

Lagrådsremiss

Säkerställande av lika villkor för hållbar luftransport

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 30 januari 2025

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås en ny lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen. Lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar luftransport (ReFuelEU Aviation). I lagen behandlas frågor om sanktionsavgift, tillsyn och överklagande. Lagförslaget innebär att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen. I lagen anges också vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vid tillsyn.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 maj 2025.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen.....	4
3	Ärendet och dess beredning	7
4	Bakgrund.....	7
4.1	EU-förordningen	7
4.1.1	Närmare om syfte och innehåll i förordningen	7
4.1.2	Behöriga myndigheter	9
5	Nuvarande svenska bestämmelser som rör hållbara flygbränslen	10
6	Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen	11
6.1	En ny lag införs	11
7	Undantag från EU-förordningens tankningskrav	12
8	Tillsyn	13
9	Överträdelser ska leda till sanktioner	15
9.1	EU-förordningens krav på bestämmelser om sanktioner	15
9.2	Sanktionsavgift för flygbränsleleverantörer	16
9.3	Sanktionsavgift för luftfartygsoperatörer	17
9.4	Sanktioner för unionsflygplatsers ledningsenhet.....	18
9.5	Prövning av sanktionsavgift	20
9.6	Betalning och verkställighet.....	21
10	Överklagande	22
11	Ikraftträdandebestämmelser	23
12	Konsekvenser.....	24
13	Författningskommentar.....	25
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation)	32
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation)	62
Bilaga 3	Promemorians lagförslag.....	63
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna	66

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen.

2 Förslag till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen kompletterar en EU-förordning

1 § Denna lag kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

EU-förordningen innehåller krav på att

1. vid flygplatser tillhandahålla flygbränslen som i viss omfattning ska bestå av hållbart flygbränsle,
2. tanka hållbara flygbränslen, och
3. underlätta tillgången till hållbara flygbränslen.

Ordförklaringar

2 § Med *EU-förordningen* avses i denna lag Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405, i den ursprungliga lydelsen.

3 § Med *luftfartygsoperatör*, *flygbränsleleverantör*, *hållbart flygbränsle*, *syntetiskt flygbränsle*, *konventionellt flygbränsle* och *årlig otankad mängd* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

Undantag från tankningskrav

4 § Frågor om undantag enligt artikel 5.3 i EU-förordningen från förordningens tankningskrav prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsyn

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

6 § Tillsynsmyndigheten har rätt att i den utsträckning som behövs för tillsynen

1. ta del av upplysningar och handlingar, och
2. få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

8 § Polismyndigheten ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Hjälpen får begäras endast om

1. särskilda omständigheter gör att det kan befaras att tillsynsåtgärden inte kan utföras utan en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387), eller
2. det annars finns synnerliga skäl.

Avgifter för prövning och tillsyn

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för en myndighets kostnader för att pröva ansökan om undantag enligt 4 § och för tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och
2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Sanktionsavgifter

10 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel hållbart flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses vara uppfylld.

11 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel syntetiskt flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses vara uppfylld.

Sanktionsavgiften ska bestämmas med hänsyn till det som sägs i artikel 12.5 i EU-förordningen om att undvika dubbla sanktioner.

12 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 9.2 eller 10 i EU-förordningen genom att lämna vilseledande eller felaktig information om flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som den vilseledande eller felaktiga informationen avser.

13 § En luftfartygsoperatör som inte följer ett tankningskrav i artikel 5 i EU-förordningen ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.

14 § För en upprepad överträdelse får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som beräknas enligt 10–13 §§ med ett tillägg om högst 10 procent.

Prövning av sanktionsavgift

15 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om sanktionsavgifter.

16 § Det får inte tas ut en sanktionsavgift om överträdelsen omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite och överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

17 § Det får endast tas ut en sanktionsavgift om den som anspråket riktas mot, inom fem år från tidpunkten för överträdelsen, har delgetts en upplysning om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

18 § Om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiften helt eller delvis sättas ned.

Betalning av sanktionsavgift

19 § En sanktionsavgift ska betalas till den myndighet som har beslutat att ta ut avgiften. Avgiften ska betalas senast 30 dagar efter det att beslutet har fått laga kraft.

Om sanktionsavgiften inte har betalats i rätt tid, ska myndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

Avgiften tillfaller staten.

Överklagande

20 § Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut i frågor om undantag från tankningskrav enligt 4 §,
2. beslut om föreläggande enligt 7 §, och
3. beslut om att ta ut en sanktionsavgift enligt denna lag.

Andra beslut enligt denna lag eller enligt EU-förordningen får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2025.

3 Ärendet och dess beredning

Inom Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet har promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation) utarbetats.

Promemorian innehåller förslag på kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). Syftet med EU-förordningen är att på ett konkurrensneutralt sätt öka användningen av och tillgången på hållbara bränslen inom luftfarten. EU-förordningen finns i *bilaga 1*.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 2*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (dnr LI2024/01687).

I denna lagrådsremiss behandlas promemorians lagförslag.

4 Bakgrund

4.1 EU-förordningen

4.1.1 Närmare om syfte och innehåll i förordningen

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation), i denna lagrådsremiss benämnd EU-förordningen, innehåller bestämmelser som ska öka användningen av och tillgången på hållbara bränslen inom luftfarten. EU-förordningen ingår i EU:s klimatpaket, det s.k. 55-procentspaketet (Fit for 55), som ska bidra till att EU når sitt mål om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till 2030, jämfört med 1990.

EU-förordningen omfattar alla flyg som avgår från en unionsflygplats, dvs. en flygplats inom EU som har fler än 800 000 passagerare eller gods- trafik på mer än 100 000 ton frakt per år. EU-förordningen innehåller krav på att flygbränslen som tillhandahålls vid en unionsflygplats, i viss omfattning, ska bestå av hållbart flygbränsle och att sådant hållbart flygbränsle ska tankas. Vidare ställs krav på att underlätta tillgången till hållbara flygbränslen. För att uppfylla dessa krav och själva syftet med EU-förordningen ställs därför krav på luftfartygsoperatörerna, flygbränsleleverantörerna och ledningsenheterna på unionsflygplatserna.

Av artikel 4 framgår att flygbränsleleverantörer som omfattas av EU-förordningen ska säkerställa att allt flygbränsle som tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid varje unionsflygplats innehåller en minimiandel hållbart flygbränsle, inklusive en minimiandel syntetiskt flygbränsle i enlighet med de värden och tillämpningsdatum som anges i bilaga I till EU-förord-

ningen. Flygbränsleleverantörer ska gradvis öka inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt flygbränsle från och med den 1 januari 2025 då miniminivån är 2 procent hållbara flygbränslen. Från och med den 1 januari 2030 är miniminivån 6 procent. Då införs också ett särskilt krav på inblandning av syntetiska flygbränslen med en miniminivå på 0,7 procent. Miniminivån höjs sedan successivt vart femte år fram till 2050 då den ligger på 70 procent, varav minst 35 procent syntetiska flygbränslen.

Bränsleleverantörerna ska årligen uppfylla miniminivåerna och rapportera vilka totala volymer flygbränsle de levererar, inklusive andelen hållbara flygbränslen och deras livscykelutsläpp.

Med hållbara flygbränslen (Sustainable Aviation Fuels, SAF) avses bränslen som kan blandas in i flygbränsle och som är

- a) syntetiska flygbränslen,
- b) biodrivmedel för flyg, eller
- c) återvunna kolbaserade flygbränslen.

Biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor räknas inte som hållbara flygbränslen enligt EU-förordningen.

Av artikel 5 framgår att luftfartygsoperatörer har ett tankningskrav som innebär att den årliga mängd flygbränsle som de ska tanka vid en unionsflygplats ska vara minst 90 procent av det årliga flygbränslebehovet. För att säkerställa lika villkor på hela unionens lufttransportmarknad och undvika s.k. ekonomitankning, dvs. att flygbolag väljer att föra med sig extra bränsle till Sverige från ett land med billigare bränsle, krävs att den mängd bränsle som tankas före avgången från en viss unionsflygplats motsvarar den mängd bränsle som behövs för att genomföra de flygningar som avgår från den flygplatsen. Flygbolagen ska årligen rapportera bland annat den totala mängd flygbränsle som tankats vid varje unionsflygplats. För varje inköp av hållbart flygbränsle ska bolagen även rapportera vilken typ och andel av hållbart flygbränsle de tankar, och varifrån det levererats. Kravet på tankning gäller inte flygningar för samhällsviktiga uppgifter som t.ex. militära ändamål, brandbekämpning, sjuktransporter och polisen. Reglerna i EU-förordningen öppnar dock för möjligheten att tillämpa regleringen även för flygningar som utför samhällsviktiga tjänster. Närmare om dessa förutsättningar framgår av artikel 2.3. Flygplatserna ska i sin tur se till att det finns nödvändig infrastruktur på plats som gör det möjligt att tanka hållbara flygbränslen. Luftfartygsoperatörerna är enligt artikel 11.5 i EU-förordningen tilldelade, eller kommer att tilldelas, en administrerande medlemsstat, jfr avsnitt 8. Där hänvisas till den process som används för att administrera de luftfartygsoperatörer som ingår i EU:s utsläppshandelssystem (EU Emissions Trading System, EU ETS). För EU ETS publicerar kommissionen årligen, vanligen i mars, en lista över identifierade luftfartygsoperatörer och deras administrerande medlemsstat, se kommissionens förordning (EU) 2023/838 av den 23 mars 2023 om ändring i kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 av den 5 augusti 2009 om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I i direktiv 2003/87/EG med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör. Av listan framgår endast vilket land

som administrativt ansvarar för respektive luftfartygsoperatör, inte om de har några skyldigheter inom EU ETS.

EU-förordningens krav på att hållbara flygbränslen ska finnas på alla unionsflygplatser och att flygbolagen åläggs att tanka där syftar till att upprätthålla en konkurrensneutralitet mellan olika flygplatser och flygbolag. Fram till och med den 31 december 2034 finns dock en flexibilitetsmekanism i EU-förordningen som innebär att flygbränsleleverantörerna kan leverera flygbränsle som innehåller högre andelar hållbara flygbränslen på vissa flygplatser för att kompensera för lägre andelar hållbara flygbränslen på andra flygplatser. Under denna övergångsperiod tillåts alltså andelen hållbart flygbränsle variera mellan olika unionsflygplatser på så sätt att en flygbränsleleverantör för varje rapporteringsperiod får tillhandahålla minimiandelarna hållbart flygbränsle som ett viktat genomsnitt för allt flygbränsle som leverantören levererat på unionsflygplatser under den rapporteringsperioden.

Av artikel 6 framgår att unionsflygplatsernas ledningsenheter ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller den minimiandel hållbart flygbränsle som krävs enligt EU-förordningen. En unionsflygplats är en flygplats enligt definitionen i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG, där passagerartrafiken under föregående rapporteringsperiod översteg 800 000 passagerare eller godstrafiken översteg 100 000 ton. Fem svenska flygplatser uppfyllde kriterierna för unionsflygplats 2023: Göteborg Landvetter flygplats, Luleå Kallax flygplats, Malmö Sturup flygplats, Stockholm Arlanda flygplats och Stockholm Bromma flygplats. Det finns enligt förordningen möjlighet för en flygplats som inte uppfyller kriterierna för unionsflygplats att frivilligt ansluta sig till regelverket.

EU-förordningen kräver effektiva sanktioner för överträdelser. Enligt artikel 12 ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelser och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, och särskilt beakta överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Regler om sanktioner ska finnas för luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsers ledningsenhet och flygbränsleleverantörer som omfattas av EU-förordningen.

4.1.2 Behöriga myndigheter

Enligt artikel 11 i EU-förordningen ska medlemsstaterna utse den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för att genomföra förordningen. En huvuduppgift enligt EU-förordningen är att utfärda sanktioner för flygbränsleleverantörer, luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsers ledningsenheter som inte följer regleringen. Medlemsstaterna ska enligt artikeln även säkerställa att deras behöriga myndigheter utför uppgifter för tillsyn. Som det får förstås innebär det att de även ska utöva en mer allmän kontroll över att EU-förordningen följs, utan att det finns anledning att påföra sanktioner.

I promemorian föreslås att fördela tillsynsuppgifterna på två myndigheter, Transportstyrelsen respektive Statens energimyndighet. Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndspröv-

ning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen utövar bl.a. tillsyn över samtliga svenska flygplatser och svenska flygbolag som har ett drifttillstånd. Uppgiften att vara tillsynsmyndighet över luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsers ledningsenheter föreslås i promemorian utföras av Transportstyrelsen. Uppgiften att vara tillsynsmyndighet över flygbränsleleverantörer föreslås i promemorian utföras av Statens energimyndighet. Energimyndigheten är förvaltningsmyndighet för frågor om tillförsel och användning av energi i samhället.

Regeringen delar bedömningen som görs i promemorian att det bör införas ett tillsynsförfarande som fördelas på två myndigheter. Därför har regeringen beslutat om förordningen (2024:1002) om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen. I förordningen anges att Transportstyrelsen respektive Statens energimyndighet är behöriga myndigheter enligt EU-förordningen.

I fråga om övriga delar som rör tillsyn och sanktioner avser regeringen att reglera senare i förordning.

5 Nuvarande svenska bestämmelser som rör hållbara flygbränslen

Lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp genom inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselbränslen trädde i kraft den 1 juli 2018, härafter kallad reduktionspliktslagen. I lagen finns bestämmelser om att drivmedelsleverantörer ska minska växthusgasutsläppen från bensin och diesel (reduktionsplikt). Lagen har ändrats några gånger och bytte rubrik den 1 juli 2021 till lagen om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.

Den 1 augusti 2021 infördes en reduktionsplikt även för flygfotogen som innebär att leverantörer av flygfotogen är skyldiga att blanda in förnybara eller andra fossilfria drivmedel i fossil flygfotogen. Promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt, som arbetats fram inom Regeringskansliet, remitterades under hösten 2024. Promemorian finns tillgänglig i Klimat- och näringslivsdepartementet (dnr KN2024/01751). Där föreslås att bestämmelserna om reduktionsplikt för flygfotogen ska upphävas den 1 juli 2025 och att de inte ska tillämpas under perioden januari–juni 2025. De remissynpunkter som kommit in bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

6 Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen

6.1 En ny lag införs

<p>Regeringens förslag: Det ska införas en ny lag med bestämmelser som kompletterar EU-förordningen.</p>

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Flera av remissinstanserna som kommenterar regleringen i promemorian är positiva till EU-förordningen och anser att det är bra att införa en harmonisering av villkoren för hållbar lufttransport. Det gäller bland annat *Drivkraft Sverige* och *Preem AB*. De pekar dock samtidigt på att det finns en del oklarheter i EU-regleringen. *Preem AB* anser att definitionen av bränsleleverantörer, rapportering till unionsdatabasen och reglerna för beräkningen av sanktionsavgifter är otydliga och behöver klargöras. *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* är positiv till regleringen men anser att det EU-gemensamma regelverket är komplicerat, bland annat i fråga om måluppfyllelse och tillägger att målet för omställning av flygbränsle på EU-nivå är alldeles för lågt och anser därför att den gröna omställningen bör främjas ytterligare på nationell nivå. *2030-sekretariatet* tillstyrker i huvudsak förslaget i promemorian och tillägger att det är angeläget att klimatpåverkan från flyget minskar i snabb takt. Sverige bör även komplettera regleringen på så sätt att den inhemska produktionen stimuleras och att användningen av hållbara flygbränslen ökar samt minimera möjligheten att kompensera för lägre andelar hållbara flygbränslen på andra flygplatser. Vidare anser sekretariatet att Sverige bör ansluta de statliga flygplatserna till EU-förordningens krav på att tillhandahålla hållbara flygbränslen. *Swedavia AB* har inte några invändningar mot den ordning som föreslås i form av kompletterande reglering. *Trafikverket* och *Transportföretagen* är positiva till att det införs harmoniserade villkor för en hållbar lufttransport inom EU och att det ställs krav på att blanda in hållbara flygbränslen. De båda remissinstanserna framhåller vikten av att det säkerställs en ordning för att luftfartygsoperatörer som utför samhällsviktiga transporter undantas från kraven i EU-förordningen.

Skälen för regeringens förslag: EU-förordningen är direkt tillämplig i Sverige. En EU-förordning får inte införlivas eller transformeras till nationell rätt och medlemsstaterna får inte utfärda bestämmelser i sådana frågor som regleras i förordningen.

I avsnitt 4.1.1 redogörs för vad som avses med en unionsflygplats och att det enligt EU-förordningen finns möjlighet för en flygplats som inte uppfyller kriterierna för unionsflygplats att frivilligt ansluta sig till regelverket. *Drivkraft Sverige* efterfrågar i detta sammanhang ett tydliggörande av hur leveranser av hållbara flygbränslen ska säkerställas till eventuella tillkommande flygplatser som kommer att omfattas eller som väljer att ansluta sig till regelverket. Det kan dock konstateras att det framgår av artikel 6.1 i EU-förordningen att unionsflygplatsernas ledningsenheter är skyldiga att vidta de åtgärder som krävs för att underlätta tillgång till hållbara flygbränslen vilket enligt artikel 2.2 i EU-förordningen också är en förutsättning för att en flygplats som inte omfattas av definitionen för

en unionsflygplats ska behandlas som en sådan. *Trafikverket* och *Transportföretagen* anser att det är viktigt att luftfartygsoperatörer som utför sjukvårdsrelaterade eller andra samhällsviktiga transporter undantas från kraven i EU-förordningen. När det gäller luftfartyg som används för samhällsviktiga uppgifter som exempelvis militära ändamål, brandbekämpning, sjuktransporter och polisen undantas dessa flygningar som utgångspunkt från regleringen i EU-förordningen. Detta beror på att de genomförs under omständigheter som är av s.k. undantagskaraktär och exempelvis inte kan planeras på samma sätt som kommersiella flygningar. Regleringen i EU-förordningen öppnar dock i detta avseende för att en luftfartygsoperatör som är undantagen från tillämpningen av reglerna i EU-förordningen under vissa omständigheter får besluta att den ska omfattas av reglerna. Förfarandet för en sådan ordning anges närmare i artikel 2.3 i EU-förordningen. Även denna fråga regleras alltså i EU-förordningen och medlemsstaterna är därför förhindrade att utfärda bestämmelser inom aktuellt område.

EU-förordningen kräver att medlemsstaterna utser den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för att genomföra förordningen (artikel 11) och att nationella sanktioner införs (artikel 12). Det behövs även nationella bestämmelser som förtydligar förfarandet för att påföra sanktionsavgiften och bestämmelser om överklagande av de beslut som EU-förordningen ger upphov till. Medlemsstaterna är således skyldiga att se till att det finns sådana bestämmelser som gör att en EU-förordning kan tillämpas i praktiken och få effektivt genomslag.

EU-förordningen syftar till att på ett konkurrensneutralt sätt öka användningen av och tillgången på hållbara bränslen inom luftfarten i EU. Den metod för ökad användning av hållbara flygbränslen som EU-förordningen anvisar har ingen motsvarande svensk reglering i dag, vare sig för flyg eller andra typer av transportmedel. Därför är det lämpligt att de kompletteringar som krävs för att EU-förordningen ska kunna tillämpas effektivt görs i en ny lag. Det bör i lagen finnas en upplysningsbestämmelse om vad EU-förordningen kräver.

7 Undantag från EU-förordningens tankningskrav

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska pröva frågor om undantag från tankningskravet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* konstaterar att hanteringen av begäran om undantag för exempelvis utländska luftfartsoperatörer innebär en ny arbetsuppgift för myndigheten.

Skälen för regeringens förslag: Artikel 5 innehåller bestämmelser om tankningskrav för luftfartygsoperatörer. Det får beviljas undantag från tankningskraven under vissa omständigheter som anges i artikeln. En sådan begäran ska ställas till den behöriga myndigheten.

Enligt EU-förordningen ska den årliga mängd flygbränsle som luftfartygsoperatörer tankar vid en unionsflygplats vara minst 90 procent av det årliga flygbränslebehovet. En luftfartygsoperatör får underskrida detta tröskelvärde om det är nödvändigt för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet. I sådana fall ska luftfartygsoperatören motivera för den berörda myndigheten att den underskrider tröskelvärdet, se artikel 5.2 i EU-förordningen. En luftfartygsoperatör får även begära ett tillfälligt undantag från tankningskravet avseende flygningar på en specifik befintlig rutt eller ny rutt och under vissa omständigheter som anges i EU-förordningen. En sådan begäran ska göras hos den behöriga myndigheten. Närmare om förfarandet för att begära ett sådant undantag framgår av artikel 5.3 i EU-förordningen. EU-förordningen gör det alltså möjligt för flygbolagen att under en begränsad period underskrida tröskelvärdet för den mängd hållbart flygbränsle som ska tankas före avgång, på vissa flygvägar som börjar på unionsflygplatser, om det går att påvisa operativa svårigheter med tankningen och som bland annat kan inverka negativt på flygförbindelser i vissa områden.

8 Tillsyn

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att EU-förordningen följs och i övrigt utföra de uppgifter som framgår av EU-förordningen och av direkt tillämpliga EU-rättsakter som utfärdats med stöd av EU-förordningen.

Tillsynsmyndigheten ska i den utsträckning det behövs för tillsynen få upplysningar och ta del av handlingar samt få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder.

Tillsynsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Polismyndigheten ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna den hjälp som behövs för tillsynen. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för myndighetens kostnader för prövning och tillsyn.

Promemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* ställer sig positiv till förslaget i promemorian om utpekandet av tillsynsmyndigheter. *Transportstyrelsen* anser att tillsynsansvaret över luftfartygsoperatörer och flygplatsansvariga enligt EU-förordningens bestämmelser kräver kompetensutveckling på området.

Skälen för regeringens förslag

Tillsynsmyndighet

Enligt artikel 11 i EU-förordningen ska medlemsstaterna utse den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för genomförandet av förordningen och för att utfärda sanktionsavgifter för flygbränsleleverantörer,

luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsers ledningsenheter. Det framgår av artikel 11.5–7 vilken medlemsstat som ska utse de behöriga myndigheterna.

Behörig myndighet för en luftfartygsoperatör utses av den medlemsstat som är administrerande medlemsstat för operatören enligt den ansvarsfördelning som kommissionen anger i en särskild EU-förordning, nämligen kommissionens förordning (EG) nr 748/2009 av den 5 augusti 2009 om en förteckning över luftfartygsoperatörer som den 1 januari 2006 eller senare har bedrivit sådan luftfartsverksamhet som omfattas av bilaga I i direktiv 2003/87/EG med angivande av administrerande medlemsstat för varje luftfartygsoperatör. För luftfartygsoperatörer som inte finns upptagna i den förordningen, ska ansvarig medlemsstat fastställas i enlighet med artikel 18a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG. Kommissionen får bistå medlemsstaterna i tilldelningsprocessen.

