



2021/0205(COD)

28.4.2022 **MIŠLJENJE**

Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

upućeno Odboru za promet i turizam

o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Izvjestitelj za mišljenje: Nicolás González Casares

PA_Legam

KRATKO OBRAZLOŽENJE

Europska unija se europskim zakonom o klimi čvrsto obvezala na dekarbonizaciju svojeg gospodarstva i usklađivanje svojih javnih politika s obvezama preuzetima u okviru Pariškog sporazuma.

Postavila je cilj postizanja klimatske neutralnosti najkasnije do 2050. Međutim, prometni sektor jedan je od onih koje je najteže dekarbonizirati. Kad je riječ o stanju unutar sektora, zrakoplovstvo se suočava s posebnim poteškoćama zbog svoje isključive ovisnosti o energiji iz fosilnih goriva i ograničenih tehnoloških mogućnosti za smanjenje emisija: zrakoplovi u EU-u gotovo u potpunosti koriste fosilni kerozin. Bez dodatnih mjera emisije stakleničkih plinova iz tog sektora i dalje će rasti.

Zračna povezanost ključna je za mobilnost građana Unije i za europsko gospodarstvo. No sve vrste prijevoza moraju snositi troškove za okoliš koje prouzročuju. Istodobno bi se mjerama koje treba provesti trebale zadržati socioekonomske koristi za građane i poduzeća.

Kratkoročno i srednjoročno rješenje je promicanje postupne zamjene fosilnih goriva u zrakoplovstvu održivim zrakoplovnim gorivima (eng. SAF). Prijedlog Komisije za promicanje korištenja održivih zrakoplovnih goriva imat će ključnu ulogu u dekarbonizaciji tog sektora. Ambiciozna uredba o povećanju korištenja održivih zrakoplovnih goriva bez emisija omogućit će zrakoplovnom sektoru da doprinese klimatskim ciljevima Unije i smanjiti našu ovisnost o fosilnim gorivima.

Izvjestitelj pozdravlja nacrt prijedloga Komisije i smatra ga dobrim polazištem. Međutim, izvjestitelj želi dodatno povisiti razinu klimatskih ambicija, što se odnosi i na učinke emisija koje ne uključuju CO₂, kako bi se promicala održivija zrakoplovna goriva, poboljšala informiranost potrošača i transparentnost prema njima te poticale inovacije u zračnom prijevozu uz nultu stopu emisija.

Ambicioznija inicijativa „ReFuelEU Aviation”

Imajući u vidu klimatske obveze Unije, izvjestitelj smatra da bi ambicioznost ove uredbe trebala biti na razini koju dopuštaju dostupne održive sirovine. Do 2050. godine održiva zrakoplovna goriva ili drugi nositelji energije koji se temelje na održivim i obnovljivim izvorima energije trebali bi zamijeniti sva fosilna zrakoplovna goriva. Za ostvarenje cilja od 100 % bit će potrebno povećati kratkoročni mandat. Mandat bi se srednjoročno i dugoročno trebao proširiti na goriva i nositelje energije koji nisu „drop-in”, primjerice na vodik ili na električnu energiju proizvedenu iz obnovljivih izvora energije.

Samo istinski održiva zrakoplovna goriva

Izvjestitelj dijeli zabrinutost Komisije kad je riječ o kriterijima održivosti zrakoplovnih goriva koja zadovoljavaju uvjete. Poznato je da neke sirovine nisu dovoljno dostupne i da mogu imati neželjene učinke na održivost i biološku raznolikost ako se kriteriji prihvatljivosti ne prilagode na odgovarajući način. Također bi se trebalo pobrinuti za to da potrebne sirovine postoje i da ne dolazi do problema s opskrbom za uporabu uz znatnija smanjenja emisija.

Središnju će ulogu morati preuzeti sintetička „drop-in” goriva, a zatim i vodik i električna

energija proizvedena iz obnovljivih izvora energije. Njihovo uvođenje prirodna je namjena tzv. „obnovljivih goriva nebiološkog podrijetla”, kako su definirana u Direktivi (EU) 2018/2001. Osobito su važna za sektore u kojima dolazi do poteškoća u elektrifikaciji. Proizvodnja tih goriva uz pomoć dodatne električne energije iz obnovljivih izvora u EU-u ima velik potencijal za smanjenje emisija.

Klimatski učinci koji nisu povezani s CO2

Procjenjuje se da su klimatski učinci zrakoplovnih aktivnosti koji nisu povezani s CO2 barem jednako važni kao i učinci povezani s CO2. Izvjestitelj smatra da bi se pitanje tih učinaka trebalo adresirati u ovoj uredbi evaluacijom i, prema potrebi, budućim zakonodavnim prijedlogom.

Informacije i transparentnost prema putnicima

Veća transparentnost oko ekološkog otiska usluga zračnog prijevoza omogućila bi građanima da donose informirane odluke o svojim potrebama u pogledu prijevoza. Izvjestitelj smatra da bi se ovom uredbom trebalo promicati stvaranje oznake za pružanje takvih informacija.

Održiviji kraći letovi

Kraći letovi imaju veći potencijal za implementaciju održivih goriva i inovativnih tehnologija. Nadalje, uzimajući u obzir mjere koje nekoliko država članica razmatra za rješavanje problema emisija takvih letova, izvjestitelj smatra da ova uredba predstavlja priliku za promicanje usklađenih mjera na europskoj razini.

Međunarodna suradnja

Ova uredba može poslužiti kao primjer na globalnoj razini za konkretne načine rješavanja problema emisija u zrakoplovnom sektoru uz pomoć ambicioznog i dosljednog propisa koji također može pomoći Međunarodnoj organizaciji civilnog zrakoplovstva da osnaži svoje mjere za smanjenje emisija.

POPIS SUBJEKATA ILI OSOBA OD KOJIH JE IZVJESTITELJ PRIMIO INFORMACIJE

AeroSpace and Defence Industries Association of Europe
Airlines for Europe (A4E)
Carbon Engineering
CO2 Value Europe
DHL Group
ECODES
ePURE
European Commission (DG MOVE)
European Waste-based & Advanced Biofuels Association (EWABA)
Hydrogen Europe
International Air Transport Association (IATA)
International Council on Clean Transportation (ICCT)
LanzaJet
Lufthansa Group
NESTE
Rolls-Royce
SAFRAN
Shell
Transport & Environment

AMANDMANI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor uzme u obzir sljedeće amandmane:

Amandman 1

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(1) Posljednjih je desetljeća zračni prijevoz imao **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, posebno na** unutarnjem **zrakoplovnom** tržištu Unije. Rast usluga zračnog prijevoza znatno je pridonio poboljšanju povezanosti u Uniji i s trećim zemljama te je snažan čimbenik gospodarstva Unije.

Izmjena

(1) Posljednjih je desetljeća zračni prijevoz imao **važnu** ulogu u gospodarstvu Unije i u svakodnevnom životu njezinih građana kao jedan od najdinamičnijih sektora gospodarstva Unije. Snažan je pokretač gospodarskog rasta, otvaranja radnih mjesta, trgovine i turizma te povezanosti i mobilnosti **za** poduzeća i **građane. Prometni sektor pridonosi poticanju kohezije, smanjenju regionalnih razlika te poboljšanju povezanosti i pristupa** unutarnjem tržištu Unije. Rast usluga zračnog prijevoza znatno je pridonio poboljšanju povezanosti u Uniji i s trećim zemljama te je snažan čimbenik gospodarstva Unije. **Međutim, taj je sektor istodobno i jedan od najbrže rastućih izvora emisija stakleničkih plinova u Uniji.**

Amandman 2

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 1.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1a) Jedan od najvažnijih izazova s kojim se suočava prometni sektor, uključujući zračni promet, potreba je za znatnim smanjenjem emisija i veća održivost. Sektor zračnog prometa 2018. je predstavljao više od 13 % svih emisija stakleničkih plinova iz prometa u Uniji i

*otprilike 3,6 % ukupnih emisija
stakleničkih plinova u EU-u.*

Amandman 3

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 1.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(1b) Kako bi ispunila svoje obveze u sklopu Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama^{1a} („Pariški sporazum”) u lipnju 2021., Unija je donijela Uredbu (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća^{1b} („Europski zakon o klimi”). Njome se postavlja cilj postizanja klimatske neutralnosti najkasnije do 2050., kao i cilj ostvarivanja najmanje 55-postotnog smanjenja neto emisija stakleničkih plinova do 2030. u odnosu na 1990. Stoga su potrebni razni instrumenti politike koji će doprinijeti smanjenju emisija stakleničkih plinova u svim gospodarskim sektorima, uključujući zrakoplovni sektor. Trenutačno se zrakoplovstvo u Uniji oslanja isključivo (više od 99 %) na fosilno mlazno gorivo, a zbog sve većeg broja putnika brzo su se povećale neto emisije iz tog sektora. Ukupni zračni putnički promet u Europi od 1990. više se nego udvostručio. Bez daljnje intervencije na razini Unije, predviđa se da će zrakoplovstvo do 2050. i dalje gotovo u potpunosti ovisiti o fosilnom mlaznom gorivu te se predviđa da će se emisije CO₂ u Uniji iz zrakoplovstva u odnosu na 2015. povećati za 17 % do 2030. i nešto više od 20 % do 2050., što je daleko od ciljeva Unije o smanjenju emisija stakleničkih plinova za najmanje 55 % do 2030. i postizanja nulte neto stope emisija stakleničkih plinova najkasnije do 2050. Kako bi se promijenio taj trend i poduprla dekarbonizacija zrakoplovnog sektora, treba poduzeti mjere za povećanje upotrebe i opskrbe održivih zrakoplovnih

goriva.

Amandman 4

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Od 2020. zračni prijevoz jedan je od sektora koji su najteže pogođeni krizom uzrokovanom bolešću COVID-19. S obzirom na to da se nazire mogući kraj pandemije, očekuje se da će se zračni promet u narednim godinama postupno nastaviti i vratiti na razine prije krize. S druge strane, emisije iz tog sektora povećavaju se od 1990. te bi se nakon prevladavanja pandemije trend povećanja emisija mogao vratiti. Stoga je potrebno pripremiti se za budućnost i **provesti** nužne **prilagodbe koje** će osigurati dobro funkcioniranje tržišta zračnog prijevoza koje pridonosi postizanju klimatskih ciljeva Unije uz visoku razinu povezanosti, sigurnosti i zaštite.

Izmjena

(2) Od 2020. zračni prijevoz jedan je od sektora koji su najteže pogođeni krizom uzrokovanom bolešću COVID-19. S obzirom na to da se nazire mogući kraj pandemije, očekuje se da će se zračni promet u narednim godinama postupno nastaviti i vratiti na razine prije krize. S druge strane, emisije iz tog sektora povećavaju se od 1990. te bi se nakon prevladavanja pandemije trend povećanja emisija mogao vratiti. Stoga je potrebno pripremiti se za budućnost i **usvojiti** nužne **mjere kojima** će *se* osigurati dobro funkcioniranje tržišta zračnog prijevoza koje pridonosi postizanju klimatskih ciljeva Unije, **naročito postizanju klimatske neutralnosti najkasnije do 2050.**, uz visoku razinu povezanosti, sigurnosti i zaštite.

Amandman 5

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 2.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(2b) Zrakoplovstvo, uključujući zrakoplovne motore i zemaljske operacije, osim učinaka zagrijavanja klime negativno utječe i na kvalitetu zraka. Nekoliko je studija pokazalo da izloženost tim česticama može imati kratkoročne i dugoročne posljedice te utjecati među ostalim na smrtnost, kardiovaskularne bolesti, ishemijsku bolest srca i bolesti pluća.

Amandman 6

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) Funkcioniranje sektora zračnog prijevoza Unije određeno je njegovom prekograničnom prirodom unutar Unije i njegovom globalnom dimenzijom. Unutarnje zrakoplovno tržište jedan je od najintegriranih sektora u Uniji, a uređuje se ujednačenim pravilima o pristupu tržištu i operativnim uvjetima. Vanjska politika zračnog prijevoza uređena je pravilima koja je na globalnoj razini utvrdila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) te sveobuhvatnim multilateralnim ili bilateralnim sporazumima između Unije ili njezinih država članica i trećih zemalja.

