u zračnim lukama Unije. Ako operator zrakoplova zatraži izdavanje oznake u skladu s ovim podstavkom, zahtijeva takvu oznaku za sve svoje letove koji završavaju u zračnim lukama Unije.

3. Oznakama izdanima u skladu s ovim člankom potvrđuje se razina okolišne učinkovitosti leta na temelju informacija iz drugog podstavka ovog stavka. Razina okolišne učinkovitosti leta određuje se na temelju prosječne okolišne učinkovitosti letova koje izvodi određeni operator zrakoplova na određenoj ruti za prethodno odgovarajuće plansko razdoblje u smislu članka 2. točke (d) Uredbe (EEZ) br. 95/93.

Oznake izdane u skladu s ovim člankom sadržavaju sljedeće informacije:

- (a) očekivani ugljični otisak po putniku, izražen pokazateljima kao što su kilogrami CO<sub>2</sub> po putniku, za razdoblje valjanosti oznake;
- (b) očekivana učinkovitost u pogledu CO<sub>2</sub> po putniku, izražena pokazateljima kao što su grami CO<sub>2</sub> po putniku po kilometru, za razdoblje valjanosti oznake.

4. Očekivani ugljični otisak po putniku i očekivanu učinkovitost CO<sub>2</sub> po kilometru leta određuje Agencija na temelju standardizirane i znanstveno utemeljene metodologije i informacija operatora zrakoplova o svim ili nekim od sljedećih čimbenika:

- (a) tipovima zrakoplova, prosječnom broju putnika i tereta koji se, prema potrebi, dopunjuju procjenama tih čimbenika, kao što su prosječni faktori opterećenja za određenu rutu u određenom razdoblju; i
- (b) učinkovitosti goriva koje se koristi na letovima koje izvodi operator zrakoplova na temelju uporabe goriva i primjenom pokazatelja kao što su ukupna količina napunjenih SAF-ova, postotak ukupne potrošnje goriva, kvaliteta i podrijetlo, sastav i emisije tijekom životnog ciklusa izračunane za let.

5. Oznake izdane u skladu s ovim člankom valjane su tijekom ograničenog razdoblja koje nije dulje od jedne godine, kako je navedeno u provedbenim aktima iz stavka 11. točke (c). Operator zrakoplova mora jasno prikazati razdoblje valjanosti oznake zajedno s oznakom.

6. Agencija na zahtjev operatora zrakoplova izdaje oznake za svaki let ili nekoliko letova koji se obavljaju pod istim uvjetima, na temelju informacija iz stavka 3. te standardiziranih i znanstveno utemeljenih metodologija i čimbenika iz stavka 4.

Agencija od operatora zrakoplova može zahtijevati da dostavi dodatne informacije potrebne za izdavanje oznake.

Ako operator zrakoplova ne dostavi sve informacije koje su Agenciji potrebne za izdavanje zatražene oznake, Agencija odbija zahtjev.

Operator zrakoplova može podnijeti žalbu protiv odluka Agencije donesenih u skladu s ovim stavkom i stavkom 7. ovog članka. Takva se žalba podnosi Odboru za žalbe iz članka 105. Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(18)</sup> u roku od 10 dana od obavijesti o odluci. Primjenjuju se članci 106. i 107., članak 108. stavci 2. i 3. te članci 111., 112., 113. i 114. Uredbe (EU) 2018/1139. Sve odluke koje Agencija donese u skladu s ovim stavkom donose se bez nepotrebne odgode.

7. Agencija povremeno preispituje jesu li se promijenili čimbenici na temelju kojih je izdana oznaka za svaki let ili nekoliko letova koji se obavljaju pod istim uvjetima. Ako Agencija zaključi da oznaka više nije primjerena, nakon što je subjektu dala mogućnost da ga se sasluša, opoziva postojeću oznaku ili izdaje novu. Agencija o svojoj odluci obavješćuje operatora zrakoplova.

Operator zrakoplova bez odgode prilagođava prikaz oznake u skladu s tim.

<sup>(18)</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).