Behörig myndighet för en viss flygbränsleleverantör ska utses av den medlemsstat där flygbränsleleverantören har sin huvudsakliga verksamhetsort. För flygbränsleleverantörer som inte har sin huvudsakliga verksamhetsort i en medlemsstat ska den ansvariga medlemsstaten vara den stat där leverantören levererat mest flygbränsle under 2023 alternativt där leverantören första gången tillhandahöll bränsle om den huvudsakliga verksamhetsorten inte ligger i en medlemsstat (artikel 11.8). En sådan leverantör har möjlighet att begära ändrad tilldelning till en annan medlemsstat.

I promemorian föreslås att Transportstyrelsen tilldelas uppgiften att vara tillsynsmyndighet över luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsers ledningsenheter. *Transportstyrelsen* uppger i detta sammanhang att de verktyg som används vid dagens tillsyn inte överensstämmer med de som används för att fullgöra kraven enligt EU-förordningen. Vidare uppger myndigheten att de behöver utveckla kompetensen bland annat för att genomföra utvärderingar och beräkningar enligt EU-förordningen.

Regeringen noterar att de metoder för utvärdering och beräkning som en tillsynsmyndighet ska tillämpa när den utför tillsynsuppgifter framgår av bestämmelserna i EU-förordningen. Det kan dock inte uteslutas att regelverket kommer att utvecklas och förtydligas ytterligare i den delen. Enligt artikel 11.3 i EU-förordningen ska kommissionen tillsammans med den Europeiska unionens byrå för luftsäkerhet (Easa) och medlemsstaternas behöriga myndigheter samarbeta och utbyta all relevant information för att säkerställa att EU-förordningen faktiskt genomförs och efterlevs. Det framgår också av artikel 17 i EU-förordningen att kommissionen regelbundet har att se över EU-förordningen i syfte att bland annat utvärdera tillämpningen av reglerna. Det bör därför utses en tillsynsmyndighet som ska utöva tillsyn över EU-förordningen och rättsakter som antagits med stöd av förordningen. Regeringen bör bestämma vilken myndighet som ska utöva denna tillsyn.

Befogenheter för tillsynsmyndigheten

Tillsynsmyndigheten bör kunna få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen som har anknytning till den verksamhet som tillsynen avser.

Tillträde bör dock endast ske i den utsträckning som behövs för tillsynen. Av integritetsskäl bör rätten till tillträde inte avse bostäder.

De myndigheter som utövar tillsyn bör få besluta de förelägganden, inbegripet förbud, som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen. Ett beslut om föreläggande bör få förenas med vite för att föreläggandet ska bli effektivt. Allmänna bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

Vid behov bör tillsynsmyndigheten kunna begära hjälp av Polismyndigheten. Möjligheten att ta hjälp av Polismyndigheten bör kunna aktualiseras exempelvis när det gäller att få tillgång till dokumentation och annat material som är nödvändigt för att genomföra tillsyn och som av eventuella omständigheter inte annars är möjligt utan den hjälp som Polismyndigheten kan bistå med.

Avgift för tillsyn

Principen är att en myndighetsverksamhet som avser prövning och tillsyn i huvudsak ska finansieras genom avgifter. Avgifterna ska över tid motsvara myndighetens kostnader för prövning och tillsyn. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för myndighetens kostnader för tillsynen.

9 Överträdelser ska leda till sanktioner

9.1 EU-förordningens krav på bestämmelser om sanktioner

Av artikel 12 i EU-förordningen följer att medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner vid överträdelse av bestämmelserna i förordningen och att alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att bestämmelserna tillämpas ska vidtas. Kompletterande regler om sanktioner ska finnas för flygbränsleleverantörer, luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsers ledningsenhet. De sanktionsverktyg som normalt står till buds för staten är bl.a. sanktionsavgifter eller vite.

EU-förordningen anger att flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer ska betala sanktionsavgift vid en eventuell överträdelse. Förordningen innehåller bestämmelser om den minsta avgift som ska påföras. Det kan inte uteslutas att det gradvisa införandet av hållbara flygbränslen på unionens lufttransportmarknad kommer att medföra extra bränslekostnader för flygbolagen eftersom hållbara flygbränslen för närvarande är dyrare att producera än konventionella flygbränslen. Vidare konstateras i EU-förordningen att bristande efterlevnad av kraven i EU-förordningen kan påverkas av att tillgången till hållbara flygbränslen i nuläget är begränsad, jfr avsnitt 9.5. Bedömningen är därför att den sanktionsavgift som minst krävs enligt EU-förordningen är väl avvägd. I denna lagrådsremiss föreslås därför att sanktionsavgiften ska vara det belopp som minst

krävs enligt EU-förordningen. EU-förordningen kräver att avgiften ska bestämmas så att den är proportionell och avskräckande med hänsyn till överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Bedömningen är att minimiavgiften så gott som alltid kommer att vara tillräckligt effektiv och avskräckande. Det som behövs för att följa EU-rättens krav är att kunna markera mot upprepade överträdelser. Det bör räcka att vid upprepade överträdelser kunna bestämma sanktionsavgiften så att den motsvarar den minimiavgift som EU-förordningen plus ett tillägg med högst 10 procent.

9.2 Sanktionsavgift för flygbränsleleverantörer

Regeringens förslag: Flygbränsleleverantörer ska betala sanktionsavgift för överträdelser av EU-förordningen.

Sanktionsavgift ska tas ut med ett belopp som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på

- konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses uppfyllt,

- syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses uppfyllt, och

- konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som avser vilseledande eller felaktig information.

För upprepade överträdelser får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som motsvarar den minimiavgift som EU-förordningen anger med ett tillägg om högst 10 procent.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Drivkraft Sverige* och *Preem AB* efterfrågar tydligare beskrivning av metoden för att beräkna genomsnittspriset för hållbara flygbränslen och förtydliganden i den del som avser flexibilitetsmekanism och hur den ska fungera i praktiken. *Svenska regionala flygplatser* anser att nivån som föreslås för sanktionsavgiften är rimlig och att den leder till god efterlevnad av regelverket.

Skälen för regeringens förslag: För flygbränsleleverantörer gäller enligt artikel 12.4 i EU-förordningen att sanktionsavgift ska tas ut av en leverantör som inte uppfyller kraven på att tillhandahålla minimiandelar hållbart flygbränsle enligt de närmare bestämmelser som framgår av artikel 4. Sanktionsavgiften ska enligt EU-förordningen fastställas till ett belopp som är minst dubbelt så högt som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen som avses ska kunna anses uppfyllda. Som redan nämnts i avsnitt 9.1 är tillgången till hållbara flygbränslen i nuläget begränsad på luftfartsmarknaden och att bristande efterlevnad av kraven i EU-förordningen kan påverkas av detta. Bedömningen är därför att sanktionsavgiften som minst krävs enligt EU-förordningen är väl

avvägd och att den uppfyller kraven på att vara effektiv, proportionell och avskräckande. Däremot behöver EU-rättens krav på att upprepade överträdelser särskilt ska beaktas uppfyllas. I denna lagrådsremiss föreslås att för upprepade överträdelser får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som motsvarar den minimiavgift som EU-förordningen anger med ett tillägg om högst 10 procent.

En flygbränsleleverantör ska också enligt artikel 12.5 betala en sanktionsavgift om skyldigheterna beträffande minimiandelar syntetiskt flygbränsle enligt artikel 4 inte uppfylls och, under perioden 1 januari 2030–31 december 2034, de genomsnittliga andelarna syntetiskt flygbränsle inte uppfylls. Beräkningsmetoden för avgiften framgår av artikel 12.5.

Sanktionsavgift ska också fastställas av den behöriga myndigheten och tas ut av en flygbränsleleverantör om denne bevisligen lämnat vilseledande eller felaktig information om det hållbara flygbränsle som den levererat, artikel 12.6. Denna avgift bör också fastställas till ett belopp som uppfyller EU-förordningens krav, dvs. den ska vara dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle men i detta fall, med avseende på vilken vilseledande eller felaktig information som lämnades. I artikel 12.4 i EU-förordningen anges att sanktionsavgiften ska beräknas utifrån det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle. Hur den faktiska inhämtningen av prisstatistik kommer att ske för att komma fram till genomsnittspriset anges inte närmare. Det bör dock noteras att Europeiska unionens byrå för luftsäkerhet (Easa) enligt artikel 13 varje år ska samla in och offentliggöra vissa uppgifter, bland annat information om hur prisskillnaden mellan hållbart flygbränsle och konventionella flygbränslen utvecklas.

Drivkraft Sverige och *Preem AB* efterfrågar också förtydliganden om hur systemet med s.k. flexibilitetsmekanismer enligt artikel 15 ska fungera i praktiken. *Preem AB* anser att det är bra att det till en början finns ett system av flexibilitet men anser att denna ordning inte bör gälla utanför landets gränser. Systemet med flexibilitetsmekanism innebär att flygbränsleleverantörerna kan leverera flygbränsle som innehåller högre andelar hållbara flygbränslen på vissa flygplatser för att kompensera för lägre andelar hållbara flygbränslen på andra flygplatser. Det får ske under en övergångsperiod till och med den 31 december 2034, jfr avsnitt 4.1.1. Enligt artikel 15 ska kommissionen se över och utvärdera utvecklingen av produktion och leverans av hållbara flygbränslen på unionsmarknaden. Om det bedöms lämpligt ska kommissionen lämna ett lagstiftningsförslag. Därför kan det inte uteslutas att reglerna om flexibilitetsmekanismer kan komma att justeras.

9.3 Sanktionsavgift för luftfartygsoperatörer

<p>Regeringens förslag: Luftfartygsoperatörer ska betala sanktionsavgift för överträdelser av EU-förordningen.</p>

Sanktionsavgift ska tas ut av en luftfartygsoperatör som inte följer tankningskraven i EU-förordningen med ett belopp som är dubbelt så högt som det belopp som motsvarar det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.

För upprepade överträdelser får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som motsvarar den minimiavgift som EU-förordningen anger med ett tillägg om högst 10 procent.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska regionala flygplatser* anser att nivån som föreslås för sanktionsavgiften är rimlig och att den leder till god efterlevnad av regelverket.

Skälen för regeringens förslag: Enligt artikel 12.2 i EU-förordningen ska det tas ut sanktionsavgift av en luftfartygsoperatör som inte uppfyller de tankningskrav som följer av artikel 5 i EU-förordningen. Artikel 12.2 anger att en sådan sanktionsavgift ska fastställas till ett belopp som är minst dubbelt så högt som det belopp som blir resultatet av det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden. I likhet med det som föreslås för flygbränsleleverantörer i avsnitt 9.2 föreslås att en sanktionsavgift som påförs en luftfartygsoperatör ska fastställas till ett belopp som uppfyller EU-förordningens krav. Vidare föreslås att för upprepade överträdelser får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som motsvarar den minimiavgift som EU-förordningen anger med ett tillägg om högst 10 procent.

9.4 Sanktioner för unionsflygplatsers ledningsenhet

Regeringens bedömning: Ett föreläggande får beslutas om det behövs för tillsynen av en unionsflygplats ledningsenhet. Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Swedavia* har inte några invändningar mot förslagen men ställer sig frågande till vad som förväntas av flygplatsernas ledningsenheter. *Transportföretagen* anser att det är ett viktigt mål att vidta alla nödvändiga åtgärder för att underlätta tillgången till hållbara flygbränslen men anser att kraven i EU-förordningen behöver förtydligas för att det ska vara genomförbart. De efterfrågar samtidigt tydliga riktlinjer för flygplatsernas ansvar. Transportföretagen vill också se regler som tar hänsyn till att bränsletillgången ibland ligger utanför flygplatsens kontroll, exempelvis när bränsleinfrastrukturen ägs och drivs av externa aktörer. *Svenska regionala flygplatser* anser att vitesförfarandet som föreslås för en unionsflygplats ledningsenhet är rimligt med hänsyn till att tillgången till hållbart flygbränsle initialt kan vara begränsad men tillägger att detta också kan vara hämmande för att ta lokala initiativ då flygbränslet företrädesvis tilldelas unionsflygplatserna. *Naturvårdsverket* anser att det bör redogöras närmare för tillämpningen av ett vitesföreläggande.

Skälen för regeringens bedömning: En unionsflygplats ledningsenhet är enligt EU-förordningen skyldig att vidta nödvändiga åtgärder för att

underlätta för luftfartygsoperatörer att ha tillgång till hållbart flygbränsle. Unionsflygplats ledningsenhet definieras i artikel 3 i EU-förordningen.

Det framgår av artikel 6 i EU-förordningen att om luftfartygsoperatörer rapporterar till den behöriga myndigheten om svårigheter att få tillgång till hållbara flygbränslen vid en viss unionsflygplats ska myndigheten begära att unionsflygplatsens ledningsenhet tillhandahåller uppgifter om den situation som har uppkommit. Om den behöriga myndigheten konstaterar att det finns brister i efterlevnaden av EU-förordningen ska myndigheten begära att unionsflygplatsens ledningsenhet senast tre år efter en sådan begäran identifierar och vidtar åtgärder för att åtgärda bristen på tillräcklig tillgång till hållbara flygbränslen. *Swedavia* anser att kraven som ställs på flygplatsernas ledningsenheter är otydliga och oprecisa men konstaterar samtidigt att nödvändig infrastruktur som gör tankning av hållbara flygbränslen möjlig finns, även om infrastrukturen inte ägs av *Swedavia*. Det bör i detta avseende noteras att om det rapporteras om svårigheter att få tillgång till hållbara flygbränslen vid en viss unionsflygplats ska alla aktörer som berörs samarbeta med den aktuella ledningsenheten för att den i sin tur ska kunna identifiera och vidta nödvändiga och lämpliga åtgärder, jfr artikel 6. Det är alltså först efter att relevant information har inhämtats som ledningsenheten har en bild av lämpliga åtgärder.

Det framgår av artikel 12.3 att det ska fastställas en sanktionsavgift för en unionsflygplats ledningsenhet om den inte uppfyller tillämpliga krav. Det kan dock inte uteslutas att övergången till hållbart flygbränsle kan innebära att tillgången ändå är begränsad initialt och att leveranserna är beroende av industrins kapacitet att utveckla produktions- och leveranskapaciteten. Eventuella sanktioner bör därför bestämmas med beaktande av de närmare förfaranden som ska tillämpas enligt reglerna i artikel 6 och med hänsyn till aktuella omständigheter. Bedömningen är därför att en lämplig sanktion för en unionsflygplats ledningsenhet om den inte uppfyller tillämpliga krav i EU-förordningen är vitesföreläggande. I den nya lagen föreslås bl.a. att tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter. Ett sådant föreläggande kan förenas med vite. Om det inte sker rättelse med anledning av ett föreläggande kan tillsynsmyndigheten alltså gå vidare med ett vitesföreläggande. För att utdöma ett vite behöver myndigheten ansöka om ett sådant förfarande hos den förvaltningsrätt vars domkrets myndigheten är belägen inom. Allmänna bestämmelser om vite finns i lagen (1985:206) om viten.

I den föreslagna nya lagen finns alltså möjlighet att utfärda ett vitesföreläggande. *Naturvårdsverket* ifrågasätter om ett vitesföreläggande är i linje med det som föreskrivs i EU-förordningen. Regeringen bedömer att ett föreläggande som får förenas med vite är en lämplig sanktion att tillämpa i aktuellt fall. Även om ett vitesföreläggande syftar till att få någon att vidta en åtgärd eller underlåta att göra något, dvs. att påverka ett framtida handlande görs bedömningen att möjligheten att tillämpa ett vitesföreläggande bör ge tillsynsmyndigheten ett väl avvägt medel för att bevaka att en unionsflygplats ledningsenhet följer bestämmelserna i EU-förordningen.

9.5 Prövning av sanktionsavgift

Regeringens förslag: Den myndighet som regeringen bestämmer ska pröva frågor om sanktionsavgifter.

Det ska inte få påföras en sanktionsavgift för en överträdelse som omfattas av ett föreläggande om vite om överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet. Det ska bara få påföras en sanktionsavgift om den som anspråket riktas mot, inom fem år från tidpunkten för överträdelsen, har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

Om en överträdelse är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift ska avgiften helt eller delvis sättas ned.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Naturvårdsverket* anser att nedsättningsgrunderna som föreslås i promemorian ger utrymme för befrielse från sanktionsavgift i större utsträckning än vad som medges i EU-förordningen och att begreppen ursäktlig respektive oskälig som används i den föreslagna bestämmelsen ger utrymme för en vidare tolkning än vad som framgår av EU-förordningen. *2030-sekretariatet* anser att möjligheten att avstå från att ta ut en sanktionsavgift ska vara strikt begränsad.

Skälen för regeringens förslag: I linje med vad som normalt gäller för beslut om sanktionsavgift görs bedömningen att det är effektivast och lämpligast att den behöriga myndigheten (se avsnitt 4.1.2) för den aktör som ska påföras en sanktionsavgift ges uppgiften att besluta att ta ut sanktionsavgifter, jfr avsnitt 4.1.2. I samband med beslut om att en sanktionsavgift ska påföras måste det också säkerställas att det inte förekommer dubbla förfaranden och sanktioner för en och samma gärning. Enligt Europakonventionen och EU:s stadga om de grundläggande fri- och rättigheterna finns en rätt att inte bli lagförd eller straffad två gånger för samma brott, det s.k. dubbelprövningsförbudet. Begreppet straff i den mening som avses i Europakonventionen anses även omfatta vite. I regelverk där det är möjligt att utfärda ett vitesföreläggande och ta ut sanktionsavgift för samma överträdelse införs därför bestämmelser som syftar till att hindra en dubbelprövning. Det bör i den föreslagna lagen framgå att det inte får beslutas en sanktionsavgift om överträdelsen omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite och överträdelsen ligger till grund för ansökan om utdömande av vitet. Med hänsyn till de ingripande följderna av att påföra en sanktionsavgift och för att säkerställa rimliga krav på rättssäkerhet, bör den behöriga myndigheten få besluta att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut. Underrättelsen ska ha delgetts inom fem år från det att överträdelsen skett. Myndigheten bör även ha rätt att i ett enskilt fall besluta att helt eller delvis sätta ner en sanktionsavgift om regelbrottet bedöms vara ursäktligt eller om det på grund av något annat skäl skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift.

Naturvårdsverket påpekar att luftfartygsoperatörer är den enda aktör som enligt EU-förordningen får befrias från en sanktionsavgift (artikel 12.2) och att lagförslaget, utan att det anges i EU-förordningen, ger utrym-

me för att även andra aktörer får befrias från sanktionsavgift. Det bör här noteras att även om EU-förordningar till alla delar är bindande och direkt tillämpliga i alla medlemsstater behöver medlemsstaterna vidta nödvändiga kompletterande åtgärder för att förordningen ska få effekt i nationell rätt. När det gäller frågor om verkställighet av bestämmelserna i aktuell EU-förordning kan det noteras att artikel 12.9 anger att medlemsstaterna ska ha den rättsliga och administrativa ram som krävs på nationell nivå för att säkerställa att skyldigheterna enligt förordningen fullgörs. En del av en sådan rättslig och administrativ ram utgörs av möjligheten till att en sanktionsavgift helt eller delvis får sättas ned, bland annat eftersom ansvaret för överträdelse som kan utlösa en sanktionsavgift görs strikt.

I avsnitt 9.2 och 9.3 finns en kort redogörelse av beräkningsmetoder som EU-förordningen föreskriver ska användas för att fastställa nivån på en sanktionsavgift när en sådan ska betalas av en luftfartygsoperatör eller en flygbränsleleverantör. Om sanktionsavgift påförs en luftfartygsoperatör eller en flygbränsleleverantör ska den beslutande myndigheten enligt artikel 12.7 i EU-förordningen i beslutet förklara beräkningsmetoden som tillämpats för att fastställa priset på respektive flygbränsle. Metoden ska baseras på kontrollerbara och objektiva kriterier.

I skäl 43 till EU-förordningen konstateras att unionens marknad för hållbara flygbränslen är underutvecklad. I skälen ges även uttryck för att det krävs stöd för forsknings- och innovationsprojekt på området (skäl 46). Bristande efterlevnad av kraven i EU-förordningen kan alltså påverkas av att tillgången till hållbara flygbränslen i nuläget är begränsad. I och med att sanktionsavgiftssystemet bygger på ett strikt ansvar bör det finnas utrymme för att sätta ned sanktionsavgiften eller ta bort den helt under vissa omständigheter, vilket också EU-förordningen ger utrymme för under vissa angivna omständigheter. I artikel 12.2 anges att en luftfartygsoperatör får befrias från en sanktionsavgift om operatören kan visa att skyldigheten att uppfylla kraven som föranlett avgiften orsakats av exceptionella och oförutsedda omständigheter utanför operatörens kontroll. Det bör framgå av lagen att myndigheten får avstå från att ta ut avgiften helt eller delvis om överträdelsen är ringa eller ursäktlig eller om det annars skulle vara oskäligt att ta ut avgiften med hänsyn till omständigheterna.

9.6 Betalning och verkställighet

Regeringens förslag: En sanktionsavgift ska betalas till myndigheten senast inom 30 dagar efter det att ett beslut om avgiften har fått laga kraft.

Om sanktionsavgiften inte har betalats i tid ska myndigheten ta ut en dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften. En sanktionsavgift ska tillfalla staten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svenska regionala flygplatser* ställer sig positiva till att intäkterna från sanktionsavgifterna kommer att användas till utveckling och användning av hållbara flygbränslen. *Trafikverket* upplyser om att myndigheten årligen finansierar bland annat luftfartsrelaterade projekt

med statliga medel och understryker vikten av att denna finansiering som går till forskning och innovationsprojekt inom aktuellt område förblir intakt och inte minskar om intäkterna från sanktionsavgifterna uteblir. *Transportföretagen* framhåller också vikten av att medel som tilldelas forskningsprojekt inom luftfarten enligt nuvarande ordning inte minskar. *2030-sekretariatet* anser att det bör tydliggöras att intäkter från sanktionsavgifter ska gå till flygets omställning.