Izmjena

(3) Funkcioniranje sektora zračnog prijevoza Unije određeno je njegovom prekograničnom prirodom unutar Unije i njegovom globalnom dimenzijom. Unutarnje zrakoplovno tržište jedan je od najintegriranih sektora u Uniji, a uređuje se ujednačenim pravilima o pristupu tržištu i operativnim uvjetima. Vanjska politika zračnog prijevoza uređena je pravilima koja je na globalnoj razini utvrdila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) te sveobuhvatnim multilateralnim ili bilateralnim sporazumima između Unije ili njezinih država članica i trećih zemalja. ***Stoga je važno da Unija, osim domaćih mjera, potiče promjene u globalnim fiskalnim i regulatornim okvirima za zrakoplovstvo na način koji će biti u skladu s Pariškim sporazumom i načelom „onečišćivač plaća”.***

Amandman 7

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(3a) Zrakoplovnom sektoru je u pogledu ispunjavanja njegovih obveza u vezi s nultom neto stopom emisija ugljika do 2050. potreban sveobuhvatan pristup i smanjenje emisija počevši od širokog uvođenja održivih goriva i nulte stope emisija zrakoplova u budućnosti, ali i smanjenje njegova ekološkog otiska na tlu jer oprema piste čini 4 % emisija CO₂ u zračnoj luci. Stoga bi od operatora

zrakoplova koji upravljaju zrakoplovima koji nemaju pogon na vodik ili električnu energiju trebalo zahtijevati da za svoje zrakoplove u mirovanju upotrebljavaju električnu energiju koja se osigurava u zračnoj luci čim bude dostupna potrebna infrastruktura, u skladu sa zahtjevima iz Uredbe o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva [AFIR]. Važno je i da operatori zrakoplova nastoje upotrebljavati, ako je dostupna, električnu energiju koja se dobavlja iz električnih vozila zračnih luka na tlu i/ili pomoćne pogonske jedinice za taksiranje te operacije prisilnog slijetanja i tegljenja.

Amandman 8

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) Tržište zračnog prijevoza obilježeno je snažnim tržišnim natjecanjem među gospodarskim subjektima iz cijele Unije, za što su neophodni jednaki uvjeti. Stabilnost i prosperitet tržišta zračnog prijevoza i njegovih gospodarskih subjekata ovise o jasnom i usklađenom okviru politike u kojem operatori zrakoplova, zračne luke i drugi sudionici u zrakoplovstvu mogu djelovati na temelju jednakih mogućnosti. U slučaju poremećaja na tržištu postoji opasnost da operatori zrakoplova ili zračne luke dođu u nepovoljan položaj u odnosu na unutarnje ili vanjske konkurente. To može dovesti do smanjenja konkurentnosti industrije zračnog prijevoza i slabije zračne povezanosti građana i poduzeća.

Izmjena

(4) Tržište zračnog prijevoza obilježeno je snažnim tržišnim natjecanjem među gospodarskim subjektima iz ***cijelog svijeta i*** cijele Unije, za što su neophodni jednaki uvjeti. Stabilnost i prosperitet tržišta zračnog prijevoza i njegovih gospodarskih subjekata ovise o jasnom i usklađenom okviru politike u kojem operatori zrakoplova, zračne luke i drugi sudionici u zrakoplovstvu mogu djelovati na temelju jednakih ***pravila i*** mogućnosti. U slučaju poremećaja na tržištu postoji opasnost da operatori zrakoplova ili zračne luke dođu u nepovoljan položaj u odnosu na unutarnje ili vanjske konkurente. To može dovesti do smanjenja konkurentnosti industrije zračnog prijevoza i slabije zračne povezanosti građana i poduzeća.

Amandman 9

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) Posebno je važno na cijelom tržištu zračnog prijevoza Unije osigurati jednake uvjete pristupa zrakoplovnom gorivu, koje čini znatan udio u troškovima operatora zrakoplova. Promjene cijena goriva mogu bitno utjecati na gospodarske rezultate operatora zrakoplova i narušiti tržišno natjecanje. Razlike u cijenama zrakoplovnog 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 goriva. Nošenjem viška goriva povećava se potrošnja goriva u zrakoplovu i nastaju nepotrebne emisije stakleničkih plinova. Zbog toga operatori zrakoplova nošenjem viška goriva ugrožavaju trud koji Unija ulaže u zaštitu okoliša. Neki operatori zrakoplova mogu iskoristiti povoljne cijene zrakoplovnog goriva u svojoj domaćoj bazi i tako ostvariti konkurentsku prednost u odnosu na druge zračne prijevoznike koji lete na sličnim rutama. To može narušiti konkurentnost sektora i zračnu povezanost. Ovom Uredbom trebale bi se utvrditi mjere za sprečavanje takvih postupaka kako bi se izbjeglo nepotrebno nanošenje štete okolišu te ponovno uspostavili i očuvali uvjeti za pošteno tržišno natjecanje na tržištu zračnog prijevoza.

Amandman 10

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.

Tekst koji je predložila Komisija

(6) Ključni je cilj zajedničke prometne

Izmjena

(5) Posebno je važno na cijelom tržištu zračnog prijevoza Unije osigurati jednake uvjete pristupa zrakoplovnom gorivu, koje čini znatan udio u troškovima operatora zrakoplova. Promjene cijena goriva mogu bitno utjecati na gospodarske rezultate operatora zrakoplova i narušiti tržišno natjecanje, ***kao i na cjenovnu pristupačnost zračnog prijevoza za građane, čime se smanjuju njihove mogućnosti za mobilnost.*** Razlike u cijenama zrakoplovnog 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 goriva. Nošenjem viška goriva povećava se potrošnja goriva u zrakoplovu i nastaju nepotrebne emisije stakleničkih plinova. Zbog toga operatori zrakoplova nošenjem viška goriva ugrožavaju trud koji Unija ulaže u zaštitu okoliša. Neki operatori zrakoplova mogu iskoristiti povoljne cijene zrakoplovnog goriva u svojoj domaćoj bazi i tako ostvariti konkurentsku prednost u odnosu na druge zračne prijevoznike koji lete na sličnim rutama. To može narušiti konkurentnost sektora i zračnu povezanost. Ovom Uredbom trebale bi se utvrditi mjere za sprečavanje takvih ***negativnih postupaka*** kako bi se izbjeglo ***istjecanje ugljika i drugo*** nepotrebno nanošenje štete okolišu te ponovno uspostavili i očuvali uvjeti za pošteno tržišno natjecanje na tržištu zračnog prijevoza.

Izmjena

(6) Ključni je cilj zajedničke prometne

politike održivi razvoj. To zahtijeva integrirani pristup kako bi se istodobno osigurali djelotvorno funkcioniranje prijevoznih sustava Unije i zaštita okoliša. Održivi razvoj zračnog prijevoza zahtijeva uvođenje mjera za smanjenje emisija ugljika iz zrakoplova koji lete iz zračnih luka Unije. Te mjere trebale bi pridonijeti postizanju klimatskih ciljeva Unije do 2030. i 2050.

politike održivi razvoj. To zahtijeva integrirani pristup kako bi se istodobno osigurali djelotvorno funkcioniranje prijevoznih sustava Unije i zaštita okoliša. Održivi razvoj zračnog prijevoza zahtijeva uvođenje mjera za smanjenje emisija ugljika ***i emisija koje nisu CO2*** iz zrakoplova koji lete iz zračnih luka Unije ***i u konačnici globalno, osiguravajući potpunu internalizaciju troškova emisija iz tog sektora***. Te mjere trebale bi pridonijeti postizanju klimatskih ciljeva Unije do 2030. i 2050.

Amandman 11

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 6.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(6a) Temeljno načelo „energetska učinkovitost na prvom mjestu” trebalo bi se uzeti u obzir u svim sektorima, a ne samo energetske, među ostalim i u cestovnom, pomorskom i zračnom prometu. Veća učinkovitost operacija zračnog prijevoza mogla bi kratkoročno znatno smanjiti emisije iz zračnog prometa. Provedba jedinstvenog europskog neba mogla bi dovesti do smanjenja emisija CO2 od 10 %. Poboljšanja operativne učinkovitosti i učinkovitosti infrastrukture, kao i druge mjere kojima se promiče promjena načina prijevoza, mogle bi dodatno smanjiti emisije iz sektora te bi ih trebalo poticati.

Amandman 12

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(7) ***Komunikacijom*** o Strategiji za

(7) ***U europskom zelenom planu***

održivu i pametnu mobilnost¹⁰, koju je Komisija donijela u prosincu 2020. **utvrđuju** se mjere za postizanje zelene i digitalne transformacije prijevoznog sustava EU-a te povećanje otpornosti tog sustava. Dekarbonizacija sektora zračnog prijevoza nužan je i zahtjevan proces, posebno u kratkoročnom razdoblju. Tehnološki napredak koji se ostvaruje u europskim i nacionalnim istraživačkim i inovacijskim programima u području zrakoplovstva pridonio je znatnom smanjenju emisija posljednjih desetljeća. Međutim, globalni rast zračnog prometa bio je brži od smanjenja emisija u tom sektoru. Iako se očekuje da će nove tehnologije u narednim desetljećima pridonijeti smanjenju ovisnosti kraćih letova o energiji iz fosilnih goriva, održiva zrakoplovna goriva **jedino** su rješenje koje jamči znatnu dekarbonizaciju na svim dometima letova već u kratkoročnom razdoblju. No taj je potencijal trenutačno uglavnom neiskorišten.

¹⁰ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti (COM/2020/789 final), 9.12.2020.

utvrđeno je da je za postizanje klimatske neutralnosti potrebno smanjiti emisije iz prometa za 90 % do 2050. (u usporedbi s razinama iz 1990.). Komunikacijom o Strategiji za održivu i pametnu mobilnost¹⁰, koju je Komisija donijela u prosincu 2020. u tom se pogledu utvrđuju mjere za postizanje zelene i digitalne transformacije prijevoznog sustava EU-a te povećanje otpornosti tog sustava. Dekarbonizacija sektora zračnog prijevoza nužan je i zahtjevan proces, posebno u kratkoročnom razdoblju. Tehnološki napredak koji se ostvaruje u europskim i nacionalnim istraživačkim i inovacijskim programima u području zrakoplovstva pridonio je znatnom smanjenju emisija posljednjih desetljeća. Međutim, globalni rast zračnog prometa bio je brži od smanjenja emisija u tom sektoru. Iako se očekuje da će nove tehnologije u narednim desetljećima pridonijeti smanjenju ovisnosti kraćih letova o energiji iz fosilnih goriva, **i nove tehnologije s nulnim emisijama za zrakoplove kao što su zrakoplovi na električnu energiju ili na vodik mogu srednjoročno i dugoročno imati važnu ulogu u komercijalnom zrakoplovstvu**, održiva zrakoplovna goriva **glavno** su rješenje koje jamči znatnu dekarbonizaciju na svim dometima letova već u kratkoročnom razdoblju. No taj je potencijal trenutačno uglavnom neiskorišten **i potrebno ga je povećati.**

¹⁰ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija: Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti (COM/2020/789 final), 9.12.2020.

Amandman 13

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 7.a (nova)

(7a) Važno je da svi načini prijevoza konkuriraju pod pravednim uvjetima, pri čemu se uzimaju u obzir negativni vanjski učinci. Istodobno, potrebno je osigurati da se za prijevoz kako putnika tako i tereta kad god je to moguće koriste najodrživiji načini prijevoza. Kako bi se pridonijelo tome da Unija ostvari svoje opće ciljeve smanjenja emisija, posebno je nužno da dođe do promjena u načinima prijevoza. U slučajevima kada postoje održive alternative, kraći letovi mogli bi podlijegati dodatnim mjerama kojima bi se potaknula upotreba održivijih načina prijevoza. Međutim, važno je da se mjerama koje se odnose na kratke letove uzmu u obzir dostupne alternative, s posebnim naglaskom na određenim rubnim regijama Unije u kojima možda ne postoje održive alternative. Komisija bi trebala ocijeniti učinke na okoliš i klimu te tehničku i gospodarsku održivost za utvrđivanje posebnih zahtjeva za kraće letove kako bi se takvi učinci smanjili, na primjer utvrđivanje viših minimalnih udjela održivih zrakoplovnih goriva, uzimajući u obzir alternativne načine kolektivnog prijevoza koji su cjenovno dostupni za izvedbu takvih usluga u konkurentnom razdoblju. Komisija bi, prema potrebi, toj evaluaciji trebala priložiti zakonodavni prijedlog o izmjeni ove Uredbe.