8. Operatori zrakoplova kojima je dodijeljena oznaka u skladu sa stavkom 6. prikazuju oznaku koja sadržava informacije iz stavka 3. drugog podstavka. Oznaka mora biti lako dostupna i razumljiva. Prikazuje se na način koji korisnicima omogućuje jednostavnu usporedbu ekološke učinkovitosti letova koje obavljaju različiti operatori zrakoplova koji lete na istoj ruti. Ako operator zrakoplova prikaže oznaku na prodajnom mjestu ili u bilo kojem drugom kontaktu s kupcima, dužan je to učiniti za sve letove obuhvaćene područjem primjene ove Uredbe.

9. Kako bi se financirali troškovi usluge koju pruža Agencija, izdavanje oznake na zahtjev operatora zrakoplova podliježe plaćanju naknade. Prihodi ostvareni od takvih naknada čine druge prihode u smislu članka 120. stavka 1. Uredbe (EU) 2018/1139 i tretiraju se kao namjenski prihodi koje Agencija dodjeljuje za pokrivanje tih troškova. Primjenjuje se članak 126. stavci 2. i 3. Uredbe (EU) 2018/1139. Iznos naknade definira se u skladu s člankom 126. stavkom 4. Uredbe (EU) 2018/1139.

10. U okviru svojih zadaća u području zaštite okoliša iz članka 87. stavka 2. Uredbe (EU) 2018/1139 Agencija doprinosi podizanju svijesti o postojanju sustava označivanja uspostavljenoga ovim člankom.

11. Kako bi se osigurala ujednačena provedba i sukladnost s pravilima utvrđenima u ovom članku, Komisija do 1. siječnja 2025. donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe koje se odnose na:

- (a) standardiziranu i znanstveno utemeljenu metodologiju iz stavka 4. koja se temelji na najboljim dostupnim znanstvenim podacima, osobito podacima koje je dostavila Agencija i uključujući metodologiju za upotrebu procjena iz stavka 4. točke (a);
- (b) postupak kojim operatori zrakoplova trebaju Agenciji dostaviti relevantne informacije za izdavanje oznake i postupak Agencije za izdavanje te oznake, uključujući rok do kojeg Agencija treba donijeti odluku u skladu sa stavkom 6.;
- (c) trajanje valjanosti oznaka izdanih u skladu s ovim člankom, koje nije dulje od jedne godine;
- (d) uvjete pod kojima Agencija treba provesti preispitivanje iz stavka 7.;
- (e) postupak naveden u stavku 7. kojim Agencija može opozvati postojeće oznake ili izdati novu oznaku;
- (f) predloške za prikaz oznaka izdanih u skladu s ovim člankom;
- (g) osiguravanje jednostavnog pristupa svim izdanim oznakama u strojno čitljivom formatu;
- (h) mogućnost i uvjete pod kojima operatori zrakoplova mogu, bez uporabe oznake u skladu s ovim člankom, prikazati sve informacije o okolišnoj učinkovitosti slične onima iz stavka 3. za letove iz zračnih luka Unije.

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 16. stavka 3.

12. Komisija do 1. srpnja 2027. utvrđuje i procjenjuje promjene u funkcioniranju sustava označivanja uspostavljenog ovim člankom, kao i moguća poboljšanja ili dodatne mjere takvog sustava, posebno s ciljem uspostave obveznog programa dodjele oznake za okoliš kojim bi se obuhvatili svi aspekti okolišne učinkovitosti letova ili skupa letova i različite mjere dekarbonizacije koje operatori zrakoplova poduzimaju, u potpunosti u skladu s pravom Unije. Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće s glavnim nalazima procjene provedene u skladu s ovim stavkom. Uz to izvješće prema potrebi može priložiti zakonodavni prijedlog.

### Članak 15.

#### Mehanizmi fleksibilnosti

1. Odstupajući od članka 4. stavka 1., od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2034. opskrbljivači zrakoplovnim gorivom za svako razdoblje izvješćivanja mogu isporučiti minimalne udjele SAF-ova utvrđene u Prilogu I. kao ponderirani prosjek ukupne količine zrakoplovnoga goriva isporučene u zračne luke Unije za to razdoblje izvješćivanja.
2. Komisija do 1. srpnja 2024. utvrđuje i ocjenjuje kretanja u proizvodnji SAF-ova i njihovoj opskrbi na tržištu zrakoplovnoga goriva Unije te procjenjuje moguća poboljšanja ili dodatne mjere postojećeg mehanizma fleksibilnosti za SAF-ove iz stavka 1., kao što je uspostava ili priznavanje sustava trgovanja SAF-ovima kako bi se omogućila opskrba gorivom u Uniji, a da ono nije fizički povezano s mjestom opskrbe, kako bi se dodatno olakšala opskrba SAF-ovima i njihova uporaba za zrakoplovstvo tijekom razdoblja fleksibilnosti.