Skälen för regeringens förslag: I och med att en myndighet ska besluta om sanktionsavgift kommer förvaltningslagen (2017:900) att gälla för förfarandet. Det behövs dock vissa ytterligare förfarandebestämmelser. Ett beslut om att påföra sanktionsavgift kan bli betungande. Mot denna bakgrund framstår det inte som lämpligt att ett beslut eller en dom om sanktionsavgift får verkställas innan beslutet eller domen har fått laga kraft. Sanktionsavgiften bör betalas till den myndighet som beslutat att påföra avgiften. Det kommer därmed att ligga på myndigheten att bevaka när avgörandet om sanktionsavgift har fått laga kraft och därefter att ombesörja att sanktionsavgiften betalas in och i förekommande fall påföra dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift samt överlämnande för indrivning. Ett beslut om sanktionsavgift utgör en exekutionstitel enligt 3 kap. 1 § första stycket 6 utsökningsbalken. Det innebär att verkställighet enligt utsökningsbalken kan ske. Detta behöver alltså inte framgå av någon bestämmelse i den nya lagen. Med hänsyn till sanktionsavgiftens ingripande karaktär bör myndigheten få besluta om att ta ut en sanktionsavgift av någon endast om denne har delgetts en underrättelse om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut. Underrättelsen ska ha delgetts inom fem år från det att överträdelsen skett.

Det vanliga är att sanktionsavgifter tillfaller staten och det finns i detta fall inte skäl att göra avsteg från det. Av artikel 12.10 i EU-förordningen framgår att medlemsstaterna ska sträva efter att intäkterna från sanktionsavgifterna, eller motsvarigheten i ekonomiskt värde till dessa intäkter, används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på bl.a. området hållbara flygbränslen. Målsättningen med stödet inom aktuellt område är att främja användningen av hållbara flygbränslen genom att sänka prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen. Enligt artikeln ska medlemsstaterna senast den 25 september 2026, och därefter vart femte år, offentliggöra en rapport om användningen av de sammanlagda intäkterna från sanktionsavgifterna och informera om åtgärder som vidtagits för att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen

10 Överklagande

Regeringens förslag: En myndighets beslut i frågor om undantag från tankningskravet, beslut om förelägganden och beslut om att påföra en sanktionsavgift enligt EU-förordningen och den föreslagna lagen ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 5.7 i EU-förordningen anges att en luftfartygsoperatör ska kunna överklaga ett beslut av den behöriga myndigheten som avser avslag på en begäran om tillfälligt undantag från tankningskravet. En sådan begäran om tillfälligt undantag får enligt artikel 5.3 framställas under vissa omständigheter för flygningar som går en specifik flygväg som anges i artikeln. Närmare om förfarandena framgår av artikeln.

Utöver den nämnda bestämmelsen om möjligheten att överklaga anges inte någon ytterligare situation i förordningen. De beslut som den behöriga myndigheten fattar enligt EU-förordningen eller lagen bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Överklagande av beslut som kan komma att fattas med stöd av föreskrifter som får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (exempelvis frågor som rör avgift för tillsyn) hanteras inte i lagen utan tas om hand i den författning där föreskrifter i så fall meddelas.

Överklagande bör ske till allmän förvaltningsdomstol och prövnings-tillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

11 Ikraftträdandebestämmelser

<p>Regeringens förslag: Den föreslagna lagen ska träda i kraft den 1 maj 2025.</p>

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna framför inga synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Av artikel 18 i EU-förordningen följer att förordningen ska tillämpas från och med den 1 januari 2024. Dock gäller för artiklarna 4, 5, 6, 8 och 10, dvs. artiklar som innehåller vissa krav som träffar i huvudsak flygbränsleleverantörer, luftfartygsoperatörer och en unionsflygplats ledningsenhet att förordningen ska tillämpas från och med den 1 januari 2025. I promemorian föreslås att de nationella kompletterande författningarna ska träda i kraft den 1 maj 2025 eftersom det saknas förutsättningar för att med normala beredningsrutiner sätta förslagen i kraft till ett tidigare datum.

EU-förordningen har alltså trätt i kraft och den är direkt tillämplig vilket innebär att berörda verksamhetsutövare som träffas av regleringen måste uppfylla kraven i EU-förordningen från och med de datum för tillämpning som anges inledningsvis i detta avsnitt.

I detta fall har det dock av beredningsskäl inte varit möjligt att de föreslagna nationella kompletterande bestämmelserna träder i kraft samtidigt som EU-förordningen som bestämmelserna kompletterar. Det kan dock i sammanhanget konstateras att de sanktionsavgifter som kan påföras i allt väsentligt avser överträdelse som inte kan fastställas förrän EU-förordningen har tillämpats en tid. Den föreslagna lagen bör dock träda i kraft så snart det är möjligt, vilket i enlighet med promemorian bedöms vara den 1 maj 2025.

12 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslagen i denna lagrådsremiss innebär att den eller de myndigheter som är behöriga myndigheter enligt EU-förordningen kommer att få nya uppgifter. Förslagen har inte någon påverkan på statens budget eller jämställdheten.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Energimyndigheten* bedömer att det kommer krävas nedprioritering av andra arbetsuppgifter för att kunna bemanna och finansiera implementeringen av regelverket innan tillsynsavgifterna är på plats. *Transportstyrelsen* anser att förslaget innebär en ökning av myndighetens resursbehov som kräver tillförsel av medel. Transportstyrelsen befarar att övriga tillsyns- respektive miljöuppgifter kommer att trängas undan. *Svenska regionala flygplatser* och *Transportföretagen* uttrycker oro för att Transportstyrelsens nya och tillkommande uppdrag inte ryms inom ram och påpekar att det kan påverka myndighetens handläggningstider. Det är viktigt att den eller de behöriga myndigheter som utses får tillräckliga resurser och nödvändig kompetens för att uppfylla sina nya och utökade uppdrag. *Preem AB* anser att det är viktigt att även nya flygbränsleleverantörer har tillgång till infrastrukturen på unionsflygplatser. I dag är den begränsad och *Preem AB* anser därför att ett likabehandlingsförfarande bör gälla för att undvika konsekvenser för mindre aktörer. *Trafikverket* tolkar kraven i EU-förordningen på så sätt att dessa gäller även för upphandlad trafik och vill därför uppmärksamma att det kan bli dyrare att handla upp flygtrafik i framtiden eftersom hållbart flygbränsle är dyrare än konventionellt flygbränsle. Vidare påpekar verket att omfattningen av unionsflygplatser kan komma att ändras relativt snart beroende av trafikutvecklingen och understryker därför vikten av att nödvändiga åtgärder vidtas för att underlätta tillgången till lämplig infrastruktur.

Skälen för regeringens bedömning

Myndigheter

Enligt artikel 11 i EU-förordningen ska medlemsstaterna utse den eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för att genomföra förordningen och för att utfärda sanktionsavgifter för flygbränsleleverantörer, luftfartygsoperatörer och unionsflygplatsers ledningsenheter. För detta ändamål har regeringen beslutat om förordning (2024:1002) om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen. I förordningen anges att Transportstyrelsen respektive Statens energimyndighet är behöriga myndigheter enligt EU-förordningen. De kostnader som uppkommer för de behöriga myndigheterna ska hanteras inom ram.

Företagen

Samtliga fem svenska flygplatser som 2023 uppfyllde kriterierna för en unionsflygplats ägs och drivs av Swedavia AB som är helägt av svenska staten. Antalet företag som levererar flygbränsle vid dessa flygplatser är inte känt men bedöms som mest vara ett tiotal. Det är ännu inte beslutat

hur många flygbolag som kommer att ha Sverige som administrerande medlemsstat i enlighet med artikel 12 i EU-förordningen.

Konsekvenserna för dessa företag är i allt väsentligt en följd av innehållet i EU-förordningen. De höjda sanktionsavgifterna som föreslås i avsnitt 9.2 och 9.3 kommer endast drabba bränsleleverantörer och flygbolag som vid upprepade tillfällen överträder EU-förordningens bestämmelser. Synpunkten från *Preem AB* om tillgången till infrastruktur på unionsflygplatser och att det är viktigt att alla aktörer ska kunna ta del av den uppbyggda infrastrukturen på lika villkor är en fråga som ligger utanför denna lagrådsremiss. Även frågan från Trafikverket om eventuella högre kostnader för upphandlad trafik faller utanför denna lagrådsremiss.

De allmänna förvaltningsdomstolarna

De beslut som ska fattas av de behöriga myndigheterna kan bli föremål för prövning i allmän förvaltningsdomstol, vilket innebär att nya måltyper tillförs de domstolarna. Det kan antas att antalet överklaganden kommer att bli mycket litet.

Eventuella merkostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms kunna hanteras inom befintliga anslag inom avsett utgiftsområde.

Övrigt

Förslagen har inte någon påverkan på statens budget eller jämställdheten.

13 Författningskommentar

Förslaget till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen

Lagen kompletterar en EU-förordning

1 § Denna lag kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

EU-förordningen innehåller krav på att

- 1. vid flygplatser tillhandahålla flygbränslen som i viss omfattning ska bestå av hållbart flygbränsle,*
- 2. tanka hållbara flygbränslen, och*
- 3. underlätta tillgången till hållbara flygbränslen.*

I första stycket anges att lagen kompletterar EU-förordningen.

Andra stycket innehåller en kortfattad beskrivning av EU-förordningens innehåll.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

Ordförklaringar

2 § Med EU-förordningen avses i denna lag Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405, i den ursprungliga lydelsen.

3 § Med luftfartygsoperatör, flygbränsleleverantör, hållbart flygbränsle, syntetiskt flygbränsle, konventionellt flygbränsle och årlig otankad mängd avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

Paragraferna anger vad som i lagen avses med vissa ord och uttryck. De uttryck som anges i 3 § återfinns i EU-förordningen och definieras där i artikel 3.

Undantag från tankningskrav

4 § Frågor om undantag enligt artikel 5.3 i EU-förordningen från förordningens tankningskrav prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Paragrafen innebär att den myndighet som regeringen pekar ut ges möjlighet att pröva en luftfartygsoperatörs begäran om ett sådant tillfälligt undantag som avses i artikeln. De närmare förutsättningarna framgår av artikel 5.

Övervägandena finns i avsnitt 7.

Tillsyn

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

6 § Tillsynsmyndigheten har rätt att i den utsträckning som behövs för tillsynen
1. ta del av upplysningar och handlingar, och
2. få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder.

Paragraferna reglerar tillsyn över att EU-förordningen följs.

När regeringen enligt 5 § bestämmer vilken myndighet som ska utöva tillsyn, kan regeringen fördela tillsynsansvaret så att en myndighet ska ha ansvaret för tillsynen i vissa frågor och en annan myndighet ska ha ansvaret för tillsynen i andra frågor.

I 6 § anges när en tillsynsmyndighet har rätt att kräva att få ta del av upplysningar och handlingar, få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen. Det ska vara fråga om åtgärder som krävs för tillsynen. Av 2 kap. 12 § regeringsformen framgår att husrannsakan bara får användas som tvångsmedel om åtgärden står i proportion till ändamålet med den.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.
Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

I paragrafen regleras myndighetens befogenhet att besluta förelägganden. Ett föreläggande kan innebära en skyldighet att göra något eller ett förbud. De som omfattas av den behöriga myndighetens tillsyn avser samma krets som omfattas av bestämmelserna i EU-förordningen, dvs. luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantör vid en unionsflygplats samt en unionsflygplats ledningsenhet. Av artikel 3 i EU-förordningen framgår närmare vad som avses med respektive verksamhetsutövare.

Enligt *andra stycket* får förelägganden förenas med vite. För vitesförelägganden gäller lagen (1985:206) om viten. Om det finns anledning att anta att den som omfattas av tillsynen har begått en överträdelse som kan bli föremål för sanktionsavgift enligt denna lag, bör denne inte föreläggas vid vite att medverka i utredning av en fråga som har samband med den aktuella överträdelsen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

8 § *Polismyndigheten ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna den hjälp som behövs för tillsynen.*

Hjälpen får begäras endast om

1. särskilda omständigheter gör att det kan befaras att tillsynsätgården inte kan utföras utan en polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387), eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

Paragrafen anger att tillsynsmyndigheten har rätt att begära biträde av Polismyndigheten i sin tillsyn om detta är nödvändigt för att kunna genomföra ett tillsynsärende. Det klargörs att hjälp endast får begäras om det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att åtgärden inte kan utföras utan att polisens särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387) att använda våld behöver användas eller om det annars finns synnerliga skäl. Synnerliga skäl kan till exempel finnas om det finns en överhängande risk för att dokumentation eller annat material som är nödvändig för att genomföra en tillsyn kommer att förstöras och det inte kan avvaktas med att verkställigheten löses på annat sätt.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

Avgifter för prövning och tillsyn

9 § *Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för en myndighets kostnader för att pröva ansökan om undantag enligt 4 § och för tillsyn enligt*

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Bemyndigandet avser avgifter för prövning om undantag från EU-förordningens tankningskrav enligt 4 § och tillsyn i anslutning till denna lag, EU-förordningen eller rättsakter som utfärdats med stöd av EU-förordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 8.

Sanktionsavgifter

10 § *En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel hållbart flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses vara uppfylld.*

I paragrafen fastställs beloppet för en sanktionsavgift och hur en sådan avgift ska beräknas.

Paragrafen reglerar hur sanktionsavgiften ska beräknas om en flygbränsleleverantör inte uppfyller kraven att tillhandahålla luftfartygsoperatörer vid en unionsflygplats sådant hållbart flygbränsle som avses i EU-förordningen. I paragrafen anges den beräkningsmetod som enligt EU-förordningen ska användas när en sanktionsavgift ska fastställas. Beräkningsmetoden följer av bestämmelsen i artikel 12.4 i EU-förordningen. I 14 § finns en särskild bestämmelse om avgiftens storlek vid upprepade överträdelser.

Övervägandena finns i avsnitt 9.1 och 9.2.

11 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel syntetiskt flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses vara uppfylld.

Sanktionsavgiften ska bestämmas med hänsyn till det som sägs i artikel 12.5 i EU-förordningen om att undvika dubbla sanktioner.

I paragrafen fastställs beloppet för en sanktionsavgift och hur en sådan avgift ska beräknas.

Paragrafen reglerar hur en sanktionsavgift ska beräknas om en flygbränsleleverantör inte uppfyller kraven att tillhandahålla luftfartygsoperatörer vid en unionsflygplats sådant syntetiskt flygbränsle som avses i EU-förordningen. I paragrafen anges den beräkningsmetod som enligt EU-förordningen ska användas när en sanktionsavgift ska fastställas. Beräkningsmetoden följer av bestämmelsen i artikel 12.5 i EU-förordningen. I 14 § finns en särskild bestämmelse om avgiftens storlek vid upprepade överträdelser.

Övervägandena finns i avsnitt 9.1 och 9.2.

12 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 9.2 eller 10 i EU-förordningen genom att lämna vilseledande eller felaktig information om flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som den vilseledande eller felaktiga informationen avser.

I paragrafen fastställs beloppet för en sanktionsavgift och hur en sådan avgift ska beräknas.

Paragrafen reglerar hur en sanktionsavgift ska beräknas om en flygbränsleleverantör inte lämnat korrekt information om det levererade hållbara flygbränslets egenskaper, hållbarhetsegenskaper eller om ursprunget för de bränsleråvaror som använts vid produktionen av det hållbara bränslet. I paragrafen anges den beräkningsmetod som enligt EU-förordningen ska användas när en sanktionsavgift ska fastställas. Beräkningsmetoden följer av bestämmelsen i artikel 12.6 i EU-förordningen. I 14 § finns en särskild bestämmelse om avgiftens storlek vid upprepade överträdelser.

Övervägandena finns i avsnitt 9.1 och 9.2.

13 § En luftfartygsoperatör som inte följer ett tankningskrav i artikel 5 i EU-förordningen ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.

I paragrafen fastställs beloppet för en sanktionsavgift och hur en sådan avgift ska beräknas.

Paragrafen reglerar hur en sanktionsavgift ska beräknas om en luftfartygsoperatör inte uppfyller skyldigheten att tanka en viss mängd hållbart flygbränsle vid en unionsflygplats. Vidare anges den beräkningsmetod som ska användas när en sanktionsavgift ska fastställas. Beräkningsmetoden följer av bestämmelsen i artikel 12.2 i EU-förordningen. I 14 § finns en särskild bestämmelse om avgiftens storlek vid upprepade överträdelser.

Övervägandena finns i avsnitt 9.1 och 9.3.

14 § För en upprepade överträdelse får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som beräknas enligt 10–13 §§ med ett tillägg om högst 10 procent.

Bestämmelsen ger utrymme för att den som upprepar en överträdelse som tidigare har medfört att en sanktionsavgift tagits ut ska kunna avgiftsbeläggas med en större avgift än som annars följer av 10–13 §§. Markeringen mot att det är en upprepade överträdelse kommer till uttryck som ett tillägg till den ordinarie avgiften. Tillägget får uppgå till högst tio procent av den ordinarie avgiften.

Övervägandena finns i avsnitt 9.1, 9.2 och 9.3.

Prövning av sanktionsavgift

15 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om sanktionsavgifter.

Enligt paragrafen är det regeringen som pekar ut den myndighet som i egenskap av behörig myndighet ska pröva frågor om sanktionsavgifter. Regeringen kan bestämma att en myndighet ska pröva frågor om sanktionsavgifter för flygbränsleleverantörer och att en annan myndighet ska pröva sanktionsavgifter för luftfartygsoperatörer.

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

16 § Det får inte tas ut en sanktionsavgift om överträdelsen omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite och överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

Paragrafen syftar till att hindra dubbla förfaranden och sanktioner för en och samma överträdelse, dvs. ett s.k. dubbelprövningsförbud.

Om ett vitesföreläggande inte följs, kan den behöriga myndigheten välja att ansöka om utdömande av vitet eller att besluta om en sanktionsavgift om förutsättningarna för det är uppfyllda. När en domstolsprocess om utdömande av vite har inletts är den behöriga myndigheten förhindrad att besluta om sanktionsavgift för samma överträdelse.

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

17 § Det får endast tas ut en sanktionsavgift om den som anspråket riktas mot, inom fem år från tidpunkten för överträdelsen, har delgetts en upplysning om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

Paragrafen reglerar preskriptionstiden för sanktionsavgifter och kravet på delgivning.

Bestämmelser om delgivning finns i delgivningslagen (2010:1932).
Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

18 § Om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiften helt eller delvis sättas ned.

Paragrafen behandlar möjligheten till nedsättning av sanktionsavgift samt anger närmare förutsättningar för detta.

En överträdelse kan exempelvis vara ursäktlig om det varit närmast omöjligt för den avgiftsskyldige att upptäcka överträdelsen eller om det är fråga om rena engångsföreteelser som inte ger intryck av att vara särskilt kvalificerade. Avsikten är däremot inte att sanktionsavgiften ska sättas ned på grund av bristande kännedom om reglerna eller bristande rutiner eller liknande. En anledning när det kan vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift kan exempelvis vara att det inte är möjligt för den avgiftsskyldige att uppfylla kraven på grund av att tillgången på hållbara flygbränslen inte är tillgängliga.

Övervägandena finns i avsnitt 9.5.

Betalning av sanktionsavgift

19 § En sanktionsavgift ska betalas till den myndighet som har beslutat att ta ut avgiften. Avgiften ska betalas senast 30 dagar efter det att beslutet har fått laga kraft.

Om sanktionsavgiften inte har betalats i rätt tid, ska myndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

Avgiften tillfaller staten.

Paragrafen behandlar betalningsskyldighet efter det att ett beslut om sanktionsavgift har fått laga kraft.

I *första stycket* anges att en sanktionsavgift ska betalas till den myndighet som har beslutat om avgiften. Betalning ska ske inom 30 dagar från det att beslutet om sanktionsavgift har fått laga kraft.

Om sanktionsavgiften inte betalas inom den angivna tiden ska enligt *andra stycket* dröjsmålsavgift enligt lagen om dröjsmålsavgift tas ut och myndigheten ska begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften.

Tredje stycket anger att en sanktionsavgift tillfaller staten.

Övervägandena finns i avsnitt 9.6.

Överklagande

20 § Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

- 1. beslut i frågor om undantag från tankningskrav enligt 4 §,*
- 2. beslut om föreläggande enligt 7 §, och*
- 3. beslut om att ta ut en sanktionsavgift enligt denna lag.*

*Andra beslut enligt denna lag eller enligt EU-förordningen får inte överklagas.
Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.*

Övervägandena finns i avsnitt 10.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2025.

Ikraftträdandebestämmelsen innebär att lagen träder i kraft den 1 maj 2025.

Övervägandena finns i avsnitt 11.



2023/2405

31.10.2023

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2023/2405
av den 18 oktober 2023
om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation)
(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Under de senaste årtiondena har lufttransporter i unionen spelat en avgörande roll för ekonomin och i människors vardag, som en av de mest produktiva och dynamiska sektorerna i unionens ekonomi. Den har varit en stark drivkraft för ekonomisk tillväxt, sysselsättning, handel och turism samt för konnektivitet och mobilitet för såväl företag som människor, och ett av de viktigaste samfärdsmedlen mellan de yttersta randområdena och fastlandet, i synnerhet på unionens lufttransportmarknad. Tillväxten för lufttransporttjänster har i hög grad bidragit till att förbättra förbindelserna, främjat sammanhållningen och minskat de regionala skillnaderna inom unionen, särskilt för perifera områden, de yttersta randområdena, glesbefolkade områden och ömråden, och med tredjeländer, och har varit en betydande drivkraft för unionens ekonomi.
- (2) Under 2020 och framåt har lufttransport varit en av de sektorer som drabbats hårdast av covid-19-krisen. Det förväntas att flygtrafiken gradvis återupptas under de kommande åren och kommer tillbaka till de nivåer som rådde före krisen. Enligt sin prognos efter covid-19 i ett högttrafikscenario uppskattar Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) att tillväxten i Europa blir upp till 3,1 % per år fram till 2050 för passagerartrafik och upp till 2,4 % per år för godstrafik. Samtidigt har utsläppen från lufttransporter ökat sedan 1990, och trenden med ökande utsläpp riskerar att återupptas i takt med att pandemin övervinns. Därför är det absolut nödvändigt att förbereda sig för framtiden och göra de anpassningar som krävs för att säkerställa en välfungerande lufttransportsektor som bidrar fullt ut till att uppnå unionens klimatmål, med täta flygförbindelser, överkomliga priser samt hög säkerhet och trygghet. Unionen har fastställt rättsliga skyldigheter inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ⁽³⁾ för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990. För att uppnå detta måste alla ekonomiska sektorer, inklusive transportsektorn, vidta snabba åtgärder för att fasa ut fossila bränslen. För lufttransportsektorn kräver detta en kraftig ökning av produktionen, utbudet och användningen av hållbara flygbränslen.

⁽¹⁾ EUT C 105, 4.3.2022, s. 134.