Amandman 14

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 8.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(8) Održiva zrakoplovna goriva su tekuća „drop-in” goriva koja su potpuno zamjenjiva konvencionalnim zrakoplovnim gorivom i kompatibilna s postojećim

(8) Cilj je ove Uredbe utvrditi zajedničku definiciju održivih zrakoplovnih goriva kao goriva iz obnovljivih izvora. Trenutačno su

zrakoplovnim motorima. Na globalnoj razini certificirano je nekoliko proizvodnih varijanti održivih zrakoplovnih goriva za uporabu u civilnom ili vojnom zrakoplovstvu. **Održiva zrakoplovna goriva** tehnološki *su* spremna već u vrlo kratkom roku igrati važnu ulogu u smanjenju emisija iz zračnog prijevoza. **Očekuje se da će u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju činiti većinski udio u mješavini zrakoplovnog goriva. Nadalje, uz potporu odgovarajućih međunarodnih standarda za goriva, održiva zrakoplovna goriva mogla bi pridonijeti smanjenju aromatskog sadržaja u konačnom gorivu kojim se koristi operator, što bi dovelo do smanjenja drugih emisija koje ne sadržavaju CO₂. Očekuje se da će druge mogućnosti za pogon zrakoplova, kao što su električna energija ili tekući vodik, postupno pridonijeti dekarbonizaciji zračnog prijevoza, počevši od kraćih letova.**

najčešća održiva zrakoplovna goriva tekuća „drop-in” goriva koja su potpuno zamjenjiva konvencionalnim zrakoplovnim gorivom i kompatibilna s postojećim zrakoplovnim motorima. Na globalnoj razini certificirano je nekoliko proizvodnih varijanti održivih „drop-in” zrakoplovnih goriva za uporabu u civilnom ili vojnom zrakoplovstvu. **Ona su** tehnološki spremna već u vrlo kratkom roku igrati važnu ulogu u smanjenju emisija iz zračnog prijevoza. Očekuje se da će **druge mogućnosti za pogon zrakoplova, kao što su električna energija ili tekući vodik iz obnovljivih izvora, postupno pridonijeti dekarbonizaciji zračnog prijevoza, počevši od kraćih letova. Ovom bi se Uredbom također trebali uzeti u obzir ti nositelji energije te promicati njihova ubrzana upotreba. Stoga bi se definicija održivih zrakoplovnih goriva (SAF-ova) trebala proširiti na tekuća i plinovita goriva nebiološkog podrijetla iz obnovljivih izvora, uključujući vodik, te na električnu energiju iz obnovljivih izvora. Time će se omogućiti da se izvori energije za nove pogonske opcije kao što su vodik i električna energija iz obnovljivih izvora uračunaju u obvezu u pogledu održivih zrakoplovnih goriva (SAF-a), čime će se stvoriti poticaji za tehnološke i industrijske inovacije u Uniji. Dugoročno bi održiva zrakoplovna goriva trebala zamijeniti konvencionalna fosilna zrakoplovna goriva.**

Amandman 15

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 9.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(9a) Iako se obveza miješanja goriva primjenjuje na sve rute iz zračnih luka Unije, uključujući rute koje uključuju zračne luke izvan Unije, obveza će se u praksi primjenjivati samo na promet na

prvoj dionici putovanja u zračnu luku izvan Unije, ali ne i na sljedeću dionicu prema konačnoj destinaciji. Stoga bi Komisija trebala nadzirati i ocijeniti potrebe za mjerama za izbjegavanje mogućeg istjecanja ugljika i nepovoljnog konkurentskog položaja za letove iz zračne luke Unije s konačnim odredištem u trećim zemljama u kojima ne postoje obveze miješanja ekvivalentne onima utvrđenima u ovoj Uredbi.

Amandman 16

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.

Tekst koji je predložila Komisija

(10) Na globalnoj razini održiva zrakoplovna goriva regulira ICAO. ICAO prije svega utvrđuje detaljne zahtjeve u pogledu održivosti, sljedivosti i obračunavanja održivih zrakoplovnih goriva koja se upotrebljavaju na letovima obuhvaćenima Programom za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA). Iako su CORSIA-om predviđeni poticaji, a održiva zrakoplovna goriva smatraju se bitnim temeljem rada na postizanju dugoročnog cilja međunarodnog zrakoplovstva, trenutačno ne postoji obvezni sustav za uporabu održivih zrakoplovnih goriva na međunarodnim letovima. Sveobuhvatni multilateralni ili bilateralni sporazumi o zračnom prijevozu između EU-a ili njegovih država članica i trećih zemalja obično sadržavaju odredbe o zaštiti okoliša. Međutim, tim odredbama zasad se ugovornim strankama ne nameću obvezujući zahtjevi u pogledu uporabe održivih zrakoplovnih goriva.

Izmjena

(10) Na globalnoj razini održiva zrakoplovna goriva regulira ICAO. ICAO prije svega utvrđuje detaljne zahtjeve u pogledu održivosti, sljedivosti i obračunavanja održivih zrakoplovnih goriva koja se upotrebljavaju na letovima obuhvaćenima Programom za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), ***kao što su kriteriji održivosti za goriva prihvatljiva u okviru CORSIA-a koje je Vijeće ICAO-a donijelo u studenome 2021.*** Iako su CORSIA-om predviđeni poticaji, a održiva zrakoplovna goriva smatraju se bitnim temeljem rada na postizanju dugoročnog cilja međunarodnog zrakoplovstva, trenutačno ne postoji obvezni sustav za uporabu održivih zrakoplovnih goriva na međunarodnim letovima. ***Stoga je važno da Unija nastavi s radom u okviru ICAO-a i nastoji izgraditi ambiciozni globalni sustav kojim se promiče uporaba održivih zrakoplovnih goriva i omogućavaju jednaki uvjeti na međunarodnoj razini.*** Sveobuhvatni multilateralni ili bilateralni sporazumi o zračnom prijevozu između EU-a ili njegovih država članica i trećih zemalja obično sadržavaju odredbe o zaštiti

okoliša. Međutim, tim odredbama zasad se ugovornim strankama ne nameću obvezujući zahtjevi u pogledu uporabe održivih zrakoplovnih goriva.

Amandman 17

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 10.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(10a) Unija bi trebala poticati treće zemlje, osobito susjedne zemlje, na preuzimanje sličnih obveza za održiva zrakoplovna goriva u okviru bilateralnih sporazuma o zračnom prometu kako bi se omogućili jednaki uvjeti za međunarodne duge letove. U tu bi svrhu održiva zrakoplovna goriva trebala podlijegati dijalozima povezanim s energijom i prometom.

Amandman 18

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 12.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(12) Stoga treba utvrditi ujednačena pravila za unutarnje zrakoplovno tržište kako bi se dopunila Direktiva (EU) 2018/2001 i ostvarili njezini opći ciljevi ispunjavanjem posebnih potreba i zahtjeva koji proizlaze iz unutarnjeg zrakoplovnog tržišta EU-a. Ovom Uredbom posebno se nastoji izbjeći rascjepkanost zrakoplovnog tržišta te spriječiti moguće narušavanje tržišnog natjecanja među gospodarskim subjektima ili nepoštena praksa izbjegavanja troškova operatora zrakoplova pri punjenju goriva.

(12) Stoga treba utvrditi ujednačena pravila za unutarnje zrakoplovno tržište kako bi se dopunila Direktiva (EU) 2018/2001 i ostvarili njezini opći ciljevi ispunjavanjem posebnih potreba i zahtjeva koji proizlaze iz unutarnjeg zrakoplovnog tržišta EU-a **te promicanjem upotrebe održivih goriva iz obnovljivih izvora u zrakoplovstvu**. Ovom Uredbom posebno se nastoji izbjeći rascjepkanost zrakoplovnog tržišta **Unije** te spriječiti moguće narušavanje tržišnog natjecanja među gospodarskim subjektima ili nepoštena praksa izbjegavanja troškova operatora zrakoplova pri punjenju goriva **te potaknuti inovacije i proizvodnju u Uniji**.

Amandman 19

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 13.

Tekst koji je predložila Komisija

(13) Cilj ove Uredbe u **prvom je redu utvrditi** okvir za ponovnu uspostavu i očuvanje jednakih uvjeta uporabe zrakoplovnih goriva na tržištu zračnog prijevoza. Taj bi okvir trebao spriječiti različite zahtjeve u cijeloj Uniji zbog kojih bi se povećala učestalost prakse punjenja goriva koja narušava tržišno natjecanje među operatorima zrakoplova ili stavljanje određenih zračnih luka u nepovoljan konkurentni položaj u odnosu na druge. **Kao drugo, nastoje se uvesti čvrsta pravila za zrakoplovno tržište EU-a kako bi se osiguralo postupno povećanje udjela održivih zrakoplovnih goriva u zračnim lukama EU-a bez štetnih učinaka na konkurentnost unutarnjeg zrakoplovnog tržišta EU-a.**

Amandman 20

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.

Tekst koji je predložila Komisija

(15) Ova Uredba trebala bi se primjenjivati na zrakoplove u civilnom zrakoplovstvu namijenjene za letove u komercijalnom zračnom prijevozu. Ne bi se trebala primjenjivati na zrakoplove kao što su vojni zrakoplovi i zrakoplovi namijenjeni za humanitarne operacije, 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 redovni letovi. Zbog

Izmjena

(13) Cilj **je** ove Uredbe **smanjiti emisije stakleničkih plinova u zrakoplovnom sektoru s pomoću strogih pravila kojima se osigurava upotreba sve većih udjela održivih zrakoplovnih goriva uz istodobno osiguravanje konkurentnosti unutarnjeg zrakoplovnog tržišta EU-a. Njome se utvrđuje** okvir za ponovnu uspostavu i očuvanje jednakih uvjeta uporabe zrakoplovnih goriva na tržištu zračnog prijevoza. Taj bi okvir trebao spriječiti različite zahtjeve u cijeloj Uniji zbog kojih bi se povećala učestalost prakse punjenja goriva koja narušava tržišno natjecanje među operatorima zrakoplova ili stavljanje određenih zračnih luka u nepovoljan konkurentni položaj u odnosu na druge.

Izmjena

(15) Ova Uredba trebala bi se primjenjivati na zrakoplove u civilnom zrakoplovstvu namijenjene za letove u komercijalnom zračnom prijevozu, **uključujući letove u poslovnom zrakoplovstvu.** Ne bi se trebala primjenjivati na zrakoplove kao što su vojni zrakoplovi i zrakoplovi namijenjeni za humanitarne operacije, 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

prirode njihovih operacija možda neće uvijek moći ispuniti obveze iz ove Uredbe jer bi to moglo biti nepotrebno opterećenje za njih. Kako bi se osigurali jednaki uvjeti na cijelom jedinstvenom zrakoplovnom tržištu EU-a, ova Uredba trebala bi obuhvatiti najveći mogući udio komercijalnog zračnog prometa iz zračnih luka na području EU-a. ***Kako bi se pritom očuvala zračna povezanost u korist građana, poduzeća i regija EU-a, važno je izbjeći nametanje nepotrebnog opterećenja za operacije zračnog prijevoza u malim zračnim lukama. Trebalo bi odrediti prag godišnjeg putničkog i teretnog zračnog prometa koji bi zračne luke morale dosegnuti da bi bile obuhvaćene ovom Uredbom; međutim, područje primjene Uredbe trebalo bi obuhvatiti 95 % svih odlaznih letova iz zračnih luka u Uniji. Iz istih razloga trebalo bi odrediti prag kako bi se izuzeli operatori zrakoplova na koje otpada vrlo mali broj odlaznih letova iz zračnih luka na području EU-a.***

ne mogu uvijek planirati na isti način kao redovni letovi. Zbog prirode njihovih operacija možda neće uvijek moći ispuniti obveze iz ove Uredbe jer bi to moglo biti nepotrebno opterećenje za njih. Kako bi se osigurali jednaki uvjeti na cijelom jedinstvenom zrakoplovnom tržištu EU-a, ova Uredba trebala bi obuhvatiti najveći mogući udio komercijalnog zračnog prometa iz zračnih luka na području EU-a. ***Stoga bi trebalo odrediti prag kako bi se izuzeli operatori zrakoplova na koje otpada vrlo mali broj odlaznih letova iz zračnih luka na području EU-a. Istodobno bi se njime trebale postupno obuhvatiti sve zračne luke Unije, pri čemu će se od 2025. pokrivati zračne luke s godišnjim putničkim i teretnim prometom većim od 700 000 putnika odnosno 20 000 tona, a zračne luke ispod tih pragova od 2035., uz iznimku onih koje se nalaze u najudaljenijoj regiji, kako je navedeno u članku 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Međutim, operacije zračnog prijevoza u zračnim lukama koje nisu obuhvaćene ovom Uredbom mogle bi se poticati na dobrovoljno ispunjavanje obveza iz ove Uredbe.***

Amandman 21

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 15.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(15a) Važno je da obveze koje proizlaze iz ove Uredbe ne utječu nerazmjerno na slabije povezane regije EU-a s malo alternativnih načina prijevoza, te da se tim regijama osigura pristup osnovnim dobrima i uslugama.