Takav mogući sustav, koji uključuje elemente sustava „book and claim”, mogao bi operatorima zrakoplova ili opskrbljivačima gorivom, ili i jednim i drugima, omogućiti kupnju SAF-ova putem ugovornih aranžmana s opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom i pozivanje na uporabu SAF-ova u zračnim lukama Unije.

Komisija Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće u kojem se navode glavni nalazi evaluacije provedene u skladu s ovim stavkom te mu, prema potrebi, prilaže zakonodavni prijedlog.

### Članak 16.

#### Postupak odbora

1. Komisiji pomaže Odbor za inicijativu RefuelEU Aviation, dalje u tekstu „Odbor”. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

### Članak 17.

#### Izvješća i revizija

1. Komisija do 1. siječnja 2027. i svake četvrte godine nakon toga podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o primjeni ove Uredbe.
2. Izvješće sadržava detaljnu procjenu razvoja tržišta zrakoplovnih goriva i učinka tog razvoja na funkcioniranje unutarnjeg zrakoplovnog tržišta Unije, među ostalim na konkurentnost i povezanost, osobito za otoke i udaljena područja, te na troškovnu učinkovitost smanjenja emisija tijekom životnog ciklusa. U izvješću se procjenjuje i potreba za ulaganjima, zapošljavanjem i osposobljavanjem te istraživanjem i inovacijama u području SAF-ova. U njemu se opisuje i tehnološki napredak u području istraživanja i inovacija u zrakoplovnoj industriji koji je relevantan za SAF-ove, među ostalim u pogledu smanjenja emisija koje ne sadržavaju CO<sub>2</sub> ili tehnologija izravnog hvatanja iz zraka.
3. U izvješću se ocjenjuju moguća potreba za revizijom područja primjene ove Uredbe, definicije SAF-ova, prihvatljivih goriva i minimalnih udjela iz članka 4. i Priloga I. te visine novčanih kazni. U izvješću se ocjenjuje moguće proširenje područja primjene ove Uredbe na druge izvore energije i druge vrste sintetičkih goriva definirane u Direktivi (EU) 2018/2001, uzimajući pritom u obzir načelo tehnološke neutralnosti. U izvješću se ocjenjuju i inicijative, poboljšanja i dodatne mjere za daljnje olakšavanje i promicanje povećane opskrbe i uporabe zrakoplovnih goriva koja nisu „drop-in” te s njima povezanih usluga, infrastrukture i tehnologija u skladu s ciljem dekarbonizacije zračnog prometa uz istodobno očuvanje jednakih uvjeta tržišnog natjecanja.

4. U izvješću se razmatra moguće uključivanje mehanizama za potporu proizvodnji SAF-ova i punjenju njima, uključujući prikupljanje i upotrebu sredstava, te za ograničavanje negativnog učinka ove Uredbe na povezivanje i konkurentnost. U izvješću se razmatra bi li takvi mehanizmi trebali uključivati financijske i druge mehanizme za premošćivanje razlika u cijeni SAF-ova i konvencionalnih zrakoplovnih goriva.

5. U izvješću se ocjenjuje učinak izuzeća odobrenih u skladu s člankom 5. na funkcioniranje unutarnjeg tržišta zračnog prometa.

Koliko je to moguće, izvješće uključuje informacije o razvoju politika u relevantnim trećim zemljama, među ostalim u kontekstu njihovih multilateralnih i bilateralnih sporazuma s Unijom ili s Unijom i njezinim državama članicama, kao i o razvoju potencijalnog okvira politike za opskrbu i punjenje SAF-ovima na razini ICAO-a.