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 13 september 2023 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 9 oktober 2023.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europaisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

- (3) Hur unionens lufttransportsektor fungerar avgörs av dess gränsoverskridande karaktär i hela unionen och av dess globala dimension. Luftfarmsmarknaden är en av de mest integrerade sektorerna på den inre marknaden och styrs av enhetliga regler om marknadstillträde och driftsvillkor. Unionens externa lufttransportpolitik styrs av regler som fastställts på global nivå av Icao och i omfattande multilaterala och bilaterala avtal mellan unionen eller dess medlemsstater och tredjeländer. Därför är det viktigt att unionen upprätthåller insatserna på internationell, multilateral och bilateral nivå för att främja en hög nivå av ambition och konvergens i användningen av hållbara flygbränslen och samtidigt skapa lika villkor internationellt.
- (4) Lufttransportmarknaden präglas av hård konkurrens mellan olika ekonomiska aktörer globalt och inom unionen, och för dessa är lika villkor absolut nödvändiga. Lufttransportmarknadens och dess ekonomiska aktörers stabilitet och ekonomiska styrka är beroende av en tydlig och harmoniserad policyram där luftfartygsoperatörer, flygplatser och andra luftfartsaktörer kan verka på grundval av lika regler och möjligheter, vilket ger en livskraftig sektor och skapar arbetstillfällen. Flygningar inom EU är i stor utsträckning en del av globala rutter på en global lufttransportmarknad. Detsamma gäller för flygningar från länder utanför EU till andra länder utanför EU via europeiska flygplatser. Om marknaden snedvrids riskerar luftfartygsoperatörer eller flygplatser att missgynnas i förhållande till interna eller externa konkurrenter. Detta kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för lufttransportbranschen med risker för både lufttransportverksamhet och arbetstillfällen och färre flygförbindelser och transportval för människor och företag.
- (5) Det är särskilt viktigt att säkerställa lika villkor på hela unionens lufttransportmarknad när det gäller flygbränsle, som står för en betydande andel av luftfartygsoperatörernas kostnader, och samtidigt främja en utfasning av fossila bränslen inom lufttransport genom att främja hållbara flygbränslen. Variationer i flygbränslepriser kan påverka luftfartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. Högre flygbränslepriser som direkt leder till högre priser för slutkonsumenterna skulle minska regionernas förbindelser, medborgarnas rörlighet och lufttransportsektorns konkurrenskraft och även rörligheten. När flygbränslepriserna skiljer sig åt mellan olika unionsflygplatser eller mellan flygplatser i och utanför unionen kan det leda till att luftfartygsoperatörer anpassar sina tankningsstrategier av ekonomiska skäl. Ekonomitankning ökar luftfartygens bränsleförbrukning och leder till onödiga utsläpp av växthusgaser. Luftfartygsoperatörernas ekonomitankning undergräver därför unionens insatser för miljöskydd. Vissa luftfartygsoperatörer kan använda förmånliga flygbränslepriser på sina hemmabaser som en konkurrensfördel gentemot andra luftfartygsoperatörer som trafikerar liknande flygvägar. Detta kan få negativa effekter för lufttransportsektorns konkurrenskraft, leda till marknadsnedvridning och försämrade flygförbindelserna. I denna förordning bör det fastställas åtgärder för att förhindra sådana metoder i syfte att dels undvika onödiga miljöskador, dels återställa och bevara förutsättningarna för rättvis konkurrens på unionens lufttransportmarknad.
- (6) Ett centralt mål för den gemensamma transportpolitiken är hållbar utveckling. För att detta ska uppnås krävs ett samlat grepp som syftar till att säkerställa ett välfungerande transportsystem i unionen, med beaktande av sociala normer och miljömål. För en hållbar utveckling av lufttransport krävs det att åtgärder, bland annat ekonomiska styrmedel, införs för att minska koldioxidutsläppen från luftfartyg som flyger från unionsflygplatser och utveckla en marknad för produktion och leverans av hållbara flygbränslen. Sådana åtgärder bör bidra till att unionens klimatmål för 2030 och 2050 uppnås.
- (7) I kommissionens meddelande av den 9 december 2020 med titeln *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, fastställs en handlingsplan för unionens transportsystem i syfte att uppnå en grön och digital omställning och att göra systemet mer motståndskraftigt. Utfasningen av fossila bränslen i lufttransportsektorn är en nödvändig och svår process, särskilt på kort sikt. Tekniska framsteg och ett starkt engagemang från flygindustrins sida i europeiska och nationella forsknings- och innovationsprogram har bidragit till stora utsläppsminskningar under de senaste årtiondena. Den globala tillväxten i flygtrafiken har dock varit större än sektorns utsläppsminskningar. Ny teknik, bland annat utvecklingen av utsläppsfria eldrivna eller vägasdrivna luftfartyg, förväntas bidra till att minska kortdistansflygets beroende av fossil energi under de kommande årtiondena och kan spela en viktig roll för den kommersiella luftfarten på medellång och lång sikt, medan hållbara flygbränslen är en lovande lösning för en betydande utfasning av fossila bränslen på alla flygdistanser både på kort sikt och på medellång och lång sikt. Denna potential är dock för närvarande till stor del outnyttjad och i behov av stöd.

- (8) Principen om energieffektivitet först har genomförts inom lufttransportsektorn. Införandet av mer energieffektiva motorer bidrar till att minska flygningarnas miljöavtryck och även till en mer resurseffektiv användning av hållbara flygbränslen.
- (9) Hållbara flygbränslen är flygbränslen som omfattar flytande drop-in-bränslen som är fullt blandbara mot konventionella flygbränslen och kan användas i befintliga luftfartyg. Flera produktionskedjor för hållbara flygbränslen har certifierats på global nivå för användning inom civil och militär luftfart. Hållbara flygbränslen är tekniskt sett redo att spela en viktig roll för att minska utsläppen från luftfarten redan på mycket kort sikt. De förväntas stå för en stor del av flygbränslemixen på medellång och lång sikt. Dessutom skulle hållbara flygbränslen med stöd av lämpliga internationella bränslestandarder, och stöd till utformningen av dessa standarder, kunna bidra till att minska aromathalten i det slutliga flygbränslet som används av luftfartygsoperatörerna och därigenom bidra till att minska andra utsläpp än koldioxid. Andra hållbara flygdrivmedel, t.ex. el eller vätgas, är en lovande teknik och förväntas gradvis bidra till utfasningen av fossila drivmedel inom lufttransport, till att börja med för kortdistans-flygningar. Denna förordning har potential att ytterligare påskynda den vetenskapliga utvecklingen och spridningen av denna teknik samt främja kommersiell innovation med avseende på denna, genom att göra det möjligt för ekonomiska aktörer att beakta denna teknik när den blir mogen och kommersiellt tillgänglig. Den kommer också att öka säkerheten och förutsägbarheten på marknaden och fungera som ett incitament för nödvändiga investeringar i denna nya teknik.
- (10) Det gradvisa införandet av hållbara flygbränslen på unionens lufttransportmarknad kommer att medföra extra bränslekostnader för flygbolagen eftersom denna bränsleteknik för närvarande är dyrare att producera än konventionella flygbränslen. Detta förväntas förvärpa de befintliga problemen beträffande lika villkor på unionens lufttransportmarknad när det gäller flygbränsle och orsaka ytterligare snedvridningar bland luftfartygsoperatörer och flygplatser, även i samband med unionens och dess medlemsstaters genomförande av Icaos system för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (*Corsia*), i enlighet med rådets beslut (EU) 2020/954 (*) och EU:s utsläppshandelssystem, som fastställdes i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG (**) i dess ändrade lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 (†). Tillgången på bränsleråvaror och produktionskapaciteten för hållbara flygbränslen är begränsad. En ökad konkurrens om begränsade bränsleråvaror skulle kunna leda till försörjningsbrister och snedvridning av marknaden och därmed negativt påverka luftfartssektorns konkurrenskraft som helhet. Denna förordning bör föreskriva åtgärder för att förhindra att införandet av hållbara flygbränslen inverkar negativt på luftfartssektorns konkurrenskraft, genom att fastställa harmoniserade krav i hela unionen.
- (11) På global nivå regleras och definieras hållbara flygbränslen av Icao, där länderna kommer överens om detaljerade krav på hållbarhet, spårbarhet och redovisning av certifierade produktionskedjor för hållbara flygbränslen, för användning på flygningar som omfattas av Corsia. Även om incitament fastställs i Corsia och hållbara flygbränslen betraktas som en integrerad pelare i arbetet med genomförbarheten av det eftersträfvade långsiktiga globala målet för internationell luftfart om koldioxidneutralitet senast 2050, som antogs vid Icaos 41:a församling i oktober 2022, finns det för närvarande inget obligatoriskt system för användning av hållbara flygbränslen för internationella flygningar. Större multilaterala eller bilaterala lufttransportavtal mellan unionen eller dess medlemsstater och tredjeländer innehåller i allmänhet bestämmelser om miljöskydd. För närvarande ålägger dock dessa bestämmelser inte avtalsparterna några bindande krav på användning av hållbara flygbränslen.

(*) Rådets beslut (EU) 2020/954 av den 25 juni 2020 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella civila luftfartsorganisationen när det gäller meddelandet av frivilligt deltagande i systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp inom internationell luftfart (*Corsia*) från och med den 1 januari 2021 och av det alternativ som valts för beräkning av flygplansoperatörernas kompensationskrav under perioden 2021–2023 (EUT L 212, 3.7.2020, s. 14).

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

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/958 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG vad gäller luftfartens bidrag till unionens mål om minskade utsläpp från hela ekonomin och det lämpliga genomförandet av en global marknadsbaserad åtgärd (EUT L 130, 16.5.2023, s. 115).

- (12) För att förhindra snedvridning av konkurrensen på den globala lufttransportmarknaden, med eventuell förlust av trafikflöden genom anslutningsflyg via unionsflygplatser och eventuellt koldioxidläckage som följd, och för att skapa en global marknad för hållbara flygbränslen bör unionen bli världsledande i övergången till användning av hållbara flygbränslen, föra internationella förhandlingar om att harmonisera definitioner och standarder för hållbara flygbränslen och arbeta för internationell konvergens när det gäller reglerna för produktion, användning och tankning av hållbara flygbränslen. Kommissionen och medlemsstaterna bör fortsätta sina ansträngningar inom Icao för en ambitiös global ram för produktion och användning av hållbara flygbränslen. Vidare bör kommissionen regelbundet bedöma om bestämmelserna i denna förordning har negativa effekter för hur unionens lufttransportmarknad fungerar, sektorns konkurrenskraft, lika villkor på internationell nivå för lufttrafikföretag och flygplatsnav samt eventuell omledning som leder till koldioxidläckage, och vid behov lägga fram åtgärder för att hantera dessa negativa effekter.
- (13) På unionsnivå fastställs allmänna regler om förnybar energi för transportsektorn i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 (7). Hitills har sådana breda sektorsövergripande regelverk inte visat sig vara lämpliga för att genomföra en övergång från fossila bränslen till hållbara flygbränslen inom lufttransport. I direktiv (EU) 2018/2001 och dess föregångare fastställs övergripande mål för alla transportsätt som ska förse med förnybara drivmedel. Eftersom luftfarten är en relativt liten bränslemarknad, för vilken förnybara bränslen är dyrare att producera än för andra transportsätt, och verkar på en mycket konkurrensutsatt och integrerad unionsmarknad för lufttransport, bör regelverket kompletteras med luftfartsspecifika åtgärder för att på ett ändamålsenligt sätt främja användningen av hållbara flygbränslen. Den nationella lagstiftningen om införande av direktiv (EU) 2018/2001 riskerar dessutom att skapa en betydande fragmentering av unionens lufttransportmarknad om nationella regler för hållbara flygbränslen skulle innehålla mycket olika mål. Detta skulle sannolikt förvärra problemen med lika villkor inom lufttransport ytterligare.
- (14) Därför måste enhetliga regler fastställas för unionens lufttransportmarknad för att komplettera direktiv (EU) 2018/2001 och uppnå dess övergripande mål genom att ta itu med de särskilda behov och krav som är kopplade till unionens lufttransportmarknad och främja hållbara flygbränslen. Denna förordning syftar särskilt till att undvika en fragmentering av unionens lufttransportmarknad och förhindra eventuella snedvridningar av konkurrensen mellan ekonomiska aktörer samt oönskade metoder för kostnadsbesparingar i samband med luftfartygsoperatörernas tankning, samtidigt som utveckling av hållbara flygbränslen främjas i unionen. Riktad stöd och riktad finansiering på unionsnivå och nationell nivå samt offentliga och privata partnerskap kan ytterligare komplettera denna förordning för att förbättra tillgången till och överkomligheten när det gäller hållbara flygbränslen och ytterligare påskynda utbudet och användningen av hållbara flygbränslen. Denna förordning bör vidare inte påverka de skyldigheter som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001. Medlemsstaterna kan åberopa användning av relevanta bränslen som omfattas av denna förordning för att uppnå de syften och mål som fastställs i det direktivet på de villkor och inom de gränser som anges i det direktivet.
- (15) Denna förordning syftar i första hand till att fastställa en ram som återställer och bevarar lika villkor på unionens lufttransportmarknad när det gäller användningen av flygbränsle. En sådan ram bör förhindra skillnader i krav inom unionen som skulle förvärra läget när det gäller tankningsmetoder som snedvrider konkurrensen mellan luftfartygsoperatörer eller ger vissa unionsflygplatser konkurrensnackdelar jämfört med andra. I andra hand syftar förordningen till att förse unionens lufttransportmarknad med stabila regler för att säkerställa att gradvis ökande andelar av hållbara flygbränslen kan införas på unionsflygplatser utan negativa effekter på konkurrenskraften på unionens lufttransportmarknad.
- (16) Det är viktigt att fastställa harmoniserade regler för hela den inre marknaden som direkt och på ett enhetligt sätt är tillämpliga på aktörerna på lufttransportmarknaden och aktörerna på flygbränslemarknaden. Den övergripande ram som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001 bör kompletteras med en *lex specialis* som är tillämplig på lufttransport. Den bör omfatta gradvis höjda minimiandelar för försörjningen av hållbara flygbränslen. Sådana minimiandelar bör definieras noggrant och med beaktande av målen för en välfungerande unionsmarknad för lufttransport, behovet av att fasa ut fossila bränslen i lufttransportsektorn och den nuvarande situationen för industrin för hållbara flygbränslen.

(7) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (17) Denna förordning bör tillämpas på luftfartyg som används inom civil luftfart och som utför kommersiella flygtransporter. Den bör inte tillämpas på militära luftfartyg och flygningar som endast används för humanitära ändamål, repatriering och återvändanden, oavsett om de är frivilliga eller verkställs genom tvång, inbegripet återtaganden, sök- och räddningsinsatser, katastrofhjälp eller medicinska ändamål, och för tull-, polis- och brandbekämpningsinsatser. Flygningar som genomförs under sådana omständigheter är nämligen av undantagskaraktär och kan därför inte alltid planeras på samma sätt som kommersiella flygtransporter av standardtyp. På grund av verksamhetens natur är det kanske inte alltid möjligt för dem att fullgöra skyldigheterna enligt denna förordning, eftersom dessa kan utgöra en onödig börda. För att skapa lika villkor på unionens luftfartsmarknad bör denna förordning omfatta största möjliga andel av den kommersiella flygtrafik som bedrivs från flygplatser belägna på unionens territorium. För att bevara flygförbindelser till nytta för människor, företag och regioner i unionen är det samtidigt viktigt att undvika att lägga onödiga bördor på lufttransporter vid små flygplatser. Ett tröskelvärde för årlig passagerar- och godstrafik bör fastställas, och flygplatser som hamnar under detta skulle inte omfattas av denna förordning. Dock bör denna förordnings tillämpningsområde omfatta minst 95 % av den totala trafik som avgår från flygplatser belägna på unionen territorium. Av samma skäl bör ett tröskelvärde fastställas för att från tillämpningsområdet undanta luftfartygsoperatörer som ansvarar för ett mycket litet antal avgångar från flygplatser belägna på unionens territorium. För att uppnå en högre ambitionsnivå bör medlemsstaterna dock ha möjlighet att besluta att en flygplats som är belägen på dess territorium och som inte uppnår de tröskelvärden som fastställs i denna förordning eller som är belägen i ett av de yttersta randområdena enligt definitionen i artikel 349 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) omfattas av denna förordning. En flygplats som är belägen på unionens territorium och som inte uppnår de tröskelvärden som fastställs i denna förordning, eller som är belägen i de yttersta randområdena, bör kunna begära av de respektive behöriga myndigheterna att bli behandlad som en unionsflygplats och omfattas av denna förordning. Dessutom bör en person som utför kommersiella flygtransporter som inte når upp till de tröskelvärden som fastställs i denna förordning eller en person som utför andra flygningar än kommersiella flygtransporter med användning av AVTUR kunna besluta att behandlas som en luftfartygsoperatör vid tillämpning av denna förordning och därför omfattas av denna förordning, eller att dess icke-kommersiella flygtransporter ska omfattas av denna förordning.
- (18) Internationella flygbränslestandarder definierar vilka typer av konventionella flygbränslen som kan blandas med hållbara flygbränslen, vilket påverkar denna förordnings tillämplighet när det gäller flygbränslen. Definitionen av flygbränslen är dessutom begränsad till drop-in-bränslen och omfattar därför varken vätgas eller el som används för att driva luftfartyg. Därför gäller skyldigheter för flygbränsleleverantörer, unionsflygplatsernas ledningsenheter och luftfartygsoperatörer för drop-in-bränslen när det hänvisas till flygbränslen, såvida det inte rör sig om vätgas eller el.
- (19) Det är viktigt att europeiska regioner med mindre välutvecklade trafikförbindelser, såsom områden och yttersta randområden, för vilka flyget ofta är den enda förbindelselänken, inte påverkas oproportionerligt av de skyldigheter som följer av denna förordning och att dessa regioners tillgång till viktiga varor och tjänster säkerställs. För att hjälpa till att bevara flygförbindelserna i regioner med färre alternativa transportsätt bör uppmärksamhet ägnas åt hur bestämmelserna i denna förordning kan komma att påverka överkomligheten, konkurrenskraften och eventuella prisökningar på flygvägar som förbinder avlägsna regioner och andra områden i unionen.
- (20) Utveckling och användning av hållbara flygbränslen med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad samt innovation och tillväxt för framtida behov bör främjas. Detta bör stödja skapandet av en innovativ och konkurrenskraftig marknad för hållbara flygbränslen och säkerställa tillräcklig tillgång på hållbara flygbränslen för luftfarten på kort och lång sikt för att bidra till unionens ambitioner att minska koldioxidutsläppen från transporter, samtidigt som unionens insatser för en hög miljöskyddsnivå stärks. Incitament för användning av förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung inom transportsektorn som beviljas enligt annan unionsrätt kommer att ha en positiv inverkan på användningen av sådana bränslen inom luftfarten. En enda hållbarhetsram som är tydlig och stabil är nödvändigt för att ge aktörerna inom luftfarts- och bränsleindustrin rättslig säkerhet och kontinuitet i fråga om vilka hållbara flygbränslen som är godkända enligt denna förordning. I detta syfte bör alla de biodrivmedel för flyg godkännas som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för livscykelutsläpp enligt direktiv (EU) 2018/2001 och som är certifierade i enlighet med det direktivet, med undantag för biodrivmedel som producerats från livsmedels- och fodergöröror och vissa bränsleråvaror som förtecknas i artikel 4.5 i denna förordning, syntetiska flygbränslen och återvunna kolbaserade flygbränslen som uppnår det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i det direktivet. För att säkerställa överensstämmelse med annan relaterad unionspolitik bör godkännandet av biodrivmedel för flyg, syntetiska flygbränslen och återvunna kolbaserade flygbränslen baseras på de hållbarhetskriterier och de tröskelvärden som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001.

I synnerhet är hållbara flygbränslen som produceras från bränsleråvaror förtecknade i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 viktiga, eftersom de motsvarar den för närvarande kommersiellt mest mogna tekniken för att minska koldioxidutsläppen från lufttransport på kort sikt. Den förnybara andelen bränslen som produceras genom sambehandling bör kunna främjas på grundval av definitionen av hållbara flygbränslen, förutsatt att den förnybara andelen produceras från bränsleråvaror förtecknade i direktiv (EU) 2018/2001, med undantag för biodrivmedel som produceras från livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i det direktivet och vissa bränsleråvaror som förtecknas i artikel 4.5 i denna förordning, och fastställas i enlighet med metoden i kommissionens delegerade förordning, som ska antas enligt direktiv (EU) 2018/2001. Förnybar växtgas för luftfart och koldioxidriktiga flygbränslen som uppnår minst samma nivå av minskade livscykelutsläpp som syntetiska flygbränslen kan spela en roll för att ersätta konventionella flygbränslen och stödja minskade koldioxidutsläpp från luftfarten och bör därför också omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

- (21) Med tanke på användningen av bränsleråvaror för kosmetika och djurfoder bör andra biodrivmedel för flyg än avancerade biodrivmedel enligt definitionen i direktiv (EU) 2018/2001 och andra biodrivmedel än biodrivmedel som produceras från bränsleråvaror förtecknade i del B i bilaga IX till det direktivet som levereras på unionsflygplatser av varje flygbränsleleverantör stå för högst 3 % av det flygbränsle som levereras för att uppfylla de minimiandelar hållbara flygbränslen som ska levereras på varje unionsflygplats i unionen enligt denna förordning.
- (22) En bred reserv av stödberättigande bränsleråvaror är avgörande för att maximera potentialen för att öka produktionen av hållbara flygbränslen till överkomliga kostnader, samtidigt som hållbarheten garanteras. Denna förordning utesluter vissa typer av bränsleråvaror, såvida inte sådana bränsleråvaror ingår i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 och uppfyller alla tillämpliga villkor om sådana villkor anges i den bilagan. Förteckningen över bränsleråvaror som främjas enligt denna förordning bör därför inte vara statisk utan bör utvecklas med tiden så att den omfattar nya hållbara bränsleråvaror i linje med det direktivet. Ändringar i förteckningen över bränsleråvaror i bilaga IX till det direktivet som uppfyller de relevanta villkoren i den bilagan bör direkt återspeglas i förteckningen över bränslen som ska främjas för produktion av hållbara flygbränslen enligt denna förordning.
- (23) Av hållbarhetsskäl bör bioflygbränslen baserade på foder- och livsmedelsgrödor, inbegripet biodrivmedel med hög risk för indirekt ändring av markanvändning, inte främjas. Indirekt ändring av markanvändning inträffar framför allt när odling av grödor för biodrivmedel ersätter traditionell produktion av grödor för livsmedels- och foderändamål. En sådan ökad efterfrågan ökar i sin tur trycket på mark och kan leda till att områden med stora kollager, som skogar, våtmarker och torvmark omvandlas till jordbruksmark, vilket leder till ytterligare växthusgasutsläpp och förlust av biologisk mångfald. Forskning har visat att effekterna omfattning beror på en rad olika faktorer, t.ex. vilken typ av bränsleråvaror som används för bränsleproduktionen, hur mycket efterfrågan på bränsleråvaror ökar till följd av användningen av biodrivmedel och i vilken utsträckning mark med stora kollager skyddas globalt. De största riskerna för indirekt ändring av markanvändning har identifierats för biodrivmedel som produceras av bränsleråvaror för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager konstateras. Bränslen från foder- och livsmedelsgrödor bör därför inte främjas. Detta tillvägagångssätt ligger i linje med unionens politik och i synnerhet med direktiv (EU) 2018/2001 som begränsar och fastställer ett tak för användningen av sådana biodrivmedel inom väg- och järnvägstransporter, med tanke på deras mer begränsade miljöfördelar, lägre potential för minskade växthusgasutsläpp och mer omfattande hållbarhetsproblem. Förutom de växthusgasutsläpp som är kopplade till indirekt ändring av markanvändning – som kan motverka en del av eller hela minskningen av växthusgasutsläppen för enskilda biodrivmedel – medför indirekt ändring av markanvändningen också risker för den biologiska mångfalden.