Amandman 22

Prijedlog uredbe
Uvodna izjava 16.

Tekst koji je predložila Komisija

(16) Trebalo bi promicati razvoj i **uporabu** održivih zrakoplovnih goriva s velikim potencijalom za **održivost, komercijalnu zrelost te inovativnost** i rast kako bi se **ispunile** buduće potrebe. To bi trebalo pridonijeti stvaranju inovativnih i konkurentnih tržišta goriva te osigurati dovoljnu opskrbu održivim zrakoplovnim gorivima za zrakoplovstvo u kratkoročnom i dugoročnom razdoblju kako bi se lakše ostvarili Unijini ciljevi dekarbonizacije prijevoza i pritom unaprijedio rad Unije na postizanju visoke razine zaštite okoliša. U tu bi svrhu trebala biti prihvatljiva održiva zrakoplovna goriva proizvedena od sirovina navedenih u dijelovima A i B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 i sintetička zrakoplovna goriva. **Posebno su važna** održiva zrakoplovna goriva proizvedena od sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 jer je riječ o trenutačno komercijalno najzrelijoj tehnologiji za dekarbonizaciju zračnog prijevoza već u kratkoročnom razdoblju.

Izmjena

(16) Trebalo bi promicati razvoj i **uvođenje** održivih zrakoplovnih goriva s **komercijalnom zrelosti i** velikim potencijalom za **inovacije** i rast kako bi se **zadovoljile** buduće potrebe, **pri čemu bi trebalo dati prednost onima s najvećim potencijalom za održivost**. To bi trebalo pridonijeti stvaranju inovativnih i konkurentnih tržišta goriva te osigurati dovoljnu opskrbu održivim zrakoplovnim gorivima za zrakoplovstvo u kratkoročnom i dugoročnom razdoblju kako bi se lakše ostvarili Unijini ciljevi dekarbonizacije prijevoza i pritom unaprijedio rad Unije na postizanju visoke razine zaštite okoliša. U tu bi svrhu trebala biti prihvatljiva održiva zrakoplovna goriva proizvedena od sirovina navedenih u dijelovima A i B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 i sintetička zrakoplovna goriva. Održiva zrakoplovna goriva proizvedena od sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. Direktivi (EU) 2018/2001 **su važna** jer je riječ o trenutačno komercijalno najzrelijoj tehnologiji za dekarbonizaciju zračnog prijevoza već u kratkoročnom razdoblju, **ali njihov je potencijal ograničen zbog ograničene količine dostupnih sirovina čiji lanac opskrbe i pribavljanje nije uvijek moguće dobro pratiti. Direktivom (EU) 2018/2001 ograničavaju se te sirovine. Biogoriva proizvedena iz sirovina iz dijela B Priloga IX. Direktive (EU) 2018/2001 koja su uključena u sadašnju obvezu u pogledu održivih zrakoplovnih goriva podliježu gornjoj granici iz navedene Direktive za uključivanje takvih biogoriva pri postizanju cilja energije iz obnovljivih izvora u prometu. Ova Uredba trebala bi odražavati gornju granicu iz Direktive (EU) 2018/2001.**

Amandman 23

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 17.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(17a) Kako je navedeno u izyješću Komisije od 23. prosinca 2020. naslovljenom „Ažurirana analiza učinaka zrakoplovstva koji nisu povezani s emisijama CO2 na klimu i potencijalne mjere politike u skladu s člankom 30. stavkom 4. Direktive EU-a o sustavu trgovanja emisijama”, procjenjuje se da su učinci zrakoplovnih aktivnosti na klimu koji nisu povezani s emisijama CO2 jednako važni kao i učinci CO2 te ih stoga treba hitno ublažiti. Smanjenjem aromatskog i sumpornog sadržaja u konvencionalnim fosilnim gorivima ostvarile bi se ne samo koristi za klimu, i to smanjenjem zagrijavanja na visini zbog kondenzacijskih tragova, već bi se i poboljšala kvaliteta zraka u zračnim lukama i njihovoj blizini smanjenjem sumporovih oksida, lebdećih čestica izazvanih sumporom i čađe. Smanjenjem aromatskog i sumpornog sadržaja poboljšala bi se i kvaliteta goriva kao rezultat veće energetske gustoće i smanjila potreba za održavanjem zbog nižih razina čađe. Uz potporu odgovarajućih međunarodnih standarda za goriva, održiva zrakoplovna goriva stoga bi mogla pridonijeti smanjenju aromatskog sadržaja u konačnom gorivu kojim se koristi operator, što bi dovelo do smanjenja drugih emisija koje ne sadržavaju CO2. Ova bi Uredba trebala doprinijeti ublažavanju učinka zrakoplovstva koji nije povezan s CO2. Stoga, kako bi imali više informacija o tim učincima i mogućim mjerama politike, od opskrbljivača zrakoplovnim gorivom trebalo bi zahtijevati da prate i aromatski i sumporni sadržaj u svim serijama konvencionalnih zrakoplovnih goriva koji se stavljaju na tržište Unije te da o tim

razinama izvješćuju Agenciju i Komisiju. Osim toga, Komisija bi do 2025. trebala objaviti izvješće u kojem razmatra načine za optimizaciju aromatskog i sumpornog sadržaja u mlaznim gorivima. To bi se izvješće trebalo temeljiti na najboljim dostupnim znanstvenim, tehnološkim i operativnim mogućnostima te osigurati visoku razinu sigurnosti i zaštite. Komisija bi prema potrebi na temelju tog izvješća trebala predstaviti zakonodavni prijedlog o utvrđivanju načina za znatno smanjenje aromatskog i sumpornog sadržaja u zrakoplovnom gorivu.

Amandman 24

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 18.

Tekst koji je predložila Komisija

(18) Potreban je jedinstven, jasan i čvrst okvir za održivost kako bi **subjekti** u zrakoplovnoj industriji i industriji goriva **bili sigurni u prihvatljivost** održivih zrakoplovnih goriva u skladu s ovom Uredbom. Kako bi se osigurala dosljednost s drugim povezanim politikama EU-a, prihvatljivost održivih zrakoplovnih goriva trebala bi se utvrditi na temelju usklađenosti s kriterijima održivosti utvrđenima u članku 29. Direktive 2018/2001¹².

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

Amandman 25

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 19.

Izmjena

(18) Potreban je jedinstven, jasan i čvrst okvir za održivost kako bi **se subjektima** u zrakoplovnoj industriji i industriji goriva **pružila pravna sigurnost o prihvatljivosti** održivih zrakoplovnih goriva u skladu s ovom Uredbom **i istovremeno izbjegli negativni učinci na uporabu zemljišta i bioraznolikost**. Kako bi se osigurala dosljednost s drugim povezanim politikama EU-a, prihvatljivost održivih zrakoplovnih goriva trebala bi se utvrditi na temelju usklađenosti s kriterijima održivosti utvrđenima u članku 29. Direktive 2018/2001¹².

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr>

(19) Ovom Uredbom trebalo bi se osigurati da se operatori zrakoplova mogu natjecati na temelju jednakih mogućnosti pristupa održivim zrakoplovnim gorivima. Kako bi se izbjegli poremećaji na tržištu usluga zračnog prijevoza, sve zračne luke Unije obuhvaćene ovom Uredbom trebale bi se opskrbljivati ujednačenim minimalnim udjelima održivih zrakoplovnih goriva. Iako tržište može slobodno opskrbljivati i upotrebljavati veće količine održivog goriva, ovom Uredbom trebalo bi se osigurati da obvezni minimalni udjeli održivih zrakoplovnih goriva budu jednaki u svim obuhvaćenim zračnim lukama. Njome se zamjenjuju svi zahtjevi utvrđeni izravno ili neizravno na nacionalnoj ili regionalnoj razini prema kojima su operatori zrakoplova ili opskrbljivači zrakoplovnim gorivom dužni upotrebljavati održiva zrakoplovna goriva ili opskrbljivati tim gorivima s ciljnim vrijednostima drukčijima od onih propisanih ovom Uredbom. Kako bi se stvorio jasan i predvidljiv pravni okvir te time potaknuli razvoj tržišta i uporaba najodrživijih ***i najinovativnijih tehnologija goriva s potencijalom*** za rast koji će omogućiti ispunjenje budućih potreba, u ovoj Uredbi trebalo bi utvrditi postupno povećanje minimalnih udjela sintetičkih zrakoplovnih goriva s vremenom. Potrebno je utvrditi namjensku podobvezu za sintetička zrakoplovna goriva s obzirom na znatan potencijal tih goriva za dekarbonizaciju i trenutačnu procjenu troškova njihove proizvodnje. Ako se proizvode s pomoću električne energije iz obnovljivih izvora i ugljika uhvaćenog izravno iz zraka, uz sintetička zrakoplovna goriva može se dosegnuti ušteda emisija do 100 % u usporedbi s konvencionalnim zrakoplovnim gorivom. Imaju znatne prednosti i u usporedbi s drugim vrstama održivih zrakoplovnih goriva u pogledu učinkovitosti resursa proizvodnog procesa

(19) Ovom Uredbom trebalo bi se osigurati da se operatori zrakoplova mogu natjecati na temelju jednakih mogućnosti pristupa održivim zrakoplovnim gorivima. Kako bi se izbjegli poremećaji na tržištu usluga zračnog prijevoza, sve zračne luke Unije obuhvaćene ovom Uredbom trebale bi se opskrbljivati ujednačenim minimalnim udjelima održivih zrakoplovnih goriva. Iako tržište može slobodno opskrbljivati i upotrebljavati veće količine održivog goriva, ovom Uredbom trebalo bi se osigurati da obvezni minimalni udjeli održivih zrakoplovnih goriva budu jednaki u svim obuhvaćenim zračnim lukama. Njome se zamjenjuju svi zahtjevi utvrđeni izravno ili neizravno na nacionalnoj ili regionalnoj razini prema kojima su operatori zrakoplova ili opskrbljivači zrakoplovnim gorivom dužni upotrebljavati održiva zrakoplovna goriva ili opskrbljivati tim gorivima s ciljnim vrijednostima drukčijima od onih propisanih ovom Uredbom. Kako bi se stvorio jasan i predvidljiv pravni okvir te time potaknuli razvoj tržišta i uporaba najodrživijih, ***inovativnih goriva koja mogu znatno smanjiti emisije stakleničkih plinova i imaju potencijal*** za rast koji će omogućiti ispunjenje budućih potreba, u ovoj Uredbi trebalo bi utvrditi postupno povećanje minimalnih udjela sintetičkih zrakoplovnih goriva s vremenom. Potrebno je utvrditi namjensku podobvezu za sintetička zrakoplovna goriva s obzirom na znatan potencijal tih goriva za dekarbonizaciju i trenutačnu procjenu troškova njihove proizvodnje. Ako se proizvode s pomoću električne energije iz obnovljivih izvora i ugljika uhvaćenog izravno iz zraka, uz sintetička zrakoplovna goriva može se dosegnuti ušteda emisija do 100 % u usporedbi s konvencionalnim zrakoplovnim gorivom. Imaju znatne prednosti i u usporedbi s drugim vrstama održivih zrakoplovnih goriva u pogledu

(posebno kad je riječ o potrebi za vodom). Međutim, procjenjuje se da su troškovi proizvodnje sintetičkih zrakoplovnih goriva trenutačno tri do šest puta veći od tržišne cijene konvencionalnog zrakoplovnog goriva. Stoga bi se ovom Uredbom trebala utvrditi namjenska podobveza za tu tehnologiju. ***U okviru budućih revizija moglo bi se razmotriti uključivanje drugih vrsta sintetičkih goriva, kao što su niskougljična sintetička goriva kojima se postiže veliko smanjenje emisija stakleničkih plinova, u područje primjene ove Uredbe ako se ta goriva definiraju u okviru Direktive o energiji iz obnovljivih izvora.***

učinkovitosti resursa proizvodnog procesa (posebno kad je riječ o potrebi za vodom). Međutim, procjenjuje se da su troškovi proizvodnje sintetičkih zrakoplovnih goriva trenutačno tri do šest puta veći od tržišne cijene konvencionalnog zrakoplovnog goriva. Stoga bi se ovom Uredbom trebala utvrditi namjenska podobveza za tu tehnologiju. ***Nadalje, sintetička zrakoplovna goriva s CO₂ dobivenim izravnim hvatanjem iz zraka (DAC) mogu imati važnu ulogu u dekarbonizaciji zbog svoje sposobnosti da održivo pridobivaju ugljik te bi ih trebalo dodatno poticati kako bi se prednost dala ugljiku koji se pridobiva izravnim hvatanjem iz zraka u sintetičkim zrakoplovnim gorivima za koja je potreban ugljik.***

Amandman 26

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 20.