U izvješću se ocjenjuje konkurentnost zračnih prijevoznika Unije i čvorišta zračnih luka u usporedbi s njihovim konkurentima u relevantnim trećim zemljama, kao i moguće preusmjeravanje, osobito preusmjeravanjem prometa prema čvorištima zračnih luka u trećim zemljama, koje dovodi do istjecanja ugljika. Osobito, u nedostatku obveznog sustava korištenja SAF-ovima na međunarodnoj razini za međunarodne letove sa sličnom razinom ciljeva kao u zahtjevima utvrđenima u ovoj Uredbi ili mehanizama razvijenih na međunarodnoj razini kojima se omogućuje otklanjanje rizika od istjecanja ugljika i narušavanja tržišnog natjecanja u međunarodnom zrakoplovstvu, Komisija do 31. prosinca 2026. prema potrebi razmatra ciljane mehanizme za sprečavanje tih učinaka, uključujući, prema potrebi, proširenje mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama uspostavljenoga Uredbom (EU) 2023/956 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(19)</sup> na međunarodno zrakoplovstvo, kao i druge vrste mjera uzimajući u obzir činjenicu da se konačno određite leta nalazi izvan područja Unije.

6. Izvješće mora sadržavati detaljne informacije o provedbi ove Uredbe. U izvješću se mogu razmotriti potreba za izmjenom ove Uredbe i, prema potrebi, mogućnosti izmjene u skladu s potencijalnim okvirom politike o uporabi SAF-ova na razini ICAO-a.

U okviru prvog izvješća ili, prije toga, u obliku samostalnog izvješća koje se podnosi Europskom parlamentu i Vijeću Komisija procjenjuje moguće mjere za optimizaciju sadržaja goriva u zrakoplovnim gorivima.

7. Komisija se pri sastavljanju tog izvješća savjetuje s državama članicama najmanje šest mjeseci prije njegova donošenja.

#### Članak 18.

#### Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2024.

Međutim, članci 4., 5., 6., 8. i 10. primjenjuju se od 1. siječnja 2025.

<sup>(19)</sup> Uredba (EU) 2023/956 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o uspostavi mehanizma za ugljičnu prilagodbu na granicama (SL L 130, 16.5.2023., str. 52.).

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 18. listopada 2023.

*Za Europski parlament*  
*Predsjednica*  
R. METSOLA

*Za Vijeće*  
*Predsjednik*  
J. M. ALBARES BUENO

## PRILOG I.

**Udjeli SAF-ova iz članka 4.**

- (a) Od 1. siječnja 2025. svake godine minimalni udio SAF-ova od 2 %;
- (b) Od 1. siječnja 2030. svake godine minimalni udio SAF-ova od 6 %, od čega:
  - i. za razdoblje od 1. siječnja 2030. do 31. prosinca 2031. prosječni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva u tom razdoblju od 1,2 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 0,7 % svake godine;
  - ii. za razdoblje od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2034. prosječni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 2,0 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 1,2 % svake godine od 1. siječnja 2032. do 31. prosinca 2033., te od čega minimalni udio od 2,0 % sintetičkih zrakoplovnih goriva od 1. siječnja 2034. do 31. prosinca 2034.;
- (c) Od 1. siječnja 2035. svake godine minimalni udio SAF-ova od 20 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 5 %;
- (d) Od 1. siječnja 2040. svake godine minimalni udio SAF-ova od 34 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 10 %;
- (e) Od 1. siječnja 2045. svake godine minimalni udio SAF-ova od 42 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 15 %;
- (f) Od 1. siječnja 2050. svake godine minimalni udio SAF-ova od 70 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 35 %.

## PRILOG II.

**Predložak za izvješća operatora zrakoplova**

Predložak za operatore zrakoplova koji izvješćuju o punjenju zrakoplovnih goriva

Zračna luka Unije	Kôd ICAO-a zračne luke Unije	Potrebna godišnja količina zrakoplovnoga goriva (u tonama)	Stvarna količina napunjenog zrakoplovnoga goriva (u tonama)	Godišnja količina nenapunjenoga goriva (u tonama)	Ukupna godišnja količina nenapunjenoga goriva (u tonama)	Godišnja količina napunjenoga goriva u skladu s pravilima o sigurnosti goriva (u tonama)

Predložak za operatore zrakoplova koji izvješćuju o kupnji SAF-a

Ukupan broj letova	Ukupan broj sati leta	Opskrbljivač gorivom	Kupljena količina (u tonama)	Postupak pretvorbe	Svojstva	Podrijetlo sirovine	Emisije tijekom životnog ciklusa