Dessa risker är särskilt allvarliga i samband med en potentiellt stor produktionsökning som följd av en betydande ökning av efterfrågan. Lufttransportsektorns efterfrågan på biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor är för närvarande obetydlig, eftersom mer än 99 % av det flygbränsle som används är fossilt. Det är därför lämpligt att undvika att skapa en potentiellt stor efterfrågan på biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor genom att främja deras användning enligt denna förordning. Det faktum att grödbaserade biodrivmedel inte främjas enligt denna förordning minimerar också risken för att utflåsningen av fossila bränslen för vägtransporter saktas ned, vilket annars skulle kunna bli resultatet av en omdirigering av grödbaserade biodrivmedel från vägtransporter till luftfartsektorn. Det är viktigt att minimera sådan omdirigering eftersom vägtransporter fortfarande är den överlägset mest förorenande transportsektorn.

- (24) Riktig och korrekt information om hållbara flygbränslets egenskaper är av stor betydelse för att denna förordning ska fungera ordentligt. För att främja konsumenternas förtroende och säkerställa öppenhet och spårbarhet bör flygbränsleleverantörerna vara ansvariga för att ge korrekt information om de levererade hållbara bränslets egenskaper, hållbarhetsegenskaper och om ursprunget för de bränsleråvaror som används vid produktionen av det hållbara bränslet. Den informationen bör rapporteras i den unionsdatabas som upprättats i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001. Flygbränsleleverantörer som bevisligen lämnat vilseliedande eller oriktiga uppgifter om egenskaperna hos eller ursprunget för de hållbara flygbränslen som de levererar bör bli föremål för en sanktion. Medlemsstaterna bör säkerställa att flygbränsleleverantörerna för in aktuella och korrekta uppgifter i unionsdatabasen och att uppgifterna kontrolleras och granskas. För att bekämpa eventuella bedrägerier, bland annat när det gäller bränsleråvaror som behövs för produktion av hållbara flygbränslen som importeras från länder utanför unionen, måste medlemsstaterna i samarbete med relevanta europeiska organ stärka kontrollmekanismen för transporter, bland annat genom inspektioner på plats, i enlighet med relevanta unionsregler. Med tanke på detta kommer kommissionen att föreskriva regler om hållbarhetscertifiering i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001 för att ytterligare harmonisera och skärpa reglerna om tillförlitlighet, öppenhet och oberoende granskning samt om samarbete mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter i fråga om tillsyn över granskningarna.
- (25) Denna förordning bör syfta till att säkerställa att luftfartygsoperatörer kan konkurrera på lika villkor när det gäller tillgången till hållbara flygbränslen. För att undvika snedvrängningar på unionens lufttransportmarknad bör alla unionsflygplatser förses med enhetliga minimiandelar hållbara flygbränslen. Marknadsaktörerna har möjlighet att leverera och använda större mängder hållbart bränsle, men denna förordning bör säkerställa att de obligatoriska minimiandelarna av hållbara flygbränslen är identiska för alla unionsflygplatser. För att säkerställa tydlighet och rättslig säkerhet och därigenom uppmuntra marknadsutveckling och spridning av de mest hållbara och innovativa flygbränsleteknikerna med tillväxtpotential för att tillgodose framtida behov bör denna förordning fastställa över tiden gradvis ökande minimiandelar hållbara flygbränslen, inbegripet syntetiska flygbränslen. Med tanke på den betydande potentialen för minskade koldioxidutsläpp från syntetiska flygbränslen som minimiandel av hållbara flygbränslen och deras nuvarande uppskattade produktionskostnader är det nödvändigt att fastställa särskilda minimiandelar för sådana flygbränslen. När syntetiska flygbränslen produceras från förnybar el och koldioxid som infångas direkt från luften kan utsläppsminskningarna bli hela 100 % jämfört med konventionella flygbränslen. De har också stora fördelar jämfört med andra typer av hållbara flygbränslen i fråga om resurseffektivitet (särskilt vattenförbrukning) i produktionsprocessen. Produktionskostnaderna för syntetiska flygbränslen uppskattas dock för närvarande vara tre till sex gånger högre än marknadspriset på konventionellt flygbränsle. Särskilda minimiandelar för denna teknik bör därför fastställas i denna förordning.
- (26) Samtidigt som man säkerställer uppnåendet av dessa harmoniserade unionskrav för leverans av hållbara flygbränslen skulle medlemsstaterna kunna genomföra stödjande politik och initiativ som syftar till att öka produktionen och användningen av hållbara flygbränslen, inbegripet syntetiska flygbränslen. Denna politik och dessa initiativ bör vara transparenta, icke-diskriminerande, proportionella och av allmän karaktär som är öppen för alla företag. Denna förordning bör inte hindra medlemsstaterna från att genomföra särskilda åtgärder utanför dess tillämpningsområde som syftar till att underlätta användningen av hållbara flygbränslen eller fasa ut fossila bränslen i lufttransportsektorn.
- (27) Avsaknaden av gemensamma metoder, kriterier och indikatorer som är tillräckligt certifierade, rapporterade och övervakade gör det möjligt för luftfartygsoperatörer att uppgive utsläppsprestanda för sina flygningar som inte kan jämföras med varandra. För att passagerare ska kunna göra välgrundade val när de jämför de olika flygalternativ som luftfartygsoperatörerna erbjuder, både för direkta och indirekta flygningar, måste de kunna lita på informationen från luftfartygsoperatörerna om hållbarheten hos de flygbränslen som luftfartygsoperatörerna använder och om deras flygningars hållbarhet. För att konsumenterna ska kunna göra ett välgrundat val krävs mer gedigen, tillförlitlig, oberoende och harmoniserad information om flygets miljöpåverkan. Det är därför nödvändigt att fastställa de kriterier och indikatorer som används för att informera om utsläppsprestanda för deras flygningar inom ramen för en frivillig gemensam miljömärkning (*märkningen*). Det bör vara möjligt att uppdatera dem på ett enkelt sätt för att hålla jämna steg med tekniska förändringar och internationella och europeiska standarder. Eftersom vissa av de uppgifter som krävs för att beräkna nivån och kvaliteten på det hållbara flygbränsle som används och andra kriterier för att mäta en flygnings hållbarhetsprestanda kan vara kommersiellt känsliga, är det också nödvändigt att ett oberoende organ centraliserar rapporterna från luftfartygsoperatörerna, övervakar deras uppgifter, certifierar deras korrekthet och utfärdar en märkning på lämplig nivå. Med tanke på den dynamiska karaktären hos de uppgifter som tillhandahålls av luftfartygsoperatörer bör märkningarna vara föremål för periodisk kontroll och validering, t.ex. i slutet av varje IATA-säsong. Vid behov skulle dessa uppgifter baseras på uppskattningar såsom genomsnittlig belägningsfaktor för en viss flygning, flygväg och säsong. Med tanke på att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) har övervaknings- och rapporteringsskyldigheter enligt denna

förordning bör byrån vara det unionsorgan som ansvarar för genomförandet av märkningen. Det är därför lämpligt att fastställa villkor för utfärdandet av märkningen för att mäta luftfartens miljöprestanda och, för att säkerställa att dessa villkor uppfylls, kräva att byrån regelbundet ser över dem.

- (28) I och med införandet och den ökade användningen av hållbara flygbränslen vid unionsflygplatser skulle en praxis som ekonomitankning kunna förvärras till följd av höjda flygbränslekostnader. Ekonomitankning är inte hållbar och bör undvikas eftersom den undergräver unionens insatser för att minska transporterans miljöpåverkan. Ekonomitankning strider också mot målen om minskade koldioxidutsläpp från luftfarten eftersom ökad vikt för ett luftfartyg ökar bränsleförbrukningen och därmed sammanhängande utsläpp för en viss flygning. Ekonomitankning äventyrar också de lika villkoren i unionen för luftfartygsoperatörer och mellan flygplatser. Denna förordning bör därför lägga luftfartygsoperatörer att tanka före avgång från en viss unionsflygplats. Den mängd bränsle som tankas före avgången från en viss unionsflygplats bör motsvara den mängd bränsle som krävs för att genomföra de flygningar som avgår från den flygplatsen. Kravet säkerställer att likvärdiga villkor gäller för unionens luftfartygsoperatörer och utländska luftfartygsoperatörer i hela unionen, samtidigt som en hög miljöskyddsnivå säkerställs. Eftersom förordningen inte fastställer maximala andelar hållbara flygbränslen i alla flygbränslen kan luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer driva en mer ambitiös miljöpolicy med större användning och leveranser av hållbara flygbränslen i sina övergripande flyglinjenät och samtidigt undvika ekonomitankning. I förordningen bör det dock även tas hänsyn till att ekonomitankning ibland sker för att följa reglerna om bränslesäkerhet i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 (*) och i sådana fall är motiverad av säkerhetsskäl. Detta kan till exempel omfatta fall av bränslebrist eller bränslekontaminering vid destinationsflygplatsen, bekräftat genom en NOTAM. Ekonomitankning kan dessutom föranledas av särskilda driftsrelaterade svårigheter för vissa luftfartygsoperatörer på vissa flygplatser, bland annat i form av oproportionerligt långa vänttider för luftfartyg eller minskad flygplatskapacitet vid högt trafik. Kommissionen bör därför tillsammans med byrån nogta övervaka, utvärdera och analysera rapporterade fall av ekonomitankning och orsakerna till dem och, när så är lämpligt, lägga fram lagstiftningsförslag för att ändra denna förordning. Detta påverkar inte kommissionens och medlemsstaternas konkurrensmyndigheters befogenhet enligt artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget att undersöka och bestraffa konkurrensbegränsande beteende från marknadsaktörernas sida för att skydda en väl fungerande marknad för hållbara flygbränslen, särskilt när information i unionens databas och andra uppgifter som rapporterats till de behöriga myndigheterna avslöjar konkurrensbegränsande metoder.
- (29) Denna förordning bör dock göra det möjligt att under en begränsad period undanta luftfartygsoperatörer från skyldigheten att tanka före avgång på vissa flygvägar som börjar på unionsflygplatser, om dessa luftfartygsoperatörer kan påvisa allvarliga och återkommande operativa svårigheter med tankning av luftfartyg på en viss unionsflygplats som hindrar dem från att utföra turnaroundflygningar inom rimlig tid, som kan inverka på konnektiviteten i särskilt randområden, eller strukturella bränsleförsvärings svårigheter som leder till bränslepriser som är betydligt högre än de priser som tillämpas i genomsnitt på liknande typer av bränslen på andra unionsflygplatser. De betydligt högre priserna på unionsflygplatsen i fråga bör inte i första hand vara en följd av den ökade användningen av hållbara flygbränslen på den unionsflygplatsen.
- (30) Fortsatt användning av hållbara flygbränslen, som typiskt sett har lägre halter av aromater och svavel, kommer att bidra till att minska den klimatpåverkan som följer av andra ämnen än koldioxid. Om flygbränslenas halter av aromater och svavel ytterligare minskades skulle detta kunna minska uppkomsten av cirrusmoln till följd av kondensstrimmor, förbättra luftkvaliteten vid flygplatserna och omkring dem, och öka bränslekväliten, vilket skulle bli till nytta för flygbolagen, både till följd av högre energitäthet och lägre underhållskostnader till följd av minskat sotinnehåll. Vidare bör sambandet mellan koldioxidutsläpp och utsläpp av andra ämnen än koldioxid beaktas. Vid arbetet med att minska flygbränslenas halter av aromater måste man dock följa internationella regler om bränslesäkerhet och samtidigt bevara lika villkor på internationell nivå. Flygbränsleleverantörer bör därför rapportera de levererade flygbränslenas halter av aromater, naftalener och svavel till byrån och de relevanta behöriga myndigheterna. Vid rapporteringen av sådan information skulle flygbränsleleverantörer kunna förlita sig på relevanta certifikat om bränslekväliten som producerats för att uppfylla kraven i internationella bränslekvälitenormer som tillhandahålls av bränsleproducenter och blandningsproducenter.

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

- (31) Den konventionella luftfarten bidrar inte bara till klimatförändringen utan försämrar även luftkvaliteten. Ökad användning av hållbara flygbränslen kan bidra till att förbättra luftkvaliteten.
- (32) Det är viktigt att säkerställa att unionsflygplatsernas ledningsenheter, när de omfattas av denna förordning, vidtar nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller hållbara flygbränslen så att de inte utgör ett hinder för användningen av hållbara flygbränslen. Vid behov bör de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där unionsflygplatsen är belägen kunna kräva att unionsflygplatsens ledningsenhet tillhandahåller nödvändig information om efterlevnaden av denna förordning för smidig distribution av och tankning med hållbara flygbränslen för luftfartygsoperatörer. De behöriga myndigheternas roll bör göra det möjligt för unionsflygplatsernas ledningsenheter och luftfartygsoperatörer att ha en gemensam kontaktpunkt om det krävs tekniska förtydliganden om tillgången till flygbränsleinфраstruktur. När el- eller vätgasdrivna luftfartyg blir mogna och kommersiellt tillgängliga, och när så är lämpligt, kommer det att bli nödvändigt att unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörerna och bränslehanterare som omfattas av denna förordning vidtar alla nödvändiga åtgärder för att samarbeta och underlätta tillgången till lämplig infrastruktur för vätgas- och eladdning för luftfartyg, i enlighet med respektive nationellt handlingsprogram för infrastruktur för alternativa bränslen.
- (33) Många flygplatser i unionen försörjs med flygbränslen främst via rörledningar från raffinaderier eller blandningsstationer för hållbara flygbränslen. Det är därför viktigt att de parter som ansvarar för sådana rörledningar samarbetar och vidtar alla nödvändiga åtgärder för att möjliggöra fortsatt och oavbrutet tillträde för flygbränsleleverantörer till den civila infrastrukturen för transport av flygbränslen för att leverera både konventionella flygbränslen och flygbränslen som innehåller andelar hållbara flygbränslen.
- (34) Luftfartygsoperatörer bör vara skyldiga att årligen rapportera om sina inköp av hållbara flygbränslen och deras egenskaper till sin eller sina respektive behöriga myndigheter och till byrån. Uppgifter bör lämnas om bränsleråvarornas egenskaper och ursprung, omvandlingsprocess och livscykelutsläpp för varje inköp och typ av hållbara flygbränslen.
- (35) Luftfartygsoperatörer bör också vara skyldiga att årligen rapportera om sin faktiska tankning av flygbränsle per unionsflygplats, inbegripet sin efterlevnad av tillämpliga regler om bränslesäkerhet, för att bevisa att ingen oberättigad ekonomitankning har gjorts. Rapporterna bör verifieras av oberoende kontrollörer och överlämnas till den eller de behöriga myndigheterna och till byrån för övervakning och bedömning av efterlevnad. Oberoende kontrollörer bör fastställa noggrannheten hos det årliga flygbränslebehov som luftfartygsoperatörerna rapporterar med hjälp av ett verktyg som godkänts av kommissionen.
- (36) Utan att det påverkar de uppgifter som ska registreras av flygbränsleleverantörer i enlighet med direktiv (EU) 2018/2001 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/996 (*) bör flygbränsleleverantörer vara skyldiga att årligen rapportera i den unionsdatabas som avses i det direktivet om sina leveranser av flygbränsle, inbegripet hållbara flygbränslen och deras egenskaper. Uppgifter bör lämnas om bränsleråvarornas egenskaper och ursprung, omvandlingsprocesser och livscykelutsläpp för levererade hållbara flygbränslen. Information om egenskaper hos hållbara flygbränslen omfattar den typ av produkt och råmaterial som används och andra hållbarhetsegenskaper som krävs för att visa att hållbara flygbränslen uppfyller hållbarhetskriterierna enligt direktiv (EU) 2018/2001.
- (37) Medlemsstaterna bör utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för att säkerställa att luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsernas ledningsenheter och flygbränsleleverantörer tillämpar denna förordning. Denna förordning bör fastställa regler för vilka behöriga myndigheter som ska tilldelas vilka luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsernas ledningsenheter och flygbränsleleverantörer. Byrån bör till de behöriga myndigheterna översända aggregerade uppgifter för de luftfartygsoperatörer och flygbränsleleverantörer för vilka dessa myndigheter är behöriga. Aggregeringsnivån bör i möjligaste mån göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att jämföra dessa aggregerade uppgifter med andra uppgiftskällor.

(*) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/996 av den 14 juni 2022 om regler för att verifiera hållbarhet och kriterier för minskade växthusgasutsläpp och kriterier för låg risk för indirekt ändring av markanvändning (EUT L 168, 27.6.2022, s. 1).

- (38) Byrån bör årligen offentliggöra en teknisk rapport och översända den till Europaparlamentet och rådet. Detta är nödvändigt för att få en tydlig bild av genomförandet av denna förordning, av inköpen och leveranserna av hållbara flygbränslen i unionen och i de relevanta tredjeländerna, av marknadsituationen, inklusive information om utvecklingen av prisskillnaden mellan hållbara flygbränslen och fossila bränslen, och av flygbränslets sammansättning.
- (39) Utan ytterligare förfaranden går det inte att med säkerhet fastställa om luftfartygsoperatörer fysiskt har tankat andelar hållbara flygbränslen i sina tankar vid en specifik unionsflygplats. Luftfartygsoperatörer bör därför tillåtas att rapportera sin användning av hållbara flygbränslen på grundval av inköpsregister. Luftfartygsoperatörer bör ha rätt att från flygbränsleleverantören få den information som krävs för att rapportera om inköp av hållbara flygbränslen. Syftet med att använda det massbalanssystem som avses i direktiv (EU) 2018/2001 är att säkerställa flygbränslenas spårbarhet, och flygbränsleleverantörer kan visa att de följer denna förordning med hjälp av detta massbalanssystem, även när ett sådant system delas mellan två eller flera medlemsstater.
- (40) Införandet i unionen av ett krav på användning av hållbara flygbränslen skulle kunna leda till en otillbörlig konkurrensnackdel för flygbolag inom unionen som bedriver direkta långdistansflygningar från en unionsflygplats jämfört med deras konkurrenter som flyger via en navflygplats som inte omfattas av denna förordning och som saknar likvärdig politik för hållbara flygbränslen. För att ytterligare främja användningen av hållbara flygbränslen i unionen, där en avsevärd prisskillnad mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen förväntas råda under en överskådlig framtid, bör luftfartygsoperatörer i enlighet med EU:s utsläppshandelssystem kunna få utsläppsrätter för tankning av hållbara flygbränslen.
- (41) För att främja användningen av hållbara flygbränslen, där en avsevärd prisskillnad mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen förväntas råda, är det viktigt att luftfartygsoperatörer kan tillgodogöra sig användning av hållbara flygbränslen inom ramen för växthusgassystem som t.ex. EU:s utsläppshandelssystem eller Corsia, efter eget gottfinnande, utan dubbelt tillgodogörande av utsläppsminskningen. Luftfartygsoperatörer bör inte tillgodogöra sig förmåner för användning av ett parti hållbara flygbränslen inom ramen för mer än ett växthusgassystem. Flygbränsleleverantörer bör läggas till kostnadsfritt förse en luftfartygsoperatör med all slags information om egenskaperna hos det hållbara flygbränsle som säljs till den luftfartygsoperatören och som är relevant för luftfartygsoperatörens rapportering enligt denna förordning eller något växthusgassystem.
- (42) För att säkerställa lika villkor på den inre luftfartsmarknaden och överensstämmelse med unionens klimatambitioner bör det genom denna förordning införas effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner för flygbränsleleverantörer och luftfartygsoperatörer vid bristande efterlevnad. Sanktionernas omfattning måste stå i proportion till den miljökada och den skada för de lika villkoren på den inre marknaden som orsakas av den bristande efterlevnaden. När myndigheterna tillämpar sanktionsavgifter och andra sanktioner bör de ta hänsyn till utvecklingen av priset på flygbränsle och hållbara flygbränslen under rapporteringsåret och kan också ta hänsyn till graden av bristande efterlevnad, till exempel om det förekommer upprepade överträdelser.
- (43) Övergången från fossila bränslen till hållbara flygbränslen kommer att spela en viktig roll när det gäller att underlätta utfasningen av fossila bränslen. Med tanke på att unionens marknad för hållbara flygbränslen för närvarande är underutvecklad och med beaktande av den höga graden av konkurrens mellan luftfartygsoperatörer och den stora prisskillnaden mellan konventionella flygbränslen och hållbara flygbränslen, bör denna övergång stödjas genom incitament som återspeglar de miljömässiga fördelarna med hållbara flygbränslen och gör dem mer konkurrenskraftiga för luftfartygsoperatörerna. Användning av intäkterna från sanktionsavgifterna, eller motsvarigheten i ekonomiskt värde till dessa intäkter, för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som gör det möjligt att överbygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen skulle bidra till att uppnå det målet.
- (44) Sanktionsavgifterna för flygbränsleleverantörer som inte uppnår de minimiandelar som fastställs i denna förordning bör kompletteras med en skyldighet att förse marknaden med de mängder av hållbara flygbränslen, inklusive syntetiska flygbränslen, som motsvarar underskottet när det gäller att uppnå de minimiandelar som föreskrivs i artikel 4 och i bilaga 1 under påföljande rapporteringsperiod. Flygbränsleleverantörer bör dock ha flexibilitet när det gäller att uppfylla skyldigheterna om leverans av syntetiska flygbränslen och den därmed sammanhängande skyldigheten på grund av underskott under en övergångsperiod mellan 2030 och 2034, när denna skyldighet träder i kraft för första gången, för att underlätta övergången till och uppnåendet av målen.