Tekst koji je predložila Komisija

(20) Ključno je osigurati da se ***zrakoplovno tržište*** može uspješno opskrbiti minimalnim udjelima održivih zrakoplovnih goriva bez nestašica u opskrbi. U tu svrhu trebalo bi planirati dovoljno vremena kako bi industrija obnovljivih goriva mogla razviti odgovarajuće proizvodne kapacitete. Opskrba održivim zrakoplovnim gorivima trebala bi postati obvezna 2025. Nadalje, kako bi se osigurala pravna sigurnost i predvidljivost na tržištu te dugoročno potaknula ulaganja u proizvodne kapacitete za održiva zrakoplovna goriva, uvjeti ove Uredbe trebali bi dulje vrijeme ostati nepromijenjeni.

Izmjena

(20) Ključno je osigurati da se ***sve račne luke na zrakoplovnom tržištu*** može uspješno opskrbiti minimalnim udjelima održivih zrakoplovnih goriva bez nestašica u opskrbi ***i bez da se utječe na druge održivije upotrebe tih sirovina.*** U tu svrhu trebalo bi planirati dovoljno vremena kako bi industrija obnovljivih goriva mogla razviti odgovarajuće proizvodne kapacitete. Opskrba održivim zrakoplovnim gorivima trebala bi postati obvezna 2025. Nadalje, kako bi se osigurala pravna sigurnost i predvidljivost na tržištu te dugoročno potaknula ulaganja u proizvodne kapacitete za održiva zrakoplovna goriva, uvjeti ove Uredbe trebali bi dulje vrijeme ostati nepromijenjeni. ***Međutim, na temelju razvoja tržišta zrakoplovnih goriva i uzimajući u obzir obveze Unije u području klime i okoliša, kao i na temelju***

dostupnosti sirovina i obujma proizvodnje, u budućnosti bi prema potrebi trebalo revidirati i izmijeniti privremene ciljeve.

Amandman 27

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 21.

Tekst koji je predložila Komisija

(21) Uvođenje i povećanje uporabe održivih zrakoplovnih goriva u zračnim lukama Unije mogli bi dovesti do učestalijeg nošenja viška goriva zbog većih troškova zrakoplovnog goriva. Praksa nošenja viška goriva neodrživa je i trebala bi se izbjegavati jer ugrožava trud koji Unija ulaže u smanjenje utjecaja prijevoza na okoliš. Ona se protivi ciljevima dekarbonizacije zrakoplovstva jer se povećanjem težine zrakoplova povećavaju potrošnja goriva i povezane emisije na određenom letu. Praksa nošenja viška goriva ugrožava i jednake uvjete u Uniji među operatorima zrakoplova i zračnim lukama. Ovom Uredbom stoga bi se od operatora zrakoplova trebalo zahtijevati da napune spremnik prije odlaska iz određene zračne luke Unije. Količina goriva napunjenog prije odlaska iz određene zračne luke Unije trebala bi biti razmjerna količini goriva potrebnoj za odlazni let iz te zračne luke uzimajući u obzir nužnost poštovanja pravila o sigurnosti goriva. Tim zahtjevom osigurava se da se jednaki uvjeti za operacije u Uniji jednako primjenjuju na operatore iz Unije i strane operatore i pritom se jamči visoka razina zaštite okoliša. Budući da se Uredbom ne utvrđuju maksimalni udjeli održivih zrakoplovnih goriva u svim zrakoplovnim gorivima, zračni prijevoznici i opskrbljivači gorivom mogu pokušati ostvariti ambicioznije politike zaštite okoliša uporabom veće količine održivih zrakoplovnih goriva i opskrbom većom količinom tih goriva u svojoj cjelokupnoj mreži operacija

Izmjena

(21) Uvođenje i povećanje uporabe održivih zrakoplovnih goriva u zračnim lukama Unije mogli bi dovesti do učestalijeg nošenja viška goriva zbog većih troškova zrakoplovnog goriva. Praksa nošenja viška goriva neodrživa je i trebala bi se izbjegavati jer ugrožava trud koji Unija ulaže u smanjenje utjecaja prijevoza na okoliš. Ona se protivi ciljevima dekarbonizacije zrakoplovstva jer se povećanjem težine zrakoplova povećavaju potrošnja goriva i povezane emisije na određenom letu. Praksa nošenja viška goriva ugrožava i jednake uvjete u Uniji među operatorima zrakoplova i zračnim lukama. Ovom Uredbom stoga bi se od operatora zrakoplova trebalo zahtijevati da napune spremnik prije odlaska iz određene zračne luke Unije. ***Bez obzira na to, trebalo bi predvidjeti odstupanje od ograničenja nošenja viška goriva u slučaju izvanrednih okolnosti, kao što su zatvaranje zračnog prostora ili zračne luke, u odredišnim zračnim lukama koje bi spriječile opskrbu gorivom.*** Količina goriva napunjenog prije odlaska iz određene zračne luke Unije trebala bi biti razmjerna količini goriva potrebnoj za odlazni let iz te zračne luke uzimajući u obzir nužnost poštovanja pravila o sigurnosti goriva. Tim zahtjevom osigurava se da se jednaki uvjeti za operacije u Uniji jednako primjenjuju na operatore iz Unije i strane operatore i pritom se jamči visoka razina zaštite okoliša ***te izbjegava istjecanje ugljika.*** Budući da se Uredbom ne utvrđuju maksimalni udjeli održivih zrakoplovnih goriva u svim zrakoplovnim

izbjegavajući pritom nošenje viška goriva.

gorivima, zračni prijevoznici i opskrbljivači gorivom mogu pokušati ostvariti ambicioznije politike zaštite okoliša uporabom veće količine održivih zrakoplovnih goriva i opskrbom većom količinom tih goriva u svojoj cjelokupnoj mreži operacija izbjegavajući pritom nošenje viška goriva. ***Kako bi se osigurali jednaki uvjeti, Komisija bi trebala redovito pratiti i ocjenjivati slučajeve nošenja viška goriva i izvješćivati o njima Europski parlament i Vijeće te po potrebi podnijeti zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Uredbe.***

Amandman 28

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.

Tekst koji je predložila Komisija

(22) Zračne luke obuhvaćene ovom Uredbom trebale bi osigurati svu potrebnu infrastrukturu za isporuku, skladištenje i punjenje održivog zrakoplovnog goriva kako ne bi onemogućile uporabu tog održivog zrakoplovnog goriva. **Agencija** bi prema potrebi trebala moći zahtijevati od zračne luke Unije da joj dostavi informacije o dostupnoj infrastrukturi koja operatorima zrakoplova omogućuje neometanu distribuciju i punjenje održivih zrakoplovnih goriva. Agencija bi trebala imati ulogu zajedničkog centra kojem se zračne luke i zračni prijevoznici mogu obratiti ako im je potrebno tehničko pojašnjenje dostupnosti infrastrukture za gorivo.

Izmjena

(22) Zračne luke obuhvaćene ovom Uredbom trebale bi osigurati svu potrebnu infrastrukturu za isporuku, skladištenje i punjenje održivog zrakoplovnog goriva kako ne bi onemogućile uporabu tog održivog zrakoplovnog goriva. **Zračne luke trebale bi poduzeti sve potrebne mjere za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva za opskrbu zrakoplova vodikom i punjenje zrakoplova električnom energijom u skladu s odgovarajućim planom uvođenja nacionalnog okvira politike, kako je utvrđeno u Uredbi o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva [AFIR] Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”)** prema potrebi **bi** trebala moći zahtijevati od zračne luke Unije da joj dostavi informacije o dostupnoj infrastrukturi koja operatorima zrakoplova omogućuje neometanu distribuciju i punjenje održivih zrakoplovnih goriva. Agencija bi trebala imati ulogu zajedničkog centra kojem se zračne luke i zračni prijevoznici mogu obratiti ako im je potrebno tehničko

pojašnjenje dostupnosti infrastrukture za gorivo.

Amandman 29

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 22.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(22.a) Mnoge zračne luke u Uniji zrakoplovno gorivo dobivaju prvenstveno cjevovodima iz rafinerija ili stanica za miješanje, u kojima se treba realizirati miješanje SAF-ova prema specifikacijama u pogledu sigurnosti i održivosti. Isporuka SAF-ova zračnim lukama Unije u količinama koje su dovoljne kako bi se na alternativni način ispunile odredbe utvrđene u Prilogu I., na primjer cestom/kamionima iz rafinerija i stanica za miješanje bila bi logistički, praktično te sa stajališta troškova i kazni kontraproduktivna. Kako bi se isporučili minimalni SAF-ovi koji se zahtijevaju na temelju ove Uredbe, bilo bi ključno da se ti cjevovodi, ako postoje, upotrebljavaju uz cjevovode koji su u vlasništvu opskrbljivača gorivom te da se koristi postojeća željeznička infrastruktura.

Amandman 30

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 26.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(26.a) Ovom Uredbom trebala bi se promicati veća transparentnost u pogledu ekološkog otiska zrakoplovstva. Korisnicima zrakoplovnih usluga trebalo bi pružiti informacije o emisijama tijekom životnog ciklusa letova, među ostalim o

upotrebi održivih alternativnih goriva, kako bi mogli donositi utemeljene odluke o svojim prijevoznim potrebama i s njima povezanim učincima na okoliš. U tu bi svrhu trebalo uspostaviti sveobuhvatan sustav Unije za označivanje ekološke učinkovitosti zrakoplovstva koji bi korisnicima zrakoplovnih usluga mogao dati jasne i lako razumljive informacije o ekološkoj učinkovitosti leta te informacije o tipičnim emisijama stakleničkih plinova alternativnih načina prijevoza, uz istodobno promicanje integriranog jedinstvenog tržišta i jednakih uvjeta. Uspostava takvog sustava označivanja mogla bi se temeljiti na postojećem i tekućem radu na razini Unije ili na drugim razinama.

Amandman 31

Prijedlog uredbe

Uvodna izjava 28.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(28.a) Prihodi ostvareni plaćanjem kazni trebali bi se upotrebljavati za potporu zajedničkim projektima, posebno prekograničnim projektima, koji su usmjereni na brzu proizvodnju i uvođenje održivog zrakoplovnog goriva, uzimajući u obzir široku geografsku pokrivenost, za poticanje smanjenja emisija stakleničkih plinova u zrakoplovnom sektoru, uključujući razvoj, ispitivanje i uvođenje inovativnih tehnologija za zrakoplove koje mogu znatno smanjiti emisije. Tim bi se prihodima trebala podupirati preraspodjela, prekvalifikacija i usavršavanje radnika. U tu svrhu ti bi se prihodi trebali dodjeljivati Inovacijskom fondu iz članka 10.a stavka 8. Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća^{1a}.

Amandman 32

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 31.

Tekst koji je predložila Komisija

(31) Trebalo bi odrediti prijelazno razdoblje od pet godina kako bi se opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom, zračnim lukama Unije i operatorima zrakoplova dalo dovoljno vremena za nužna tehnološka i logistička ulaganja. U tom razdoblju zrakoplovno gorivo s većim udjelima održivog zrakoplovnog goriva može se iskoristiti kako bi se nadoknadili manji udjeli održivih zrakoplovnih goriva ili manja dostupnost konvencionalnog zrakoplovnog goriva u drugim zračnim lukama.

Izmjena

(31) Trebalo bi odrediti prijelazno razdoblje od pet godina kako bi se opskrbljivačima zrakoplovnim gorivom, zračnim lukama Unije, ***pružateljima zemaljskih usluga opskrbe gorivom*** i operatorima zrakoplova dalo dovoljno vremena za nužna tehnološka i logistička ulaganja. U tom razdoblju zrakoplovno gorivo s većim udjelima održivog zrakoplovnog goriva može se iskoristiti kako bi se nadoknadili manji udjeli održivih zrakoplovnih goriva ili manja dostupnost konvencionalnog zrakoplovnog goriva u drugim zračnim lukama.

Amandman 33

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 31.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(31.a) Kako bi se postigli klimatski ciljevi Unije za 2030. i 2050. te cilj od 1,5 °C iz Pariškog sporazuma, Komisija bi trebala izraditi plan za to kako i kada će se postići zrakoplovstvo bez fosilnih goriva.

Amandman 34

Prijedlog uredbe Uvodna izjava 31.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(31.b) Prijelaz na održiva zrakoplovna goriva imat će sekundarni učinak jer će se smanjiti ovisnost o uvozu fosilnih goriva iz trećih zemalja, čime će se povećati

energetska sigurnost Unije. To je u svjetlu aktualne međunarodne političke situacije još potrebnije.

Amandman 35

Prijedlog uredbe

Članak 1. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Ovom Uredbom utvrđuju se usklađena pravila o uporabi održivih zrakoplovnih goriva i opskrbi tim gorivima.

Izmjena

Ovom Uredbom utvrđuju se usklađena pravila o uporabi održivih zrakoplovnih goriva i opskrbi tim gorivima, **među ostalim utvrđivanjem obveza za opskrbljivače zrakoplovnim gorivom da osiguraju udio održivog zrakoplovnog goriva, obveze operatora zrakoplova u pogledu punjenja te obveza za zračne luke Unije i pružatelje zemaljskih usluga opskrbe gorivom da osiguraju potrebnu infrastrukturu.**

Amandman 36

Prijedlog uredbe

Članak 2. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Ova Uredba primjenjuje se na operatore zrakoplova, zračne luke Unije i opskrbljivače zrakoplovnim gorivom.

Izmjena

Ova Uredba primjenjuje se na operatore zrakoplova, zračne luke Unije, **pružatelje zemaljskih usluga opskrbe gorivom** i opskrbljivače zrakoplovnim gorivom.

Amandman 37

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 1.

Tekst koji je predložila Komisija

— „zračna luka Unije” znači zračna luka kako je definirana u članku 2. stavku 2. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹³, **u kojoj je putnički**

Izmjena

— „zračna luka Unije” znači zračna luka kako je definirana u članku 2. stavku 1. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹³ koja se ne nalazi u

promet bio veći od 1 milijuna putnika ili u kojoj je teretni promet bio veći od 100 000 tona u razdoblju izvješćivanja i koja se ne nalazi u nekoj od najudaljenijih regija navedenih u članku 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,

¹³ Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka.

Amandman 38

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 2.

Tekst koji je predložila Komisija

— „operator zrakoplova” znači osoba koja je u razdoblju izvješćivanja obavila najmanje **729 letova** u komercijalnom zračnom prijevozu iz zračnih luka Unije ili, ako se ta osoba ne može odrediti, vlasnik zrakoplova,

Amandman 39

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 3.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Amandman 40

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 3.b (nova)

nekoj od najudaljenijih regija navedenih u članku 349. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,

¹³ Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka.

Izmjena

— „operator zrakoplova” znači osoba koja je u razdoblju izvješćivanja obavila najmanje **52 leta** u komercijalnom zračnom prijevozu iz zračnih luka Unije ili, ako se ta osoba ne može odrediti, vlasnik zrakoplova,

Izmjena

— „**privatni rekreativni let**” znači **upotreba zrakoplova u osobne ili rekreacijske svrhe koje nisu povezane s poslovnom ni profesionalnom upotrebom;**

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

- „**pružatelj zemaljskih usluga opskrbe gorivom**” znači **pružatelj zemaljskih usluga kako je definiran u točki 7. Priloga Direktivi 96/67/EZ, koji je odgovoran za infrastrukturu potrebnu za isporuku, skladištenje i punjenje održivih zrakoplovnih goriva;**

Amandman 41

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 5.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

— „održiva zrakoplovna goriva” („SAF-ovi”) znači „**drop-in**” zrakoplovna goriva koja su sintetička zrakoplovna goriva, napredna biogoriva kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 34. Direktive (EU) 2018/2001 ili biogoriva proizvedena od sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. toj direktivi koja ispunjavaju kriterije održivosti i emisija stakleničkih plinova utvrđene u članku 29. stavcima od 2. do 7. te direktive i certificirana su u skladu s člankom 30. te direktive,

— „održiva zrakoplovna goriva” („SAF-ovi”) znači zrakoplovna goriva koja su sintetička zrakoplovna goriva, napredna biogoriva kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 34. Direktive (EU) 2018/2001 ili biogoriva proizvedena od sirovina navedenih u dijelu B Priloga IX. toj direktivi koja ispunjavaju kriterije održivosti i emisija stakleničkih plinova utvrđene u članku 29. stavcima od 2. do 7. te direktive i certificirana su u skladu s člankom 30. te direktive,

Amandman 42

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 7.a (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

- „**izravno hvatanje iz zraka**” znači **postupak kojim se CO₂ hvata izravno iz okolnog zraka, a ne iz točkastih izvora;**

Amandman 43

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 7.b (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

- „električna energija iz obnovljivih izvora” ili „obnovljiva električna energija” znači električna energija proizvedena iz obnovljivih izvora energije kako je definirano u članku 2. drugom stavku točki 1. Direktive (EU) 2018/2001;

Amandman 44

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 8.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

— „sintetička zrakoplovna goriva” znači goriva koja su obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 36. Direktive (EU) 2018/2001 i koja se upotrebljavaju u zrakoplovstvu,

— „sintetička zrakoplovna goriva” znači **tekuća ili plinovita** goriva koja su obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla kako su definirana u članku 2. drugom stavku točki 36. Direktive (EU) 2018/2001 **ili električna energija iz obnovljivih izvora kako je definirana u članku 2. drugom stavku točki 1. Direktive (EU) 2018/2001** i koja se upotrebljavaju u zrakoplovstvu,

Amandman 45

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 13.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

— „potrebna godišnja količina zrakoplovnog goriva” znači količina zrakoplovnog goriva potrebna za sve letove u komercijalnom zračnom prijevozu iz određene zračne luke Unije koje operator zrakoplova obavlja u razdoblju izvješćivanja,

— „potrebna godišnja količina zrakoplovnog goriva” znači količina zrakoplovnog goriva, **uključujući gorivo za putovanje i taksiranje**, potrebna za sve letove u komercijalnom zračnom prijevozu iz određene zračne luke Unije koje operator zrakoplova obavlja u razdoblju izvješćivanja,

Amandman 46

Prijedlog uredbe

Članak 3. – stavak 1. – alineja 14.

Tekst koji je predložila Komisija

— „godišnja količina nenaunjenog goriva” znači razlika između potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva i stvarne količine goriva koju je operator zrakoplova napunio prije letova iz određene zračne luke Unije u razdoblju izvješćivanja,

Izmjena

— „godišnja količina nenaunjenog goriva” znači razlika između potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva, **uključujući gorivo za putovanje i taksiranje**, i stvarne količine goriva koju je operator zrakoplova napunio prije letova iz određene zračne luke Unije u razdoblju izvješćivanja,

Amandman 47

Prijedlog uredbe

Članak 4. stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom osiguravaju da sve zrakoplovno gorivo dostupno operatorima zrakoplova u svim zračnim lukama Unije sadržava minimalni udio održivog zrakoplovnog goriva, uključujući minimalni udio sintetičkog zrakoplovnog goriva, u skladu s vrijednostima i datumima početka primjene utvrđenima u Prilogu I.

Izmjena

Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom osiguravaju da sve zrakoplovno gorivo dostupno operatorima zrakoplova u svim zračnim lukama Unije sadržava minimalni udio održivog zrakoplovnog goriva, uključujući minimalni udio sintetičkog zrakoplovnog goriva, u skladu s vrijednostima i datumima početka primjene utvrđenima u Prilogu I. **te u skladu sa sljedećim rasporedom:**

i. zračne luke Unije s putničkim prometom većim od 700 000 putnika ili teretnim prometom većim od 20 000 tona pri stupanju na snagu ove Uredbe, od 1. siječnja 2025.;

ii. zračne luke Unije s putničkim prometom manjim od 700 000 putnika ili teretnim prometom manjim od 20 000 tona pri stupanju na snagu ove Uredbe, od 1. siječnja 2035.

Kako bi se ispunili minimalni udjeli iz prvog podstavka, biogoriva proizvedena od sirovina navedenih u dijelu B Priloga

IX. Direktivi (EU) 2018/2001 ne čine više od 1,7 % ukupnog isporučenog zrakoplovnog goriva.

Amandman 48

Prijedlog uredbe

Članak 4. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Ne dovodeći u pitanje primjenu članka 11. stavaka 3. i 4., ako opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ne opskrbi zrakoplove minimalnim udjelima utvrđenima u Prilogu I. za određeno razdoblje izvješćivanja, mora barem nadoknaditi tu neisporučenu količinu u narednom razdoblju izvješćivanja.

Izmjena

Ne dovodeći u pitanje primjenu članka 11. stavaka 3. i 4., ako opskrbljivač zrakoplovnim gorivom ne opskrbi zrakoplove minimalnim udjelima utvrđenima u Prilogu I. za određeno razdoblje izvješćivanja, mora **izvijestiti Agenciju Europske unije za sigurnost zračnog prometa o razlozima zbog kojih ih nije opskrbio minimalnim udjelima i** barem nadoknaditi tu neisporučenu količinu u narednom razdoblju izvješćivanja.

Amandman 49

Prijedlog uredbe

Članak 4.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 4.a

Mjere za smanjenje učinaka zrakoplovstva koji nisu povezani s CO2

Do 1. siječnja 2025. Komisija predstavlja Europskom parlamentu i Vijeću izvješće u kojem ocjenjuje načine za optimizaciju aromatskog i sumpornog sadržaja u zrakoplovnom gorivu isporučenom u Uniji kako bi se smanjile emisije na temelju najboljih dostupnih znanstvenih, tehnoloških i operativnih mogućnosti te uzimajući u obzir informacije prikupljene u skladu s člankom 9. Komisija tom izvješću po potrebi prilaže zakonodavni

prijedlog o utvrđivanju načina za znatno smanjenje aromatskog i sumpornog sadržaja u zrakoplovnom gorivu.

Amandman 50

Prijedlog uredbe Članak 4.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 4.b

Mjere za kraće letove

Komisija do 1. srpnja 2023. Europskom parlamentu i Vijeću podnosi izvješće u kojem ocjenjuje učinke na okoliš i klimu, uključujući ocjenu životnog ciklusa, te tehničku i gospodarsku održivost za utvrđivanje posebnih zahtjeva za kraće letove kako bi se takvi učinci smanjili, te za utvrđivanje viših minimalnih udjela održivih zrakoplovnih goriva iz članka 4. za te vrste letova, uzimajući u obzir alternativne načine kolektivnog prijevoza koji su na pristupačan način dostupni za izvedbu takvih usluga u konkurentnom razdoblju.

Komisija u to izvješće uključuje popis svih kraćih letova koji su u prethodnoj godini poletjeli iz zračne luke Unije i za koje na pristupačan način postoji održiv alternativni način prijevoza u konkurentnom razdoblju. Taj se popis objavljuje na javno dostupnim internetskim stranicama i redovito se ažurira.

Komisija tom izvješću po potrebi prilaže zakonodavni prijedlog o izmjeni ove Uredbe u vezi s utvrđivanjem posebnih zahtjeva za kraće letove.

Amandman 51

Prijedlog uredbe
Članak 5. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

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

Izmjena

Godišnja količina zrakoplovnog goriva koju određeni operator zrakoplova napuni u određenoj zračnoj luci Unije iznosi najmanje 90 % potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva, **uzimajući u obzir nužnost poštovanja pravila o sigurnosti goriva.**

Amandman 52

Prijedlog uredbe
Članak 5. – stavak 1.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Operator zrakoplova može odstupiti od obveze iz članka 4. stavka 1. u slučaju izvanrednih okolnosti, kao što su zatvaranje zračnog prostora ili zračne luke, u odredišnim zračnim lukama koje bi spriječile opskrbu gorivom. Operator zrakoplova dostavlja nadležnom tijelu dokumente kao dokaz takvih izvanrednih okolnosti. Komisija je ovlaštena delegiranim aktom u skladu s člankom 13.b dopuniti ovu Uredbu utvrđivanjem detaljnih odredbi o događajima koji se mogu smatrati izvanrednima i o formatu informacija koje operator zrakoplova mora poštovati kad dostavlja tražene dokaze.

Amandman 53

Prijedlog uredbe
Članak 5. stavak 1.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Do 2026., a nakon toga jednom godišnje, Komisija prati i ocjenjuje slučajeve

nošenja viška goriva i o njima izvješćuje Europski parlament i Vijeće. Na temelju tih evaluacija Komisija može, po potrebi, predstaviti zakonodavni prijedlog za izmjenu ove Uredbe.