- (45) Det är viktigt att säkerställa att minimiandelarna hållbara flygbränslen kan levereras till luftfartsmarknaden utan störningar. I detta syfte bör en flexibilitetsmekanism utformas och tillämpas för att ge industrin för hållbara flygbränslen en ledtid på tio år för att utveckla produktions- och leveranskapaciteten i enlighet med detta, göra det möjligt för flygbränsleleverantörer att uppfylla sina skyldigheter på det mest kostnadseffektiva sättet, utan att de övergripande miljöambitionerna i denna förordning sänks, och göra det möjligt för unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörerna och luftfartygsoperatörerna att göra nödvändiga tekniska och logistiska investeringar. Leveranserna av hållbara flygbränslen bör inledas under 2025, med den flexibilitet som ges av flexibilitetsmekanismen. Under tillämpningen av flexibilitetsmekanismen kan flygbränsleleverantörer leverera flygbränsle som innehåller högre andelar hållbara flygbränslen på vissa flygplatser för att kompensera för flygbränslen med lägre andelar hållbara flygbränslen på andra flygplatser eller för minskad tillgång till konventionellt flygbränsle på andra flygplatser. På samma sätt bör denna förordning förbli stabil över tid för att skapa rättslig säkerhet och förutsägbarhet för marknaden och varaktigt driva på investeringarna i produktionskapacitet för hållbara flygbränslen.
- (46) En framgångsrik övergång till hållbara flygbränslen kräver en övergripande strategi och en lämplig gynnsam miljö för innovationsstimulans, med såväl offentliga och privata investeringar i forskning och utveckling som stöd till omplacering och omskolning av arbetstagare och kompetenshöjning för dem, jämte tekniska och driftsrelaterade åtgärder samt utbyggnad av tekniken för hållbara flygbränslen och utsläppsfri teknik, inbegripet nödvändig tanknings- och laddningsinfrastruktur på unionsflygplatser, varvid det gäller att beakta principen om energieffektivitet först. För detta ändamål bör intäkterna från sanktionsavgifterna enligt denna förordning avsättas för projekt för hållbara flygbränslen. Dessutom syftar inrättandet av en europeisk industriallians genom frivilligt samarbete mellan berörda parter i värdekedjan till att ytterligare främja utbudet och användningen av hållbara flygbränslen i Europa.
- (47) Forskning och innovation har varit viktigt för utvecklingen av hållbara flygbränslen och syntetiska flygbränslen och för uppbyggnaden av produktionskapaciteten. Utvecklingen och produktionen av hållbara flygbränslen torde öka exponentiellt under de kommande åren. Det är därför viktigt att fortsätta dessa ansträngningar och att underlätta investeringar i hållbara flygbränslen. Investeringar i kapacitetsprojekt för hållbara flygbränslen innebär både en miljömässig och en industriell möjlighet, med spridningseffekter i form av nya arbetstillfällen och innovation.
- (48) För att öka unionsåtgärdernas miljöeffektivitet och göra det lättare för flygbränsleleverantörer att uppfylla sina skyldigheter i fråga om leverans av hållbara flygbränslen och för luftfartygsoperatörer att tanka hållbara flygbränslen på ett kostnadseffektivt sätt och därmed att stärka konkurrenskraften för unionens luftfartssektor bör kommissionen, efter samråd med samtliga berörda parter, bedöma huruvida ytterligare åtgärder bör vidtas för att underlätta kostnadseffektiv distribution och användning av hållbara flygbränslen på unionens lufttransportmarknad genom att skilja inköp av hållbara flygbränslen från dess fysiska leverans och användning. Detta skulle bland annat kunna göras genom att bedöma möjligheten att inrätta ett system med omsättningsbara leverans- och inköpscertifikat för hållbara flygbränslen, med inslag av ett book and claim-system, samtidigt som man garanterar lika villkor och en hög nivå av miljöintegritet, säkerställer överensstämmelse med annan unionsrätt, inbegripet direktiven 2003/87/EG och 2009/28/EG, samt minimerar risken för bedrägerier, oriktigheter eller dubbelt tillgodogörande. I sin analys bör kommissionen beakta alla relevanta globala trender och initiativ samt den potentiella inverkan som ett sådant system kan ha på marknadens funktion, även när det gäller marknadsvolatilitet, prisutveckling eller marknadsaktörernas handelsbeteende.
- (49) Denna förordning bör innehålla bestämmelser om regelbundna rapporter till Europaparlamentet och rådet om utvecklingen av luftfarts- och bränslemarknaderna, om genomförandet av denna förordning och dess inverkan på unionens lufttransportmarknad, på förbindelserna med öar och avlägsna områden och på konkurrenskraften för unionens lufttrafikföretag och navflygplatser jämfört med konkurrenter i grannländerna, om ändamålsenligheten hos de viktigaste inslagen i förordningen som t.ex. minimiandelarna hållbara flygbränslen, nivån på sanktionsavgifter och policyutvecklingen när det gäller användning av hållbara flygbränslen internationellt. Sådana faktorer är avgörande för att ge en tydlig bild av marknaden för hållbara flygbränslen, och de bör beaktas när man överväger en översyn av förordningen. Kommissionens rapporter bör också hänvisa till denna förordnings samverkan med andra relevanta lagstiftningsakter och identifiera bestämmelser som kan uppdateras och förenklas samt till insatser och åtgärder som har vidtagits eller skulle kunna vidtas för att minska det totala kostnadstrycket på lufttransportsektorn. I de rapporterna bör kommissionen, när så är lämpligt, överväga alternativ för ändringar, inbegripet

mekanismer till stöd för produktion och tankning av hållbara flygbränslen samt mekanismer som gör det möjligt att överbygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen för att begränsa den negativa effekten av denna förordning på flygförbindelserna och konkurrensen och för att minska koldioxidläckaget.

- (50) Det krav som fastställs i denna förordning om att säkerställa att minimiandelar hållbara flygbränslen görs tillgängliga på varje unionsflygplats kan ge luftfartygsoperatörer som utför anslutningsflyg som avgår från unionsflygplatser med slutdestination utanför unionen incitament till transit via navflygplatser utanför EU som inte omfattas av det kravet i stället för via navflygplatser i EU. Detta skulle kunna leda till snedvriddning av konkurrensen till förfång för unionens flygplatser och för operatörer som använder sådana flygplatser och till en risk för koldioxidläckage. I avsaknad av ett obligatoriskt system för användning av hållbara flygbränslen för internationella flygningar på Icao-nivå eller i större multilaterala eller bilaterala lufttransportavtal mellan unionen och/eller dess medlemsstater och tredjeländer med en liknande ambitionsnivå jämfört med de krav som fastställs i denna förordning och målen i Parisavtalet ⁽⁹⁾, som antagits inom ramen för Förenade nationernas ramkonvention om klimatförändringar, eller i avsaknad av mekanismer som utvecklats på internationell nivå för att förebygga risken för koldioxidläckage och snedvriddning av konkurrensen, bör kommissionen särskilt överväga att utveckla riktade mekanismer som syftar till att förhindra dessa effekter.
- (51) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter med avseende på de undantag från skyldigheten att tanka före avgång som kan beviljas luftfartygsoperatörer och på att fastställa detaljerade bestämmelser och tekniska standarder för märkningssystemets funktion. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽¹⁾.
- (52) Omställningen till hållbara flygbränslen kommer också att medföra en bieffekt i form av ett minskat beroende av importerade fossila bränslen från tredjeländer, vilket därmed ökar unionens energitrygghet. Behovet av en sådan förändring har blivit ännu tydligare mot bakgrund av den aktuella internationella politiska situationen.
- (53) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att upprätthålla lika villkor på unionens lufttransportmarknad och samtidigt öka användningen av hållbara flygbränslen, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, på grund av luftfartens gränsoverskridande karaktär, utan snarare, på grund av marknadens egenskaper och åtgärdens verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Innehåll

I denna förordning fastställs harmoniserade regler för användning och leverans av hållbara flygbränslen.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning är tillämplig på luftfartygsoperatörer, på unionsflygplatser och deras respektive ledningsenheter för unionsflygplatser och på flygbränsleleverantörer.

⁽⁹⁾ EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

Utän att det päverkar tillämpningen av punkt 3 ska denna förordning endast tillämpas pä kommersiella flygtransporter.

2. En medlemsstat fär, efter samråd med flygplatsens ledningsenhet, besluta att en flygplats som inte omfattas av artikel 3.1 och som är belägen pä dess territorium ska behandlas som en unionsflygplats vid tillämpningen av denna förordning, förutsatt att kraven i artikel 6.1 vid tidpunkten för begäran. Flygplatsens ledningsenhet ska underrätta den medlemsstat vars myndighet eller myndigheter ansvarar för flygplatsen enligt artikel 11.6 om den begäran. Den underrättelsen ska åtföljas av en bekräftelse om att flygplatsen uppfyller de krav som anges i artikel 6.1.

En flygplats ledningsenhet för en flygplats som inte omfattas av artikel 3.1, som är belägen pä en medlemsstats territorium, fär begära att den flygplatsen ska behandlas som en unionsflygplats vid tillämpningen av denna förordning, förutsatt att den uppfyller kraven i artikel 6.1 vid tidpunkten för begäran. Flygplatsens ledningsenhet ska underrätta den medlemsstat vars myndighet eller myndigheter ansvarar för flygplatsen enligt artikel 11.6 om den begäran. Den underrättelsen ska åtföljas av en bekräftelse om att flygplatsen uppfyller de krav som anges i artikel 6.1.

Den berörda medlemsstaten ska anmäla det beslut som avses i första stycket i denna punkt till kommissionen och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*byrån*) minst sex månader innan den rapporteringsperiod inleds från och med vilken beslutet gäller. Medlemsstatens beslut ska åtföljas av ett motiverat yttrande som visar att det grundar sig pä proportionella och icke-diskriminerande kriterier bland flygplatser med liknande konkurrensförhållanden.

3. En person som utför kommersiella flygtransporter och som inte omfattas av artikel 3.3 fär besluta att den ska behandlas som en luftfartygsoperatör vid tillämpningen av denna förordning. En person som utför andra flygningar än kommersiella flygtransporter i den mening som avses i artikel 3.4 fär besluta att den ska behandlas som en luftfartygsoperatör vid tillämpningen av denna förordning. En person som omfattas av artikel 3.3 fär besluta att dess icke-kommersiella flygtransporter också ska omfattas av denna förordning. Varje sådan person ska anmäla sitt beslut till den medlemsstat vars behöriga myndighet eller behöriga myndigheter ansvarar för den luftfartygsoperatören i enlighet med artikel 11.5. Den medlemsstaten ska anmäla det beslutet till kommissionen och byrån minst sex månader innan den rapporteringsperiod inleds från och med vilken beslutet gäller.

4. Pä grundval av den information som mottas enligt punkterna 2 och 3 ska kommissionen tillhandahålla en uppdaterad och konsoliderad förteckning över de berörda unionsflygplatserna och luftfartygsoperatörerna. Den förteckningen ska vara lättillgänglig.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *unionsflygplats*: en flygplats enligt definitionen i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG⁽¹⁾, där passagerartrafiken under föregående rapporteringsperiod översteg 800 000 passagerare eller godstrafiken översteg 100 000 ton, och som inte är belägen i ett av de yttersta randområdena enligt förteckningen i artikel 349 i EUF-fördraget.
2. *unionsflygplatsens ledningsenhet*: med avseende pä en unionsflygplats flygplatsens ledningsenhet enligt definitionen i artikel 2.2 i direktiv 2009/12/EG eller, om den berörda medlemsstaten har reserverat administrationen av centraliserade infrastrukturer när det gäller bränsledistributionssystem för en annan enhet enligt artikel 8.1 i rådets direktiv 96/67/EG⁽²⁾, denna andra enhet.
3. *luftfartygsoperatör*: en person som under den föregående rapporteringsperioden har utfört minst 500 kommersiella flygtransporter för passagerare eller 52 kommersiella flygtransporter för fraktgods som har avgått från unionsflygplatser eller, om det inte är möjligt att identifiera den personen, luftfartygets ägare.

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter (EUT L 70, 14.3.2009, s. 11).

⁽²⁾ Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster pä flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

4. *kommersiell flygtransport*: en flygning som utförs för att transportera passagerare, fraktgods eller post mot ersättning eller hyra, inbegripet en affärsflygning som utförs i kommersiellt syfte.
5. *flygväg*: en resa som utförs på en flygning, med beaktande av avrese- och destinationsorten för den flygningen.
6. *flygbränsle*: drop-in-bränsle som framställs för direkt användning av luftfartyg.
7. *hållbara flygbränslen*: flygbränslen som antingen är
 - a) syntetiska flygbränslen,
 - b) biodrivmedel för flyg, eller
 - c) återvunna kolbaserade flygbränslen.
8. *biodrivmedel för flyg*: biodrivmedel för flyg som antingen är
 - a) avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 i direktiv (EU) 2018/2001,
 - b) biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001 som produceras från de bränslerävaror som förtecknas i del B i bilaga IX till det direktivet, eller
 - c) biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001, med undantag för biodrivmedel som produceras från livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2.40 i det direktivet, som uppfyller hållbarhetskriterierna och kriterierna för minskade livscykelutsläpp i artikel 29 i det direktivet och som är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet.
9. *återvunna kolbaserade flygbränslen*: flygbränslen som är återvunna kolbaserade bränslen enligt definitionen i artikel 2.35 i direktiv (EU) 2018/2001, som uppfyller det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i artikel 29a.2 i det direktivet och som är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet.
10. *parti*: en viss mängd hållbara flygbränslen som kan identifieras med ett nummer och spåras.
11. *livscykelutsläpp*: utsläpp av koldioxidequivaler från hållbara flygbränslen som tar hänsyn till utsläpp av koldioxidequivaler från energiproduktion, transport, distribution och användning ombord, inbegripet under förbränning, beräknat i enlighet med de metoder som antagits enligt artikel 28.5 eller artikel 31.5 i direktiv (EU) 2018/2001 eller enligt relevant unionsrätt.
12. *syntetiska flygbränslen*: flygbränslen som är förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001, som uppfyller det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i artikel 29a.1 i det direktivet och som är certifierade i enlighet med artikel 30 i det direktivet.
13. *koldioxidsnåla syntetiska flygbränslen*: flygbränslen av icke-biologiskt ursprung, vars energiinnehåll härrör från icke-fossil koldioxidsnål vätgas, som uppfyller tröskelvärdet för minskade livscykelutsläpp på 70 % och är förenliga med metoderna för att bedöma sådana minskningar av livscykelutsläpp enligt relevant unionsrätt.
14. *konventionella flygbränslen*: flygbränslen som produceras från fossila, icke-förnybara källor för kolvätebränslen.
15. *koldioxidsnål vätgas för luftfart*: vätgas för användning i luftfartyg, vars energiinnehåll härrör från icke-fossila, icke-förnybara källor, som uppfyller tröskelvärdet för minskade livscykelutsläpp på 70 % och är förenlig med metoderna för att bedöma sådana minskningar av livscykelutsläpp enligt relevant unionsrätt.
16. *förnybar vätgas för luftfart*: vätgas för användning i luftfartyg som klassificeras som ett förnybart drivmedel av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001, som uppfyller det tröskelvärde för minskade livscykelutsläpp som avses i artikel 29a.1 i det direktivet och är certifierad i enlighet med artikel 30 i det direktivet.
17. *vätgas för luftfart*: förnybar vätgas för luftfart eller koldioxidsnål vätgas för luftfart.
18. *koldioxidsnåla flygbränslen*: koldioxidsnåla syntetiska flygbränslen eller koldioxidsnål vätgas för luftfart.

19. *flygbränsleleverantör*: en bränsleleverantör enligt definitionen i artikel 2.38 i direktiv (EU) 2018/2001 som levererar flygbränsle eller vätgas för luftfart på en unionsflygplats.
20. *bränslehanterare*: en leverantör av marktjänster som organiserar och utför tankning och tömning av bränsle, inbegripet lagring av bränsle och kontroll av levererad kvalitet och kvantitet, för luftfartygsoperatörer vid unionsflygplatser, såsom avses i bilagan till direktiv 96/67/EG.
21. *huvudsaklig verksamhetsort*: en flygbränsleleverantörs huvudkontor eller säte i den medlemsstat där den huvudsakliga finansiella och operativa kontrollen av flygbränsleleverantören äger rum.
22. *rapporteringsår*: en period på ett år under vilken de rapporter som avses i artiklarna 8 och 10 ska lämnas in från och med den 1 januari till och med den 31 december.
23. *rapporteringsperiod*: perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december det år som föregår rapporteringsåret.
24. *årligt flygbränslebehov*: den mängd flygbränsle som i bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012⁽⁴⁾ kallas "bränsle till destinationen" och "taxningsbränsle" och som krävs för att utföra alla flygningar som omfattas av denna förordning och som utförs av en luftfartygsoperatör, med avgång från en viss unionsflygplats, under en rapporteringsperiod.
25. *årlig otankad mängd*: skillnaden mellan det årliga flygbränslebehovet och den faktiska bränslemängd som en luftfartygsoperatör tankar före flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från en viss unionsflygplats, under en rapporteringsperiod.
26. *total årlig otankad mängd*: summan av en luftfartygsoperatörs årliga otankade mängder vid alla unionsflygplatser under en rapporteringsperiod.
27. *växthusgassystem*: ett system som ger förmåner till luftfartygsoperatörer för användning av hållbara flygbränslen.

Artikel 4

Andelar hållbart flygbränsle som finns tillgängliga vid unionsflygplatser

1. Om inte annat följer av artikel 15 ska flygbränsleleverantörer säkerställa att allt flygbränsle som tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid varje unionsflygplats innehåller en minimiandel hållbart flygbränsle, inklusive en minimiandel syntetiskt flygbränsle i enlighet med de värden och tillämpningsdatum som anges i bilaga I. Utan att det påverkar dessa minimiandelar ska flygbränsleleverantörer också säkerställa att allt flygbränsle som tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid varje unionsflygplats under perioderna 1 januari 2030–31 december 2031 och 1 januari 2032–31 december 2034 innehåller åtminstone de genomsnittliga andelarna syntetiskt flygbränsle i enlighet med de värden som anges i bilaga I.

Denna skyldighet ska också anses vara uppfylld om de minimiandelar som anges i första stycket uppnås med användning av

- a) förnybar vätgas för luftfart,
- b) koldioxidsnåla flygbränslen.

2. Vid beräkningen av minimiandelarna i bilaga I ska, när vätgas för luftfart tillhandahålls luftfartygsoperatörer vid unionsflygplatser, följande gälla:

- a) Värdena för energiinnehållet i alla relevanta bränslen ska vara de som avses i artikel 27.2 f och g i, och bilaga III till, direktiv (EU) 2018/2001 eller relevanta internationella luftfartsstandarder för bränslen som inte ingår i den bilagan.
- b) Energiinnehållet i den vätgas för luftfart som levereras ska beaktas i både täljaren och nämnaren.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

3. Om en flygbränsleleverantör utnyttjar den möjlighet som anges i punkt 1 andra stycket eller om en luftfartygsoperatör tankar bränslen som avses i det stycket, ska hänvisningar till hållbara flygbränslen i artiklarna 3.10, 3.11, 3.27, 8, 9, 10, 12.6, 12.7, 13.1 a, b och g, 14 och 15.1 samt bilaga II tolkas som en hänvisning även till koldioxid snåla flygbränslen och förnybar vätsga för luftfart.

4. För varje rapporteringsperiod ska andra biodrivmedel för flyg än avancerade biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.34 i direktiv (EU) 2018/2001 och andra biodrivmedel för flyg än biodrivmedel som produceras från bränsleråvaror förtecknade i del B i bilaga IX till det direktivet som levereras på unionsflygplatser av varje flygbränsleleverantör stå för högst 3 % av det flygbränsle som levereras för att de minimiandelar som avses i punkt 1 i den här artikeln och i bilaga I till denna förordning ska vara uppfyllda.

5. Hållbara flygbränslen som produceras från följande bränsleråvaror ska uteslutas från beräkningen av de minimiandelar hållbara flygbränslen som anges i bilaga I till denna förordning: livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2.40 i direktiv (EU) 2018/2001, mellangrödor, palmfettysradestillat och material från palmojla och sojaböner samt soapstock och derivat därav.

Detta uteslutande ska dock inte gälla för bränsleråvaror som ingår i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001, på de villkor som anges i den bilagan.

6. Flygbränsleleverantörer får visa att de fullgör skyldigheten i punkt 1 i denna artikel genom att använda det massbalanssystem som avses i artikel 30 i direktiv (EU) 2018/2001.

7. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12.4 och 12.5 ska en flygbränsleleverantör som underlåter att leverera de minimiandelar som anges i bilaga I för en viss rapporteringsperiod åtminstone kompensera för detta underskott under nästa rapporteringsperiod. Undantagsvis gäller att om en flygbränsleleverantör underlåter att leverera de genomsnittliga andelarna syntetiskt flygbränsle under perioden 1 januari 2030–31 december 2031 ska leverantören åtminstone kompensera för detta underskott före utgången av perioden 1 januari 2032–31 december 2034, och om en flygbränsleleverantör underlåter att leverera de genomsnittliga andelarna syntetiskt flygbränsle under perioden 1 januari 2032–31 december 2034, ska leverantören åtminstone kompensera för detta underskott under nästa rapporteringsperiod.

Artikel 5

Tankningskrav för luftfartygsoperatörer

1. Den årliga mängd flygbränsle som tankas av en viss luftfartygsoperatör på en viss unionsflygplats ska vara minst 90 % av det årliga flygbränslebehovet.

2. En luftfartygsoperatör får underskrida tröskelvärdet i punkt 1 i denna artikel om det är nödvändigt för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet. I sådana fall ska den berörda luftfartygsoperatören vederbörligen motivera för den eller de behöriga myndigheter som avses i artikel 11.6 och byrå att den underskrider tröskelvärdet, och ange vilka rutter som påverkas. Den informationen ska ingå i den rapport som avses i artikel 8. De berörda bränslemängderna ska rapporteras separat i enlighet med artikel 8.

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

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

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

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

4. Den eller de behöriga myndigheterna ska bedöma begäran. De får mot bakgrund av den motivering som lämnats begära ytterligare information.

5. Den eller de behöriga myndigheterna ska fatta beslut om begäran utan onödigt dröjsmål och senast en månad före den dag då det planerade undantaget ska börja tillämpas. Om den eller de behöriga myndigheterna begär ytterligare information enligt punkt 4 ska den tidsfrist inom vilken den eller de behöriga myndigheterna ska fatta ett beslut upphöra att löpa till dess att luftfartygsoperatören har lämnat fullständig information.

Det beviljade undantaget ska ha en begränsad giltighetstid på högst ett år, varefter det ska ses över på begäran av luftfartygsoperatören.

6. Den eller de behöriga myndigheterna ska fatta ett beslut om att godta eller avslå en första begäran om undantag som lämnats in enligt punkt 3. Underlåtenhet att anta ett sådant beslut inom den tidsfrist som anges i punkt 5 ska inte betraktas som ett beslut om beviljande av det begärda undantaget. Underlåtenhet att anta ett beslut om en begäran om förnyelse av ett befintligt undantag, förutsatt att en sådan begäran åtföljs av en detaljerad och adekvat motivering, senast en månad före dagen för den planerade förlängningen ska betraktas som ett beslut om tillstånd att fortsätta att tillämpa det begärda undantaget.

7. Luftfartygsoperatören ska ha rätt att överklaga ett beslut av den eller de behöriga myndigheterna om avslag på en begäran om undantag.

8. Den eller de behöriga myndigheterna ska till kommissionen anmäla förteckningen över beviljade och vägrade undantag, med angivande av skälen för sitt beslut och den bedömning som ligger till grund för beslutet. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över beviljade undantag och uppdatera den minst en gång om året.

9. Efter ett skriftligt klagomål från en medlemsstat, en luftfartygsoperatör, den berörda unionsflygplatsens ledningsenhet eller en flygbränsleleverantör, eller på eget initiativ, får kommissionen, efter att ha bedömt motiveringen för det undantag som beviljats enligt punkt 5 i denna artikel mot bakgrund av de kriterier som anges i punkt 3 i denna artikel, anta genomförandeakter för att uppmäna den eller de behöriga myndigheterna att anta ett beslut om upphävande av det undantaget från och med början av den påföljande tidtabellperioden i den mening som avses i artikel 2 d i rådets förordning (EEG) nr 95/93⁽¹⁾. Om den tidtabellperioden börjar mindre än två månader efter offentliggörandet av beslutet, ska beslutet om upphävande av undantaget börja tillämpas från och med början på den därpå följande tidtabellperioden. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 16.2.

10. För att kunna anta de genomförandeakter som avses i punkt 9 får kommissionen begära all nödvändig information från medlemsstater och luftfartygsoperatörer. Medlemsstaterna och luftfartygsoperatörerna ska tillhandahålla sådan information utan onödigt dröjsmål. Medlemsstaterna ska underlätta luftfartygsoperatörernas tillhandahållande av information.

11. Kommissionen ska senast den 1 september 2024 anta riktlinjer för tillämpningen av de undantag som avses i denna artikel. Sådana riktlinjer ska innehålla de uppgifter som en luftfartygsoperatör ska lägga fram för att motivera dessa undantag.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1).

Artikel 6

Skyldighet för unionsflygplatsens ledningsenhet att underlätta tillgång till hållbara flygbränslen

1. Unionsflygplatsernas ledningsenheter ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till flygbränslen som innehåller minimiandelar hållbara flygbränslen i enlighet med denna förordning.
2. Om luftfartygsoperatörer till den eller de behöriga myndigheterna rapporterar svårigheter med att vid en viss unionsflygplats få tillgång till flygbränslen som innehåller minimiandelar hållbara flygbränslen i enlighet med denna förordning ska den eller de behöriga myndigheterna begära att unionsflygplatsens ledningsenhet tillhandahåller de uppgifter som krävs för att bevisa överensstämmelse med punkt 1. Unionsflygplatsens ledningsenhet ska tillhandahålla den behöriga myndigheten uppgifterna utan onödigt dröjsmål.
3. Den eller de behöriga myndigheterna ska bedöma alla uppgifter som mottagits i enlighet med punkt 2. Om den eller de behöriga myndigheterna konstaterar att unionsflygplatsens ledningsenhet fullgör sina skyldigheter enligt punkt 1 ska den underordnade kommissionen och byrån om detta. Vid bristande efterlevnad ska den eller de behöriga myndigheterna begära att unionsflygplatsens ledningsenhet utan onödigt dröjsmål, och under alla omständigheter senast tre år efter den behöriga myndighetens begäran enligt punkt 2, identifierar och vidtar nödvändiga åtgärder för att åtgärda bristen på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer till flygbränslen som innehåller minimiandelar hållbara flygbränslen.
4. Vid tillämpning av punkterna 2 och 3 ska flygbränsleleverantörer, bränslehanterare, luftfartygsoperatörer och andra parter som berörs av de rapporterade svårigheterna, när så är lämpligt, på begäran och utan onödigt dröjsmål lämna all nödvändig information till unionsflygplatsens ledningsenhet och samarbeta med unionsflygplatsens ledningsenhet med avseende på att identifiera och vidta nödvändiga åtgärder för att åtgärda de rapporterade svårigheterna.
5. Den eller de behöriga myndigheterna ska utan onödigt dröjsmål översända all relevant information som tillhandahållits enligt punkterna 2 och 3 i denna artikel till byrån för att den ska kunna upprätta den tekniska rapport som avses i artikel 13.

Artikel 7

Främjande av vätgas- och elförsörjningen vid unionsflygplatser

1. Unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörer och bränslehanterare ska, när så är lämpligt, samarbeta med sina respektive medlemsstater vid utarbetandet av de nationella handlingsprogrammen för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen på flygplatser som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 ⁽⁴⁾.
2. Unionsflygplatsernas ledningsenheter, flygbränsleleverantörer och bränslehanterare ska, när så är lämpligt, i enlighet med de nationella handlingsprogram som avses i punkt 1, när en sådan ram har antagits, samarbeta och vidta åtgärder för att underlätta luftfartygsoperatörernas tillgång till vätgas eller el som främst används för framdrivning av ett luftfartyg och tillhandahålla den infrastruktur och de tjänster som är nödvändiga för leverans, lagring och tankning av sådan vätgas eller el för att tanka eller ladda upp luftfartyg, i förekommande fall i linje med nationella handlingsprogram för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.
3. Senast den 31 mars 2025, och därefter vartannat år, ska unionsflygplatsernas ledningsenheter rapportera till de behöriga myndigheterna och byrån om hur långt befintliga projekt, för deras respektive unionsflygplats, som eftersträvar något av de initiativ som avses i punkt 2 har framskridit. Rapporten ska innehålla information som är allmänt tillgänglig eller som kan offentliggöras, när så är lämpligt inbegripet prognoser om volymer och typ av produktion och leverans av vätgas och el till luftfartygsoperatörer vid unionsflygplatsen samt utbyggnadsplaner för infrastruktur och tjänster för laddning och tankning om sådana planer antas.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234, 22.9.2023, s. 1).

Artikel 8

Rapporteringskyldigheter för luftfartygsoperatörer

1. Luftfartygsoperatörer ska senast den 31 mars varje rapporteringsår, och första gången 2025, rapportera följande uppgifter avseende en viss rapporteringsperiod till de behöriga myndigheterna och byrån:
 - a) Den totala mängd flygbränsle som tankats vid varje unionsflygplats, uttryckt i ton.
 - b) Det årliga flygbränslebehovet per unionsflygplats, uttryckt i ton.
 - c) Den årliga otankade mängden, per unionsflygplats, vilken ska rapporteras som 0 (noll) om den årliga otankade mängden är negativ eller om den är mindre än eller lika med 10 % av det årliga flygbränslebehovet.
 - d) Den årliga tankade mängden, per unionsflygplats för att följa tillämpliga regler om bränslesäkerhet enligt artikel 5.2, uttryckt i ton.
 - e) Den totala mängden hållbart flygbränsle som de köper in från flygbränsleleverantörer i syfte att bedriva flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser, uttryckt i ton.
 - f) För varje inköp av hållbart flygbränsle: namnet på flygbränsleleverantören, den inköpta mängden uttryckt i ton, omvandlingsprocessen, egenskaperna hos och ursprunget för den bränsleråvara som används för produktionen samt livscykelutsläppen för det hållbara flygbränslet och, om ett inköp omfattar olika typer av hållbara flygbränslen med olika egenskaper, angivelse av denna information för varje typ av hållbart flygbränsle.
 - g) Det totala antalet flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser, uttryckt i antal flygningar och i flygtimmar.
2. Den rapport som lämnas in ska överensstämma med mallarna i bilaga II.
3. Rapporten ska verifieras av en oberoende kontrollör i enlighet med kraven i artiklarna 14 och 15 i direktiv 2003/87/EG och de genomförandeakter som antagits på grundval av detta.

Artikel 9

Luftfartygsoperatörer som tillgodosör sig användning av hållbara flygbränslen

1. Luftfartygsoperatörer får inte tillgodosöra sig förmåner för användning av ett och samma parti hållbara flygbränslen inom ramen för mer än ett växthusgassystem. Emissionsfaktorn för användningen av hållbara flygbränslen inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem fastställs i bilaga IV till direktiv 2003/87/EG eller i de genomförandeakter som antagits i enlighet med artikel 14 i det direktivet. Vid tilldelning av utsläppsrätter inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem ska direktiv 2003/87/EG tillämpas. Vid tilldelning av utsläppsrätter som avsätts för tankning av hållbara flygbränslen inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem ska artikel 3c.6 i direktiv 2003/87/EG tillämpas.

Luftfartygsoperatörer ska, tillsammans med den rapport som avses i artikel 8, förse byrån med

- a) en redogörelse för de växthusgassystem de deltar i och i vilka de har möjlighet att rapportera hållbara flygbränslen,
 - b) en redogörelse om att de inte har rapporterat ett och samma parti hållbara flygbränslen inom mer än ett växthusgassystem, och
 - c) information om deltagande i system för ekonomiskt stöd på unionsnivå eller nationell eller regional nivå som ger luftfartygsoperatörer möjlighet att kompenseras för kostnaderna för inköpta hållbara flygbränslen och information om huruvida samma parti hållbara flygbränslen har mottagit stöd inom ramen för mer än ett system för ekonomiskt stöd.
2. För rapportering av användningen av hållbara flygbränslen enligt artikel 8 i denna förordning eller inom ramen för ett växthusgassystem ska flygbränsleleverantörer kostnadsfritt förse luftfartygsoperatörer med relevant, korrekt information som avser rapporteringsperioden, så snart som möjligt och under alla omständigheter senast den 14 februari varje rapporteringsår.

3. Luftfartygsoperatören får begära att flygbränsleleverantören förser den med den information som avses i punkt 2 med avseende på andra rapporteringskyldigheter, inbegripet de som följer av nationell rätt. Flygbränsleleverantören ska tillhandahålla denna information kostnadsfritt. Om begäran avser information om en period som redan har löpt ut vid tidpunkten för begäran, ska flygbränsleleverantören tillhandahålla denna information inom 90 dagar från dagen för begäran. Om begäran avser information om en rapporteringsperiod som ännu inte har löpt ut vid den tidpunkten då begäran görs, ska luftfartygsoperatören sträva efter att lämna in sin begäran minst 45 dagar före utgången av den perioden. Flygbränsleleverantören ska tillhandahålla denna information inom 45 dagar från utgången av den perioden.

Artikel 10

Rapporteringskyldighet för flygbränsleleverantörer

Flygbränsleleverantörer ska senast den 14 februari varje rapporteringsår, och första gången 2025, rapportera följande uppgifter som avser rapporteringsperioden i den unionsdatabas som avses i artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001:

- a) Mängden flygbränsle som levererats på varje unionsflygplats, uttryckt i ton.
- b) Mängden hållbart flygbränsle som levererats på varje unionsflygplats och för varje typ av hållbart flygbränsle, enligt beskrivningen i led c, uttryckt i ton.
- c) Omvandlingsprocessen, egenskaperna hos och ursprunget för den bränsleåvaren som används för produktionen samt livscykelutsläppen för varje typ av hållbart flygbränsle som levereras på unionsflygplatser.
- d) Halten av aromater och naftalener i volymprocent och av svavel i viktprocent i flygbränsle som levererats per parti, per unionsflygplats och på unionsnivå, med angivande av den totala volymen och vikten för varje parti och av vilken testmetod som använts för att mäta halten av varje ämne på partinivå.
- e) Energiinnehållet för flygbränsle och hållbart flygbränsle som levererats vid varje unionsflygplats, för varje bränsletyp.

Medlemsstaterna ska ha den rättsliga och administrativa ram som krävs på nationell nivå för att säkerställa att de uppgifter som flygbränsleleverantörer för in i unionsdatabasen är korrekta och har kontrollerats och granskats i enlighet med artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001.

Byrån och de behöriga myndigheterna ska ha tillgång till unionsdatabasen. Byrån ska använda uppgifterna i den unionsdatabasen så snart de har kontrollerats på medlemsstatsnivå i enlighet med artikel 31a i direktiv (EU) 2018/2001.

Artikel 11

Behörig myndighet

1. Medlemsstaterna ska utse eller de behöriga myndigheter som ska ansvara för genomförandet av denna förordning och för att utfärda sanktionsavgifter för luftfartygsoperatörer, unionsflygplatsers ledningsenheter och flygbränsleleverantörer. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen och byrån om identiteten på den eller de behöriga myndigheter som de har utsett.
2. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras behöriga myndigheter utför sina uppgifter för tillsyn och kontroll av efterlevnad opartiskt och öppet och på ett sätt som är oberoende av luftfartygsoperatörer, flygbränsleleverantörer och unionsflygplatsers ledningsenheter. Medlemsstaterna ska också säkerställa att deras behöriga myndigheter har de resurser och den kapacitet som krävs för att de ska kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt och med nödvändig skyndsamhet.
3. Kommissionen, byrån och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samarbeta och utbyta all relevant information för att säkerställa det faktiska genomförandet och efterlevnaden av denna förordning.
4. Byrån ska till de behöriga myndigheterna översända aggregerade uppgifter för de luftfartygsoperatörer, de unionsflygplatser och deras respektive ledningsenheter och de flygbränsleleverantörer för vilka dessa myndigheter är behöriga enligt punkterna 5, 6 och 7.

5. Den ansvariga medlemsstat vars behöriga myndighet eller myndigheter, som utsetts i enlighet med punkt 1 i denna artikel, är ansvariga för en viss luftfartygsoperatör ska fastställas i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 748/2009⁽¹⁾. För luftfartygsoperatörer som inte har tilldelats till en medlemsstat enligt den förordningen, ska ansvarig medlemsstat fastställas i enlighet med bestämmelserna i artikel 18a i direktiv 2003/87/EG. Kommissionen får bistå medlemsstaterna i tilldelningsprocessen. I detta syfte får kommissionen begära bistånd från Eurocontrol och får ingå lämpliga avtal om detta med Eurocontrol.

6. Den ansvariga medlemsstat vars behöriga myndighet eller myndigheter, som utsetts i enlighet med punkt 1, är ansvariga för en viss unionsflygplats ledningsenhet ska fastställas på grundval av unionsflygplatsens respektive territoriella jurisdiktion.

7. Den ansvariga medlemsstat vars behöriga myndighet eller myndigheter, som utsetts i enlighet med punkt 1, är ansvariga för en viss flygbränsleleverantör ska vara den medlemsstat där flygbränsleleverantören har sin huvudsakliga verksamhetsort.

8. För flygbränsleleverantörer som inte har sin huvudsakliga verksamhetsort i en medlemsstat ska den ansvariga medlemsstaten vara den där flygbränsleleverantören levererade mest flygbränsle under 2023 eller under det år då flygbränsleleverantören för första gången tillhandahöll flygbränsle på unionsmarknaden, om detta infallit senare.

En sådan flygbränsleleverantör får lämna in en motiverad begäran till sin behöriga myndighet om ändrad tilldelning till en annan medlemsstat om den under de två år som föregår begäran har levererat största delen av sitt flygbränsle i den medlemsstaten. Beslutet om ändrad tilldelning ska fattas inom sex månader från flygbränsleleverantörens begäran, ska godkännas av de behöriga myndigheterna i den medlemsstat till vilken den ändrade tilldelningen sker och ska översändas till kommissionen och byrån utan onödigt dröjsmål. Det ska tillämpas från början av den rapporteringsperiod som följer på dagen för antagandet av beslutet.

Artikel 12

Verkställighet

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande, med särskilt beaktande av överträdelsens art, varaktighet, upprepning och omfattning. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder senast den 31 december 2024 samt utan dröjsmål anmäla eventuella senare ändringar som berör dem.

2. Medlemsstaterna ska säkerställa att varje luftfartygsoperatör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 5 åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara proportionell och avskräckande och minst dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden. En luftfartygsoperatör får befrias från en sanktionsavgift om den kan visa att dess underlåtenhet att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 5 orsakades av exceptionella och oförutsebara omständigheter som ligger utanför dess kontroll och vars effekter inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att en unionsflygplats ledningsenhet som underlåter att vidta nödvändiga åtgärder för att åtgärda en brist på tillräcklig tillgång för luftfartygsoperatörer till flygbränslen som innehåller minimiandelar av hållbara flygbränslen i enlighet med artikel 6.3 åläggs en sanktionsavgift.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 4 beträffande minimiandelarna hållbara flygbränslen åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara proportionell och avskräckande och minst dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de minimiandelar som avses i artikel 4 och bilaga I.

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

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som underlåter att uppfylla de skyldigheter som fastställs i artikel 4 beträffande minimiandelarna syntetiska flygbränslen och, under perioden från och med den 1 januari 2030 till och med den 31 december 2034, de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen, åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara proportionell och avskräckande och minst dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle som inte uppfyller de minimiandelar som avses i artikel 4 och bilaga I. Vid fastställandet av sanktionsavgiften avseende de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen ska medlemsstaterna för att undvika dubbla sanktioner beakta eventuella sanktionsavgifter avseende minimiandelarna syntetiska flygbränslen som flygbränsleleverantören redan har ålagts under den respektive period som avses i denna punkt.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att en flygbränsleleverantör som bevisligen har lämnat vilsedande eller felaktig information om egenskaperna hos eller ursprunget för det hållbara flygbränsle som den har levererat enligt artiklarna 9.2 och 10 åläggs en sanktionsavgift. Denna avgift ska vara proportionell och avskräckande och minst dubbelt så hög som det belopp som blir resultatet av skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med den mängd flygbränsle avseende vilket vilsedande eller felaktig information lämnades.

7. I det beslut om sanktionsavgifter som avses i punkterna 2, 4, 5 och 6 i denna artikel ska den eller de behöriga myndigheterna förklara den metod som tillämpas för att fastställa priset på flygbränsle, hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle på unionsmarknaden för flygbränsle. Den metoden ska baseras på kontrollerbara och objektiva kriterier, inbegripet kriterier från den senast tillgängliga tekniska rapport som avses i artikel 13.

8. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller minimiandelarna hållbara flygbränslen eller syntetiska flygbränslen under en viss rapporteringsperiod, under den efterföljande rapporteringsperioden ska förse marknaden med en mängd av respektive bränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden.

Genom undantag från första stycket ska följande regler tillämpas på syntetiska flygbränslen under perioderna 1 januari 2030–31 december 2031 och 1 januari 2032–31 december 2034:

- a) Alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen under perioden 1 januari 2030–31 december 2031 ska före utgången av perioden 1 januari 2032–31 december 2034 förse marknaden med en mängd syntetiskt flygbränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera under den perioden.
- b) Alla flygbränsleleverantörer som har ackumulerat ett underskott i förhållande till den skyldighet som fastställs i artikel 4 när det gäller de genomsnittliga andelarna syntetiska flygbränslen under perioden 1 januari 2032–31 december 2034 ska under den efterföljande rapporteringsperioden förse marknaden med en mängd syntetiskt flygbränsle som motsvarar detta underskott, utöver den mängd som de är skyldiga att leverera för den rapporteringsperioden.

Fullgörandet av de skyldigheter som avses i första och andra styckena i denna punkt ska inte befria flygbränsleleverantören från skyldigheten att betala de sanktionsavgifter som fastställs i punkterna 4 och 5.

9. Medlemsstaterna ska ha den rättsliga och administrativa ram som krävs på nationell nivå för att säkerställa att skyldigheterna fullgörs och att sanktionsavgifterna drivs in.

10. Medlemsstaterna ska sträva efter att säkerställa att intäkterna från sanktionsavgifterna, eller motsvarigheten i ekonomiskt värde till dessa intäkter, används för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller mekanismer som gör det möjligt att överbygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

Om sådana intäkter tillfaller en medlemsstats allmänna budget ska en medlemsstat anses ha uppfyllt kraven i första stycket om den genomför politik för ekonomiskt stöd för att stödja forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller politik som stöder mekanismer som gör det möjligt att överbygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen, som har ett värde som motsvarar eller överstiger intäkterna från sanktionsavgifter.

Senast den 25 september 2026, och därefter vart femte år, ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport om användningen av de sammanlagda intäkterna från sanktionsavgifterna och information om nivån på de utgifter som anslagits till forsknings- och innovationsprojekt på området hållbara flygbränslen, produktion av hållbara flygbränslen eller politik som stöder mekanismer som gör det möjligt att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

Artikel 13

Insamling och offentliggörande av uppgifter

1. Byrån ska varje år offentliggöra en teknisk rapport på grundval av de rapporter som avses i artiklarna 7, 8 och 10 och överlämna den till Europaparlamentet och rådet. Rapporten ska innehålla åtminstone följande uppgifter:
 - a) Den aggregerade mängden hållbart flygbränsle som köps in av luftfartygsoperatörer på unionsnivå, för användning på flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från en unionsflygplats, samt per unionsflygplats.
 - b) Den aggregerade mängden hållbart flygbränsle och syntetiskt flygbränsle som levereras på unionsnivå, per medlemsstat och per unionsflygplats. Rapporten ska innehålla mängden och typen av bränsleävaror som används på unionsnivå, per medlemsstat och per unionsflygplats och en analys av flygbränsleleverantörernas förmåga att efterleva de minimiandelar som anges i bilaga I.
 - c) I möjligaste mån, mängden hållbart flygbränsle som levereras i de tredjeländer med vilka unionen, eller unionen och dess medlemsstater, ingått ett avtal som reglerar tillhandahållande av lufttrafik, och i andra tredjeländer om sådan information är allmänt tillgänglig.
 - d) Marknadssituationen, inklusive prisinformation, och trender för produktion och användning av hållbart flygbränsle i unionen och per medlemsstat och, i möjligaste mån, i de tredjeländer med vilka unionen, eller unionen och dess medlemsstater, ingått ett avtal som reglerar tillhandahållande av lufttrafik och i andra tredjeländer, inbegripet information om utvecklingen av prisskillnaden mellan hållbart flygbränsle och konventionella flygbränslen.
 - e) Efterlevnadsstatus för unionsflygplatsens ledningsenhet per flygplats, avseende de skyldigheter som anges i artikel 6.
 - f) Efterlevnadsstatus för varje luftfartygsoperatör och flygbränsleleverantör som under rapporteringsperioden har skyldigheter enligt denna förordning.
 - g) Ursprunget för och egenskaperna hos alla hållbara flygbränslen och hållbarhetsegenskaperna hos vätgas för luftfart som luftfartygsoperatörer köper för användning på flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser.
 - h) Den genomsnittliga totala halten av aromater och naftalener i volymprocent och av svavel i viktprocent i flygbränsle som levererats per unionsflygplats och på unionsnivå.
 - i) Framstegen för projekt vid unionsflygplatser som genomför initiativ som avses i artikel 7.3.
2. Byrån får samråda med medlemsstaternas experter när den utarbetar rapporten.

Artikel 14

Miljömärkningssystem

1. Härmed inrättas ett frivilligt miljömärkningssystem som gör det möjligt att mäta flygningars miljöprestanda.
2. Märkningar som utfärdas enligt denna artikel ska tillämpas på luftfartygsoperatörer som omfattas av denna förordning och avse flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser. Om en luftfartygsoperatör ansöker om att en märkning enligt denna artikel ska utfärdas ska den ansöka om en sådan märkning för alla sina flygningar som omfattas av denna förordning och som avgår från unionsflygplatser.

Luftfartygsoperatörer får ansöka om att märkningar enligt denna artikel utfärdas även för flygningar som omfattas av denna förordning och som ankommer till unionsflygplatser. Om en luftfartygsoperatör ansöker om att en märkning ska utfärdas i enlighet med detta stycke ska den ansöka om en sådan märkning för alla sina flygningar som ankommer till unionsflygplatser.

3. Märkningar som utfärdas enligt denna artikel ska certifiera en flygnings miljöprestandanivå på grundval av den information som avses i andra stycket i denna punkt. En flygnings miljöprestandanivå ska fastställas på grundval av den genomsnittliga miljöprestandan för de flygningar som utförs av en viss luftfartygsoperatör på en viss flygväg under den föregående motsvarande tidtabelperioden i den mening som avses i artikel 2 d i förordning (EEG) nr 95/93.

Märkningar som utfärdas enligt denna artikel ska innehålla följande information:

- a) Det förväntade koldioxidavtrycket per passagerare, uttryckt i mått som kilogram koldioxid per passagerare, under märkningens giltighetsperiod.
 - b) Den förväntade koldioxid effektiviteten per kilometer, uttryckt i mått som gram koldioxid per passagerare per kilometer, under märkningens giltighetsperiod.
4. Det förväntade koldioxidavtrycket per passagerare och den förväntade koldioxid effektiviteten per kilometer för en flygning ska fastställas av byrån på grundval av en standardiserad och vetenskapsbaserad metod samt information från luftfartygsoperatörerna om alla eller några av följande faktorer:
- a) Typer av luftfartyg, genomsnittligt antal passagerare och godslaster, vid behov kompletterat med uppskattningar av dessa faktorer, såsom genomsnittlig belägningsfaktor för den angivna flygvägen under en viss tidsperiod.
 - b) Prestandan för det bränsle som används vid de flygningar som luftfartygsoperatören utför, på grundval av bränsleanvändningen och med användning av mått som den totala mängd hållbart flygbränsle som tankats, procentandelen i förhållande till den totala bränsleanvändningen, kvaliteten och ursprunget, sammansättningen och livscykelutsläppen från den bränsleanvändning som beräknas för flygningen.
5. Märkningar som utfärdas enligt denna artikel ska vara giltiga under en begränsad period på högst ett år som fastställs i de genomförandeakter som avses i punkt 11 c. Luftfartygsoperatören ska tydligt visa märkningens giltighetsperiod tillsammans med märkningen.
6. Byrån ska, efter ansökan av en luftfartygsoperatör, utfärda märkningar för varje flygning eller serie flygningar som utförs under samma förhållanden, på grundval av den information som avses i punkt 3 samt den standardiserade och vetenskapsbaserade metod och de faktorer som avses i punkt 4.

Byrån får kräva att luftfartygsoperatören lämnar ytterligare information som är nödvändig för utfärdandet av märkningen.

Om luftfartygsoperatören inte lämnar in all information som krävs för att byrån ska kunna utfärda den ansökta märkningen, ska byrån avslå ansökan.

Luftfartygsoperatören får överklaga beslut som byrån har fattat enligt denna punkt och punkt 7 i denna artikel. Ett sådant överklagande ska lämnas in till den överklagandenämnd som avses i artikel 105 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (¹⁹) inom tio dagar från underrättelsen om beslutet. Artiklarna 106, 107, 108.2, 108.3, 111, 112, 113 och 114 i förordning (EU) 2018/1139 ska tillämpas. Varje beslut som byrån fattar enligt denna punkt ska fattas utan onödigt dröjsmål.

7. Byrån ska regelbundet se över om de faktorer, på grundval av vilka en märkning har utfärdats för varje flygning eller serie flygningar som utförs under samma förhållanden, har ändrats. Om byrån konstaterar att en märkning inte längre är lämplig ska den, efter att ha gett luftfartygsoperatören möjlighet att höras, återkalla den befintliga märkningen eller utfärda en ny märkning. Byrån ska underrätta luftfartygsoperatören om sitt beslut.

Luftfartygsoperatören ska utan dröjsmål anpassa visningen av märkningen i enlighet med detta.

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

8. Luftfartygsoperatörer som har tilldelats en märkning enligt punkt 6 ska visa märkningen som innehåller den information som avses i punkt 3 andra stycket. Märkningen ska vara lättillgänglig och lättbegriplig. Den ska presenteras på ett sätt som gör det möjligt för kunder att enkelt jämföra miljöprestandan för flygningar som utförs av olika luftfartygsoperatörer som trafikerar samma flygväg. Om en luftfartygsoperatör visar märkningen på ett försäljningsställe eller vid någon annan kontakt med kunderna, ska detta göras för alla flygningar som omfattas av denna förordning.

9. För att finansiera kostnaderna för den tjänst som byrån tillhandahåller ska en avgift betalas för utfärdande av en märkning efter ansökan av en luftfartygsoperatör. Intäkterna från sådana avgifter ska utgöra andra inkomster i den mening som avses i artikel 120.1 i förordning (EU) 2018/1139 och ska behandlas som intäkter avsatta för särskilda ändamål som ska fördelas av byrån för att täcka dessa kostnader. Artikel 126.2 och 126.3 i förordning (EU) 2018/1139 ska tillämpas. Avgiftsbeloppet ska fastställas i enlighet med artikel 126.4 i förordning (EU) 2018/1139.

10. Som en del av sina uppgifter på miljöskyddsområdet enligt artikel 87.2 i förordning (EU) 2018/1139 ska byrån bidra till att öka medvetenheten om förekomsten av det märkningssystem som inrättas genom den här artikeln.

11. För att säkerställa enhetligt genomförande och efterlevnad av reglerna i denna artikel ska kommissionen senast den 1 januari 2025 anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:

- a) Den standardiserade och vetenskapsbaserade metod som avses i punkt 4, på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga data, särskilt de uppgifter som byrån tillhandahåller och inbegripet metoden för att använda de uppskattningar som avses i punkt 4 a.
- b) Det förfarande enligt vilket luftfartygsoperatörer ska förse byrån med relevant information för utfärdande av en märkning och förfarandet för byråns utfärdande av denna märkning, inbegripet den tidsfrist inom vilken byrån ska fatta ett beslut enligt punkt 6.
- c) Giltighetsperioden för märkningar som utfärdas enligt denna artikel, som inte får överstiga ett år.
- d) Villkoren för byråns genomförande av den översyn som avses i punkt 7.
- e) Det förfarande som anges i punkt 7 enligt vilket byrån antingen kan återkalla en befintlig märkning eller utfärda en ny märkning.
- f) Mallarna för visning av märkningar som utfärdas enligt denna artikel.
- g) Säkerställande av enkel tillgång till alla utfärdade märkningar i maskinläsbart format.
- h) Möjligheten för luftfartygsoperatörer att utan att använda en märkning enligt denna artikel visa information om miljöprestanda liknande den som avses i punkt 3 för flygningar som avgår från unionsflygplatser, och på vilka villkor de kan göra detta.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 16.3.

12. Senast den 1 juli 2027 ska kommissionen identifiera och bedöma hur det märkningssystem som inrättas genom denna artikel fungerar, samt möjliga förbättringar eller kompletteringar av detta system, särskilt i syfte att inrätta ett obligatoriskt miljömärkningssystem som omfattar alla aspekter av miljöprestandan för flygningar eller serier av flygningar och de olika åtgärder för minskade koldioxidutsläpp som luftfartygsoperatörer vidtar, i fullständig överensstämmelse med unionsrätten. Kommissionen ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med de viktigaste resultaten av den bedömning som gjorts enligt denna punkt. Den får, när så är lämpligt, låta den rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

Artikel 15

Flexibilitetsmekanismer

1. Genom undantag från artikel 4.1 får en flygbränsleleverantör, från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2034, för varje rapporteringsperiod tillhandahålla minimiandelarna hållbart flygbränsle enligt bilaga I som ett viktat genomsnitt för allt flygbränsle som leverantören levererat på unionsflygplatser under den rapporteringsperioden.

2. Senast den 1 juli 2024 ska kommissionen identifiera och bedöma utvecklingen när det gäller produktion och leverans av hållbara flygbränslen på unionsmarknaden för flygbränsle samt bedöma möjliga förbättringar eller kompletteringar av den befintliga flexibilitetsmekanism för hållbara flygbränslen som avses i punkt 1, såsom inrättande eller erkännande av ett system för handel med hållbara flygbränslen för att möjliggöra bränsleförsörjning i unionen utan att vara fysiskt ansluten till en leveransplats, i syfte att ytterligare underlätta leveranser och användning av hållbara flygbränslen för luftfarten under flexibilitetsperioden.

Ett sådant möjligt system, med inslag av ett "book and claim-system", skulle kunna göra det möjligt för luftfartygsoperatörer eller bränsleleverantörer, eller båda, att köpa hållbara flygbränslen genom avtalsarrangemang med flygbränsleleverantörer och att tillgodogöra sig användningen av hållbara flygbränslen på unionsflygplatser.

Kommissionen ska lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med de viktigaste resultaten av den bedömning som gjorts enligt denna punkt och åtföljd, när så är lämpligt, av ett lagstiftningsförslag.

Artikel 16

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av ReFuelEU Aviation-kommittén (*kommittén*). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 17

Rapporter och översyn

1. Senast den 1 januari 2027 och därefter vart fjärde år, ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning.

2. Rapporten ska innehålla en detaljerad bedömning av utvecklingen av marknaden för flygbränslen och denna utvecklings inverkan på funktionen för unionens inre marknad för luftfart, inbegripet på konkurrenskraften och konnektiviteten, särskilt för öar och avlägsna områden, och på kostnadseffektiviteten för minskningar av livscykelutsläpp. Rapporten ska också omfatta en bedömning av behovet av investeringar, sysselsättning och utbildning samt forskning och innovation på området hållbara flygbränslen. Rapporten ska dessutom innehålla information om sådana tekniska framsteg på området forskning och innovation inom luftfartsindustrin som är relevanta för hållbara flygbränslen, inbegripet när det gäller minskning av andra utsläpp än koldioxid eller teknik för direkt avskiljning av koldioxid från luft.

3. Rapporten ska omfatta en utvärdering av det eventuella behovet av att se över tillämpningsområdet för denna förordning, definitionen av hållbart flygbränsle, de bränslen som främjas och minimiandelarna i artikel 4 och bilaga I samt nivån på sanktionsavgifterna. Rapporten ska omfatta en utvärdering av möjligheten att utvidga tillämpningsområdet för denna förordning till att omfatta andra energikällor och andra typer av syntetiska bränslen som definieras i direktiv (EU) 2018/2001, samtidigt som vederbörlig hänsyn tas till principen om teknikneutralitet. Rapporten ska också omfatta en bedömning av initiativ, förbättringar och kompletterande åtgärder för att ytterligare underlätta och främja ökat utbud och ökad användning av andra flygbränslen än drop-in-flygbränslen och tillhörande tjänster, infrastruktur och teknik i överensstämmelse med målet att minska koldioxidutsläppen från lufttransport, samtidigt som lika villkor upprätthålls.

4. Rapporten ska innehålla överväganden om ett eventuellt införande av mekanismer för att stödja produktion och användning av hållbara flygbränslen, inbegripet insamling och användning av medel, och för att begränsa denna förordnings negativa inverkan på konnektiviteten och konkurrenskraft. I rapporten ska det övervägas om sådana mekanismer bör omfatta finansiella och andra mekanismer för att överbrygga prisskillnaderna mellan hållbara flygbränslen och konventionella flygbränslen.

5. Rapporten ska omfatta en bedömning av hur de undantag som beviljas enligt artikel 5 påverkar funktionen för den inre marknaden för luftfart.

Rapporten ska i möjligaste mån innehålla information om den politiska utvecklingen i relevanta tredjeländer, inbegripet inom ramen för deras multilaterala och bilaterala avtal med unionen eller med unionen och dess medlemsstater, samt om utvecklingen av ett potentiellt handlingsprogram på Icao-nivå för leverans och tankning av hållbara flygbränslen.

Rapporten ska omfatta en bedömning av konkurrenskraften hos unionens lufttrafikföretag och flygplatsnav jämfört med deras konkurrenter i relevanta tredjeländer, samt eventuell omledning, särskilt genom en förskjutning av trafiken till flygplatsnav i tredjeländer, vilket leder till koldioxidläckage. I synnerhet ska kommissionen, i avsaknad av ett obligatoriskt system på internationell nivå för användning av hållbara flygbränslen för internationella flygningar med en liknande ambitionsnivå som de krav som fastställs i denna förordning eller i avsaknad av mekanismer på internationell nivå som gör det möjligt att undvika risken för koldioxidläckage och snedvridning av konkurrensen inom internationell luftfart, senast den 31 december 2026, när så är lämpligt, överväga riktade mekanismer som syftar till att förhindra dessa effekter, inbegripet, om så är lämpligt, en utvidgning av den gränsjusteringsmekanism för koldioxid som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956⁽¹⁹⁾ samt andra typer av åtgärder som tar hänsyn till det faktum att slutdestinationen är belägen utanför unionens territorium, till att omfatta internationell luftfart.

6. Rapporten ska innehålla detaljerad information om genomförandet av denna förordning. Rapporten ska innehålla en bedömning av om denna förordning bör ändras och, i tillämpliga fall, vilka ändringar som bör övervägas, i linje med ett potentiellt handlingsprogram på Icao-nivå för användning av hållbara flygbränslen.

Som en del av den första rapporten, eller tidigare som en fristående rapport som läggs fram för Europaparlamentet och rådet, ska kommissionen bedöma möjliga åtgärder för att optimera bränsleeffektiviteten i flygbränslen.

7. Kommissionen får samråda med medlemsstaterna när den utarbetar rapporten, minst sex månader innan den antas.

Artikel 18

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2024.

Artiklarna 4, 5, 6, 8 och 10 ska dock tillämpas från och med den 1 januari 2025.

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/956 av den 10 maj 2023 om inrättande av en mekanism för koldioxidjustering vid gränsen (EUT L 130, 16.5.2023, s. 52).

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 18 oktober 2023.

På Europaparlamentets vägnar
R. METSOLA
Ordförande

På rådets vägnar
J. M. ALBARES BUENO
Ordförande

BILAGA I

Andelar hållbart flygbränsle som avses i artikel 4

- a) Från och med den 1 januari 2025: varje år en minimiandel på 2 % hållbara flygbränslen.
- b) Från och med den 1 januari 2030: varje år en minimiandel på 6 % hållbara flygbränslen.
 - i) För perioden 1 januari 2030–31 december 2031: en genomsnittlig andel under perioden på 1,2 % syntetiska flygbränslen, varav varje år en minimiandel på 0,7 % syntetiska flygbränslen.
 - ii) För perioden 1 januari 2032–31 december 2034: en genomsnittlig andel under perioden på 2,0 % syntetiska flygbränslen, varav varje år en minimiandel på 1,2 % syntetiska flygbränslen från och med den 1 januari 2032 till och med den 31 december 2033 och varav en minimiandel på 2,0 % syntetiska flygbränslen från och med den 1 januari 2034 till och med den 31 december 2034.
- c) Från och med den 1 januari 2035: varje år en minimiandel på 20 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 5 % syntetiska flygbränslen.
- d) Från och med den 1 januari 2040: varje år en minimiandel på 34 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 10 % syntetiska flygbränslen.
- e) Från och med den 1 januari 2045: varje år en minimiandel på 42 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 15 % syntetiska flygbränslen.
- f) Från och med den 1 januari 2050: varje år en minimiandel på 70 % hållbara flygbränslen, varav en minimiandel på 35 % syntetiska flygbränslen.

BILAGA II

Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering

Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering om tankning av hållbara flygbränslen

Unionsflygplats	Unionsflygplatsens Icao-kod	Årligt flygbränslebehov (ton)	Faktisk tankad bränslemängd (ton)	Årlig otankad mängd (ton)	Total årlig otankad mängd (ton)	Årlig tankad mängd för att följa regler om bränslesäkerhet

Mall för luftfartygsoperatörernas rapportering om inköp av hållbara flygbränslen

Totalt antal utförda flygningar	Totalt antal flygtimmar	Bränsleleverantör	Inköpt mängd (ton)	Omvandlingsprocess	Egenskaper	Råvarans ursprung	Livscykelutsläpp

Sammanfattning av promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation)

I promemorian föreslås att det införs en lag och en förordning med kompletterande bestämmelser till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation). I den föreslagna lagen behandlas frågor om sanktionsavgift, tillsyn och överklagande. Den föreslagna förordningen innehåller närmare bestämmelser om sanktionsavgiftssystemet och om vilken myndighet som ska ansvara för olika uppgifter enligt regelverket.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2025.

Förslag till lag om tillhandahållande och användning av hållbara flygbränslen

Härigenom föreskrivs följande.

Lagen kompletterar en EU-förordning

1 § Denna lag kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405 av den 18 oktober 2023 om säkerställande av lika villkor för hållbar lufttransport (ReFuelEU Aviation).

EU-förordningen innehåller krav på att

1. vid flygplatser tillhandahålla flygbränslen som i viss omfattning ska bestå av hållbart flygbränsle,
2. tanka hållbara flygbränslen, och
3. underlätta tillgången till hållbara flygbränslen.

Ordförklaringar

2 § Med *EU-förordningen* avses i denna lag Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2405, i den ursprungliga lydelsen.

3 § Med *luftfartygsoperatör*, *flygbränsleleverantör*, *hållbart flygbränsle*, *syntetiskt flygbränsle*, *konventionellt flygbränsle* och *årlig otankad mängd* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

Undantag från tankningskrav

4 § Frågor om undantag enligt artikel 5.3 i EU-förordningen från förordningens tankningskrav prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Tillsyn

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

6 § Tillsynsmyndigheten har rätt att i den utsträckning som behövs för tillsynen

1. få del av upplysningar och handlingar, och
2. få tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder.

7 § Tillsynsmyndigheten får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldig-

heter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

8 § Polismyndigheten ska på begäran av tillsynsmyndigheten lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Hjälpen får begäras endast om

1. särskilda omständigheter gör att tillsynsåtgärden kan befaras inte kunna utföras utan en polismans särskilda befogenheter enligt 10 § polislagen (1984:387), eller

2. det annars finns synnerliga skäl.

Avgifter för prövning och tillsyn

9 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för en myndighets kostnader för prövning av ansökan om undantag enligt 4 § och för tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, och

2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Sanktionsavgifter

10 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel hållbart flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses uppfylld.

11 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 4 i EU-förordningen om minimiandel syntetiskt flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på syntetiskt flygbränsle och konventionellt flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som saknas för att minimiandelen ska kunna anses uppfylld.

Sanktionsavgiften ska bestämmas med hänsyn till det som sägs i artikel 12.5 i EU-förordningen om att undvika dubbla sanktioner.

12 § En flygbränsleleverantör som inte följer ett krav i artikel 9.2 eller 10 i EU-förordningen genom att lämna vilseledande eller felaktig information om flygbränsle ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar skillnaden mellan det årliga genomsnittspriset på konventionellt flygbränsle och hållbart flygbränsle per ton multiplicerat med det antal ton flygbränsle som den vilseledande eller felaktiga informationen avser.

13 § En luftfartygsoperatör som inte följer ett tankningskrav i artikel 5 i EU-förordningen ska betala en sanktionsavgift som är dubbelt så hög som det belopp som motsvarar det årliga genomsnittspriset på flygbränsle per ton multiplicerat med den totala årliga otankade mängden.

14 § För en upprepad överträdelse får sanktionsavgiften bestämmas till ett belopp som beräknas enligt 10–13 §§ med ett tillägg om högst tio procent.

Prövning av sanktionsavgift

15 § Den myndighet som regeringen bestämmer prövar frågor om sanktionsavgifter.

16 § En sanktionsavgift får inte tas ut om överträdelsen omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite och överträdelsen ligger till grund för en ansökan om utdömande av vitet.

17 § En sanktionsavgift får tas ut endast om den som anspråket riktas mot, inom fem år från tidpunkten för överträdelsen, har delgetts en upplysning om att myndigheten överväger att fatta ett sådant beslut.

18 § Om överträdelsen är ursäktlig eller det av någon annan anledning skulle vara oskäligt att ta ut en sanktionsavgift, ska avgiften helt eller delvis sättas ned.

Betalning av sanktionsavgift

19 § En sanktionsavgift ska betalas till den myndighet som har beslutat att ta ut avgiften. Avgiften ska betalas senast 30 dagar efter det att beslutet har fått laga kraft.

Om sanktionsavgiften inte har betalats i rätt tid, ska myndigheten ta ut en dröjsmålsavgift enligt lagen (1997:484) om dröjsmålsavgift och begära indrivning av sanktionsavgiften och dröjsmålsavgiften. Vid indrivning får verkställighet ske enligt utsökningsbalken.

Avgiften tillfaller staten.

Överklagande

20 § Beslut enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Denna lag träder i kraft den 1 maj 2025.

Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har lämnat in remissvar: Drivkraft Sverige, Naturvårdsverket, Preem AB, Statens energimyndighet, Swedavia AB, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Svenska Regionala Flygplatser, Trafikverket, Transportföretagen Flyg, och Transportstyrelsen.

Yttrande har också inkommit från 2030-sekretariatet.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att svara: Air BP Sweden AB, Braathens Regional Airlines (BRA) AB, Energigas Sverige, Föreningen Svenskt Flyg, Förvaltningsrätten i Linköping, Hjelmcö Oil AB, Konkurrensverket, Luftfartsverket, Norwegian Air Shuttle ASA, Näringslivets transportråd, Polismyndigheten, RyanAir, Scandinavian Airlines (SAS), Shell Aviation Sweden AB, Svenska Naturskyddsföreningen, World Fuel Services Europé Ltd, Vätgas Sverige.