Amandman 54

Prijedlog uredbe Članak 5.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 5.a

Obveze operatora zrakoplova u pogledu opskrbe električnom energijom

Operatori zrakoplova koji upravljaju zrakoplovima koji nemaju pogon na vodik ili električnu energiju osiguravaju da se njihovi zrakoplovi u mirovanju opskrbljuju električnom energijom koja se osigurava u zračnim lukama čim bude dostupna potrebna infrastruktura, u skladu sa zahtjevima iz članka 12. Uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva [AFIR].

Amandman 55

Prijedlog uredbe Članak 6. – naslov

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Obveze zračnih luka Unije da osiguraju infrastrukturu

Obveze osiguravanja infrastrukture u zračnim lukama Unije

Amandman 56

Prijedlog uredbe Članak 6. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Zračne luke Unije poduzimaju mjere potrebne za lakši pristup operatora zrakoplova zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju udjele održivih zrakoplovnih goriva u skladu s Prilogom I. i osiguravaju infrastrukturu potrebnu za isporuku, skladištenje i punjenje tih goriva.

Izmjena

Zračne luke Unije **i pružatelji zemaljskih usluga opskrbe gorivom** poduzimaju mjere potrebne za lakši pristup operatora zrakoplova zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju udjele održivih zrakoplovnih goriva u skladu s Prilogom I. i osiguravaju infrastrukturu potrebnu za isporuku, skladištenje i punjenje tih goriva **te za napajanje i punjenje zrakoplova električnom energijom i za punjenje zrakoplova vodikom u skladu s člankom 13. Uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva [AFIR].**

Amandman 57

Prijedlog uredbe Članak 6. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Ako operatori zrakoplova Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) prijave poteškoće u pristupu zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju održiva zrakoplovna goriva u određenoj zračnoj luci Unije zbog nedostatka odgovarajuće infrastrukture zračne luke, Agencija **može zatražiti** od zračne luke Unije da dostavi informacije potrebne za dokazivanje usklađenosti s prvim stavkom. Ta zračna luka Unije **dužna je** dostaviti informacije bez nepotrebne odgode.

Izmjena

Ako operatori zrakoplova Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) prijave poteškoće u pristupu zrakoplovnim gorivima koja sadržavaju održiva zrakoplovna goriva u određenoj zračnoj luci Unije zbog nedostatka odgovarajuće infrastrukture zračne luke, Agencija **odmah traži** od zračne luke Unije **i predmetnog pružatelja zemaljskih usluga opskrbe gorivom** da dostavi informacije potrebne za dokazivanje usklađenosti s prvim stavkom. Ta zračna luka Unije **i pružatelj zemaljskih usluga opskrbe gorivom dužni su** dostaviti informacije bez nepotrebne odgode.

Amandman 58

Prijedlog uredbe Članak 6. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

Agencija procjenjuje primljene informacije i obavješćuje Komisiju ako se na temelju tih informacija može zaključiti da zračna luka Unije ne **ispunjava** svoje obveze. Zračne luke Unije poduzimaju potrebne mjere kako bi utvrdile i uklonile nedostatak odgovarajuće infrastrukture zračne luke u roku od **pet godina** nakon stupanja na snagu Uredbe **ili nakon godine u kojoj prijeđu jedan od pragova navedenih u članku 3. točki (a)**.

Amandman 59

Prijedlog uredbe

Članak 7. – stavak 1. – točka ea (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Amandman 60

Prijedlog uredbe

Članak 8. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom besplatno pružaju relevantne informacije operatorima zrakoplova u svrhu izvješćivanja o uporabi održivih zrakoplovnih goriva u skladu s odredbama

Izmjena

Agencija procjenjuje primljene informacije i obavješćuje Komisiju ako se na temelju tih informacija može zaključiti da zračna luka Unije **i predmetni pružatelj zemaljskih usluga opskrbe gorivom** ne **ispunjavaju** svoje obveze. Zračne luke Unije **i pružatelji zemaljskih usluga opskrbe gorivom** poduzimaju potrebne mjere kako bi utvrdile i uklonile nedostatak odgovarajuće infrastrukture zračne luke u roku od **dvije godine** nakon stupanja na snagu Uredbe. **Taj se period može produžiti za najviše pet godina za zračne luke Unije s putničkim prometom manjim od 700 000 putnika ili teretnim prometom manjim od 20 000 tona pri stupanju na snagu ove Uredbe i za predmetne pružatelje zemaljskih usluga opskrbe gorivom.**

Izmjena

(ea) dokaz o ispunjavanju obveza u pogledu opskrbe električnom energijom iz članka 5.a.

Izmjena

Opskrbljivači zrakoplovnim gorivom besplatno **i bez odgode** pružaju relevantne informacije operatorima zrakoplova u svrhu izvješćivanja o uporabi održivih zrakoplovnih goriva u skladu s odredbama

članka 7. ove Uredbe ili u okviru sustava za stakleničke plinove.

članka 7. ove Uredbe ili u okviru sustava za stakleničke plinove.

Amandman 61

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) emisije tijekom životnog ciklusa, podrijetlo sirovina i postupak pretvorbe svake vrste održivog zrakoplovnog goriva isporučene u zračne luke Unije.

Izmjena

(c) emisije tijekom životnog ciklusa, ***svojsva***, podrijetlo sirovina i postupak pretvorbe svake vrste održivog zrakoplovnog goriva isporučene u zračne luke Unije.

Amandman 62

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka ca (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(ca) je li za proizvodnju određene pošiljke goriva predviđen program potpore kako je definiran u članku 2. točki 5. Direktive (EU) 2018/2001 i, po potrebi, vrsta programa potpore.

Amandman 63

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka cb (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cb) energetska sadržaj vodika i/ili električne energije dostavljene svakoj zračnoj luci Unije.

Amandman 64

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka cc (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cc) prosječan aromatski sadržaj u konvencionalnom zrakoplovnom gorivu u svakoj seriji isporučenoj u svakoj zračnoj luci Unije;

Amandman 65

Prijedlog uredbe

Članak 9. – stavak 1. – točka cd (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(cd) prosječan sadržaj sumpora u konvencionalnom zrakoplovnom gorivu u svakoj seriji isporučenoj u svakoj zračnoj luci Unije.

Amandman 66

Prijedlog uredbe

Članak 9.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 9.a

Sustav Unije za označivanje ekološke učinkovitosti zrakoplovstva

Komisija uspostavlja sveobuhvatan sustav Unije za označivanje ekološke učinkovitosti zrakoplovstva koji se primjenjuje na operatore zrakoplova i letove u komercijalnom zračnom prijevozu koji su obuhvaćeni područjem primjene ove Uredbe kako bi se potaknulo smanjenje emisija i povećala transparentnost informacija. Oznaka i relevantne informacije o ekološkoj učinkovitosti leta, kao i informacije o tipičnim emisijama stakleničkih plinova alternativnih načina prijevoza za isto putovanje i prosječno trajanje putovanja prema načinu prijevoza, potrošaču se stavljaju na raspolaganje na jasan i vidljiv

način prije kupnje karte.

Komisija do 1. siječnja 2024. donosi delegirani akt u skladu s člankom 13.b radi dopune ove Uredbe utvrđivanjem detaljnih odredbi za funkcioniranje sustava Unije za označivanje ekološke učinkovitosti letova i tehničkih standarda na kojima se temelji.

Amandman 67

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

(1) Države članice imenuju nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za provedbu ove Uredbe i za izricanje novčanih kazni operatorima zrakoplova, zračnim lukama Unije i **opskrbljivačima** gorivom. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

Izmjena

(1) Države članice imenuju nadležno tijelo ili nadležna tijela odgovorna za provedbu ove Uredbe i za izricanje novčanih kazni operatorima zrakoplova, zračnim lukama Unije, **opskrbljivačima gorivom i pružateljima zemaljskih usluga opskrbe** gorivom. Države članice o tome obavješćuju Komisiju.

Amandman 68

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Agencija nadležnim tijelima država članica dostavlja podatke primljene u skladu s člancima 7. i 9. Agencija nadležnim tijelima dostavlja i zbirne podatke operatora zrakoplova i opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za koje su ta tijela nadležna u skladu sa stavcima 3., 4. i 5.

Izmjena

(2) Agencija **nadležnom tijelu ili** nadležnim tijelima država članica dostavlja podatke primljene u skladu s člancima 7. i 9. Agencija **nadležnom tijelu ili** nadležnim tijelima dostavlja i zbirne podatke operatora zrakoplova i opskrbljivača zrakoplovnim gorivom za koje **je to tijelo nadležno ili za koje** su ta tijela nadležna u skladu sa stavcima 3., 4. i 5.

Amandman 69

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 3.

Tekst koji je predložila Komisija

(3) **Tijela** nadležna za operatore zrakoplova određuju se u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 748/2009¹⁶.

¹⁶ Uredba Komisije (EZ) br. 748/2009 od 5. kolovoza 2009. o popisu operatora zrakoplova koji su obavljali zrakoplovnu aktivnost iz Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ.

Izmjena

(3) **Tijelo ili tijela** nadležna za operatore zrakoplova određuju se u skladu s Uredbom Komisije (EZ) br. 748/2009.

¹⁶ Uredba Komisije (EZ) br. 748/2009 od 5. kolovoza 2009. o popisu operatora zrakoplova koji su obavljali zrakoplovnu aktivnost iz Priloga I. Direktivi 2003/87/EZ.

Amandman 70

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 4.

Tekst koji je predložila Komisija

(4) **Tijela** nadležna za zračne luke Unije određuju se na temelju teritorijalne nadležnosti.

Izmjena

(4) **Tijelo ili tijela** nadležna za zračne luke Unije određuju se na temelju teritorijalne nadležnosti.

Amandman 71

Prijedlog uredbe

Članak 10. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) **Tijela** nadležna za opskrbljivače zrakoplovnim gorivom određuju se prema državi članici njihova poslovnog nastana.

Izmjena

(5) **Tijelo ili tijela** nadležna za opskrbljivače zrakoplovnim gorivom određuju se prema državi članici njihova poslovnog nastana.

Amandman 72

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 2.

Tekst koji je predložila Komisija

(2) Države članice osiguravaju da svi operatori zrakoplova koji ne ispune obveze utvrđene u **članku 5.** podliježu administrativnoj novčanoj kazni. Ta kazna mora biti barem dvostruko veća od umnoška prosječne godišnje cijene zrakoplovnog goriva po toni i ukupne godišnje količine nenačunjenog goriva.

Amandman 73

Prijedlog uredbe

Članak 11. stavak 2.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Amandman 74

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 5.

Tekst koji je predložila Komisija

(5) U odluci o izricanju administrativnih novčanih kazni iz stavaka 3. i 4. nadležno tijelo objašnjava metodologiju koju je primijenilo za određivanje cijene zrakoplovnog goriva, održivog zrakoplovnog goriva i sintetičkog zrakoplovnog goriva na tržištu Unije na temelju provjerljivih i objektivnih kriterija.

Izmjena

(2) Države članice osiguravaju da svi operatori zrakoplova koji ne ispune obveze utvrđene u **člancima 5. i 5.a** podliježu administrativnoj novčanoj kazni. Ta kazna mora biti barem dvostruko veća od umnoška prosječne godišnje cijene zrakoplovnog goriva po toni i ukupne godišnje količine nenačunjenog goriva.

Izmjena

(2.a) Države članice osiguravaju da svaka zračna luka Unije ili svaki pružatelj zemaljskih usluga opskrbe gorivom koji ne ispunjava obveze iz članka 6. podliježe administrativnoj novčanoj kazni. Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 13.b radi utvrđivanja smjernica za izračun visine kazne.

Izmjena

(5) U odluci o izricanju administrativnih novčanih kazni iz stavaka 2., 3. i 4. nadležno tijelo objašnjava metodologiju koju je primijenilo za određivanje cijene zrakoplovnog goriva, održivog zrakoplovnog goriva i sintetičkog zrakoplovnog goriva na tržištu Unije na temelju provjerljivih i objektivnih kriterija.

Amandman 75

Prijedlog uredbe

Članak 11. – stavak 7.

Tekst koji je predložila Komisija

(7) Države članice uspostavljaju potreban pravni i administrativni okvir na nacionalnoj razini kako bi osigurale ispunjenje obveza i naplatu administrativnih novčanih kazni. ***Kao dodatak jamstvu EU-a države članice prenose iznos prikupljen naplatom tih administrativnih novčanih kazni u investicijski instrument za zelenu tranziciju programa InvestEU.***

Izmjena

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

Amandman 76

Prijedlog uredbe

Članak 11.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 11.a

Dodjeljivanje prihoda ostvarenih od sankcija za potporu održivim zrakoplovnim gorivima

Iznos prikupljen naplatom administrativnih novčanih kazni iz članka 11. dodjeljuje se za potporu zajedničkim projektima, posebno prekograničnim projektima, koji su usmjereni na brzu proizvodnju i uvođenje održivog zrakoplovnog goriva, pri čemu se u obzir uzima široka geografska pokrivenost, za poticanje smanjenja emisija stakleničkih plinova u zrakoplovnom sektoru, uključujući razvoj, ispitivanje i uvođenje inovativnih tehnologija za zrakoplove koje mogu znatno smanjiti emisije, te za preraspodjelu, prekvalifikaciju i usavršavanje radnika u kvalitetnom socijalnom dijalogu sa socijalnim

partnerima.

Prihodi ostvareni od kazni iz prvog podstavka dodjeljuju se Inovacijskom fondu iz članka 10.a stavka 8.

Direktive 2003/87/EZ. Ti prihodi čine vanjske namjenske prihode u skladu s člankom 21. stavkom 5. Financijske uredbe i primjenjuju se u skladu s pravilima za Inovacijski fond.

Amandman 77

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – uvodni dio

Tekst koji je predložila Komisija

Agencija svake godine objavljuje tehničko izvješće na temelju godišnjih izvješća iz članaka 7. i 9. To izvješće sadržava barem sljedeće informacije:

Izmjena

Agencija svake godine **priprema i javno** objavljuje tehničko izvješće **i sažetak** na temelju godišnjih izvješća iz članaka 7. i 9. To izvješće sadržava barem sljedeće informacije:

Amandman 78

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) količinu održivog zrakoplovnog goriva i sintetičkog zrakoplovnog goriva isporučenu na razini Unije, ukupno i za svaku zračnu luku Unije;

Izmjena

(b) količinu održivog zrakoplovnog goriva **po vrsti sirovine za gorivo** i sintetičkog zrakoplovnog goriva isporučenu na razini Unije, ukupno, **za svaku državu članicu** i za svaku zračnu luku Unije;

Amandman 79

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) stanje tržišta, uključujući podatke o

Izmjena

(c) stanje tržišta, uključujući podatke o

cijenama, i trendove u proizvodnji i uporabi održivog zrakoplovnog goriva u Uniji;

cijenama, i trendove u proizvodnji i uporabi održivog zrakoplovnog goriva u Uniji **i u svakoj državi članici;**

Amandman 80

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) status usklađenosti ***zračnih luka*** u pogledu obveza utvrđenih u članku 6.;

Izmjena

(d) status usklađenosti ***svake zračne luke*** u pogledu obveza utvrđenih u članku 6.;

Amandman 81

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka f

Tekst koji je predložila Komisija

(f) podrijetlo i ***svojstva*** svih održivih zrakoplovnih goriva koja su operatori zrakoplova kupili za uporabu na letovima iz zračnih luka Unije.

Izmjena

(f) podrijetlo, ***svojstva i tehnologiju pretvorbe*** svih održivih zrakoplovnih goriva koja su operatori zrakoplova kupili za uporabu na letovima iz zračnih luka Unije.

Amandman 82

Prijedlog uredbe

Članak 12. – stavak 1. – točka fa (nova)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

(fa) utjecaj sirovina koje se upotrebljavaju za proizvodnju goriva na okoliš i bioraznolikost.

Amandman 83

Prijedlog uredbe

Članak 13. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Odstupajući od članka 4., od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca **2029.** opskrbljivači zrakoplovnim gorivom za svako razdoblje izvješćivanja mogu isporučiti minimalni udio održivog zrakoplovnog goriva utvrđen u Prilogu I. kao ponderirani prosjek ukupne količine zrakoplovnog goriva isporučene u zračne luke Unije za to razdoblje izvješćivanja.

Amandman 84

Prijedlog uredbe Članak 13.a (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Odstupajući od članka 4., od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca **2027.** opskrbljivači zrakoplovnim gorivom za svako razdoblje izvješćivanja mogu isporučiti minimalni udio održivog zrakoplovnog goriva utvrđen u Prilogu I. kao ponderirani prosjek ukupne količine zrakoplovnog goriva isporučene u zračne luke Unije za to razdoblje izvješćivanja.

Izmjena

Članak 13.a

Mogućnost sudjelovanja za zračne luke i operatore zrakoplova

Zračna luka koja se nalazi na teritoriju Unije ili operator zrakoplova koji posluje iz zračnih luka Unije, koji nisu obuhvaćeni područjem primjene definicija iz članka 3., mogu zatražiti da ih se smatra zračnom lukom odnosno operatorom zrakoplova Unije na temelju ove Uredbe ako o tome obavijeste Komisiju, Agenciju i nadležna tijela.

Amandman 85

Prijedlog uredbe Članak 13.b (novi)

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Članak 13.b

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno

uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlasti za donošenje delegiranih akata iz članaka 5., 9.a i 11. dodjeljuju se Komisiji na neodređeno vrijeme od [datum stupanja na snagu ove Uredbe].

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članaka 5., 9.a i 11. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članaka 5., 9.a i 11. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za jedna mjesec na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Amandman 86

Prijedlog uredbe

Članak 14. – stavak 1.

Tekst koji je predložila Komisija

Izmjena

Do 1. siječnja **2028.** i svakih pet godina

Do 1. siječnja **2026.** i svakih pet godina

nakon toga *službe Komisije* Europskom parlamentu i Vijeću *podnose* izvješće o *razvoju tržišta zrakoplovnih goriva i njegovu utjecaju na unutarnje zrakoplovno tržište Unije, među ostalim i o mogućem proširenju područja primjene ove Uredbe na druge izvore energije, te o drugim vrstama sintetičkih goriva utvrđenima Direktivom o energiji iz obnovljivih izvora, mogućoj reviziji minimalnih udjela navedenih u članku 4. i Prilogu I. i iznosu administrativnih novčanih kazni. Izvješće mora sadržavati informacije, ako su dostupne, o razvoju potencijalnog okvira politike za uporabu održivih zrakoplovnih goriva na razini ICAO-a. U izvješću se opisuje i tehnološki napredak u području istraživanja i inovacija u zrakoplovnoj industriji koji je relevantan za održiva zrakoplovna goriva, među ostalim i u pogledu smanjenja emisija koje ne sadržavaju CO₂. U izvješću se mogu razmotriti potreba za izmjenom ove Uredbe i, prema potrebi, mogućnosti izmjene u skladu s potencijalnim okvirom politike o uporabi održivih zrakoplovnih goriva na razini ICAO-a.*

nakon toga *Komisija* Europskom parlamentu i Vijeću *podnosi* izvješće o *evaluaciji* ove Uredbe i *javno ga objavljuje. Komisija izvještava o:*

- (a) razvoju tržišta zrakoplovnih tehnologija i goriva, posebno o razvoju održivih zrakoplovnih goriva, i njegovu utjecaju na unutarnje zrakoplovno tržište i konkurentnost Unije, među ostalim o socijalnim učincima i povezanim potrebama za zapošljavanjem i osposobljavanjem;*
- (b) razvoju djelatnosti zračnih luka u odnosu na emisije stakleničkih plinova i emisije koje nisu CO₂ te kvaliteti zraka i onečišćenju bukom u zračnim lukama i oko njih;*
- (c) detaljnoj analizi i kvantifikaciji nabave sirovina za održivo zrakoplovno gorivo kako bi se postigli ciljevi utvrđeni u Prilogu I. ovoj Uredbi;*
- (d) informacijama o uporabi održivih zrakoplovnih goriva u susjednim*

zemljama Unije i na globalnoj razini;

(e) informacijama, ako su dostupne, o razvoju potencijalnog okvira politike za uporabu održivih zrakoplovnih goriva na razini ICAO-a;

(f) tehnološkom napretku u području istraživanja i inovacija u zrakoplovnoj industriji koji je relevantan za ovu Uredbu, među ostalim i u pogledu razvoja tehnologija kao što su zrakoplovi na električni pogon ili pogon na vodik i smanjenja emisija CO₂ i emisija koje ne sadržavaju CO₂;

(g) korištenju prihoda ostvarenih od administrativnih novčanih kazni iz članka 11.;

(h) potencijalnim koristima i kompromisima koji proizlaze iz proširenja obveza opskrbe SAF-om iz članka 4. i Priloga I. i opskrbe gorivom iz članka 5. na privatne rekreativne letove nakon sveobuhvatne procjene učinka.

2. Komisija izvješćima iz ovog članka po potrebi prilaže zakonodavne prijedloge o izmjeni ove Uredbe, posebno u pogledu:

(a) minimalnih udjela iz članka 4. i Priloga I.;

(b) usklađivanja ove Uredbe s potencijalnim okvirom politike o uporabi održivih zrakoplovnih goriva na razini ICAO-a na način koji je u skladu s ciljem očuvanja integriteta okoliša i učinkovitosti mjera Unije u području klime, posebno s ciljem Unije za smanjenje emisija stakleničkih plinova u gospodarstvu do 2030. i s ciljem klimatske neutralnosti kako je utvrđen u Uredbi (EU) 2021/1119 Europskog parlamenta i Vijeća^{1a} („Europski zakon o klimi”);

(c) potrebe za mjerama za sprečavanje mogućeg istjecanja ugljika i nepovoljnog konkurentnog položaja za letove iz zračne luke Unije s konačnim odredištem u trećim zemljama u kojima ne postoje obveze miješanja ekvivalentne onima

utvrđenima u ovoj Uredbi.

Amandman 87

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka a

Tekst koji je predložila Komisija

(a) Od 1. siječnja 2025. minimalni udio SAF-ova od 2 %.

Izmjena

(a) Od 1. siječnja 2025. minimalni udio SAF-ova od 2 %, **od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 0,03 %.**

Amandman 88

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka b

Tekst koji je predložila Komisija

(b) Od 1. siječnja 2030. minimalni udio SAF-ova od 5 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 0,7 %.

Izmjena

(b) Od 1. siječnja 2030. minimalni udio SAF-ova od 8 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 2,5 %.

Amandman 89

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka c

Tekst koji je predložila Komisija

(c) Od 1. siječnja 2035. minimalni udio SAF-ova od 20 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 5 %.

Izmjena

(c) Od 1. siječnja 2035. minimalni udio SAF-ova od 21 %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od 10 %.

Amandman 90

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka d

Tekst koji je predložila Komisija

(d) Od 1. siječnja 2040. minimalni udio SAF-ova od 32 %, od čega minimalni udio

Izmjena

(d) Od 1. siječnja 2040. minimalni udio SAF-ova od 40 %, od čega minimalni udio

sintetičkih zrakoplovnih goriva od **8** %.

sintetičkih zrakoplovnih goriva od **20** %.

Amandman 91

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka e

Tekst koji je predložila Komisija

(e) Od 1. siječnja 2045. minimalni udio SAF-ova od **38** %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od **11** %.

Izmjena

(e) Od 1. siječnja 2045. minimalni udio SAF-ova od **60** %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od **30** %.

Amandman 92

Prijedlog uredbe Prilog I. – točka f

Tekst koji je predložila Komisija

(f) Od 1. siječnja 2050. **minimalni** udio SAF-ova od **63** %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od **28** %.

Izmjena

(f) Od 1. siječnja 2050. udio SAF-ova od **100** %, od čega minimalni udio sintetičkih zrakoplovnih goriva od **65** %, **ne dovodeći u pitanje članak 14.**

POSTUPAK U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

Naslov	Osiguravanje jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz
Referentni dokumenti	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Nadležni odbor Datum objave na plenarnoj sjednici	TRAN 13.9.2021
Odbori koji su dali mišljenje Datum objave na plenarnoj sjednici	ENVI 13.9.2021
Pridruženi odbori - datum objave na plenarnoj sjednici	11.11.2021
Izjavitelj(ica) za mišljenje Datum imenovanja	Nicolás González Casares 16.9.2021
Razmatranje u odboru	14.2.2022
Datum usvajanja	28.4.2022
Rezultat konačnog glasovanja	+: 46 -: 14 0: 26
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Søgaaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Dace Melbārde, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

KONAČNO POIMENIČNO GLASOVANJE U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

46	+
NI	Athanasios Konstantinou
PPE	Stanislav Polčák
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

14	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooken, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Silvia Sardone
PPE	Marian-Jean Marinescu

26	0
ID	Mathilde Androuët, Aurélia Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjård, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyraiki, Pernille Weiss

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani