



Branimir Belančić – Farkaš, Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo

ReFuel Aviation – Korak prema dekarbonizaciji zrakoplovnog sektora

Uvod

Konačnim usvajanjem Uredbe (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. listopada 2023. o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz (*ReFuelEU Aviation*) upotpunjen je pravni okvir za ostvarivanje ambicioznih klimatskih ciljeva EU-a postavljenih paketom „Spremni za 55 %” (*Fit for 55*).

Provedba mjera predviđenih navedenim paketom trebala bi omogućiti da svi sektori gospodarstva, uključujući cjelokupni prometni sektor, poduzmu odlučne i ubrzane korake prema dekarbonizaciji.

Za postizanje postavljenih ciljeva u sektoru zračnog prijevoza, kao i za njegov daljnji održivi razvoj, nužno je znatno povećanje proizvodnje, opskrbe i uporabe održivih zrakoplovnih goriva (SAF).

Pri tome ne treba zaboraviti potrebu osiguravanja jednakih uvjeta tržišnog natjecanja, kako u odnosu na proizvodnju i opskrbu goriva, tako i u odnosu na položaj operatora iz država članica Unije u odnosu na one iz trećih država.

Obvezni udjeli

Uredbom *ReFuelEU Aviation* definirana su „održiva zrakoplovna goriva” („SAF-ovi”) kao zrakoplovna goriva koja su:

- (a) sintetička zrakoplovna goriva;
- (b) zrakoplovna biogoriva; ili
- (c) zrakoplovna goriva iz recikliranog ugljika.

Uredbom je, počevši od 2025. godine, u zračnim lukama Unije propisana obvezna opskrba takvim mješavinama zrakoplovnog goriva koje sadržavaju

propisani udio SAF-ova, uz postupno povećanje njihovog udjela kroz duže vremensko razdoblje, od početnih 2% u 2025. godini sve do 70% 2050. godine.

Ujedno, postojat će i obveza postupnog podizanja specifičnog udjela sintetičkih goriva (u okviru udjela SAF-ova) od 1,2 % 2030. do 35% 2050. godine.

Sintetička zrakoplovna goriva su obnovljiva goriva nebiološkog podrijetla kako su definirana u Direktivi (EU) 2018/2001.

Primjena i obveze

Uredba je stupila na snagu 20. studenog 2023. godine, a primjenjuje se od 1. siječnja 2024. godine. Međutim, tijekom 2024. godine predviđeno je tek prikupljanje podataka, testiranje i priprema za punu primjenu obveza te izrada dodatnih smjernica i provedbenih akata.

Tek od 1. siječnja 2025. godine počinju se primjenjivati određeni članci Uredbe kojima su propisane konkretne obveze za pojedine subjekte.

Uredbom su propisane obveze za sljedeće subjekte:

a) Sve dobavljače zrakoplovnog goriva u zračnim lukama u Europskoj uniji vezano za opskrbu odgovarajućim gorivom s propisanim udjelom SAF-ova. Obveze dobavljača su ublažene mehanizmom fleksibilnosti tako što im je dozvoljeno da od 2025. do 2034. godine mogu isporučivati minimalne udjele SAF-ova kao ponderirani prosjek za cjelokupno zrakoplovno gorivo koje isporučuju u zračnim lukama unutar Europske unije (u svim državama članicama).

b) Zračne luke u Uniji tj. njihova upravljačka tijela, koje imaju promet od 800 000 putnika ili više, odnosno 100 000 tona tereta ili više (postoji *opt in* mogućnost za one ispod praga ili u najudaljenijim područjima – *outermost regions*), vezano za omogućavanja dostupnosti SAF-ova.

c) Operatore s više od 500 putničkih letova, odnosno više od 52 teretna leta (*opt in* mogućnost za ostale komercijalne letove i nekomercijalne letove) vezano za obvezu uzimanja goriva u zračnoj luci u Uniji i to 90 % potrebne godišnje količine zrakoplovnog goriva po operatoru i po zračnoj luci (treba naglasiti da se ova obveza ne odnosi nužno samo na SAF), te zabranu *tankeringa* – smije se uzeti samo onoliko goriva koliko je potrebno za pojedini let kako bi se smanjilo povećano ispuštanje stakleničkih plinova zbog veće potrošnje goriva.

Jednaki uvjeti tržišnog natjecanja

U smislu osiguravanja jednakih uvjeta tržišnog natjecanja treba naglasiti da se ova Uredba i sve propisane obveze odnose na sve dobavljače zrakoplovnog goriva u zračnim lukama u Europskoj uniji.

Ujedno, obvezni udjeli SAF-ova, u postotcima kako su određeni Uredbom, primjenjivat će se jednako na razini cijele Europske unije i nema mogućnosti određivanja drukčijih postotaka na razini pojedine države članice.

Također, jednake obveze primjenjuju se na sve operatore zrakoplova, kako na one iz država članica Unije tako i na one iz trećih država, koji koriste zračne luke u Uniji i zadovoljavaju propisane kriterije vezano za broj letova odnosno opt in.

Višak goriva u zrakoplovu, u odnosu na gorivo potrebno za pojedini let, povećava potrošnju goriva i uzrokuje nepotrebne emisije stakleničkih plinova. Osim štete za okoliš, takva praksa korištenja povoljnijih cijena zrakoplovnog goriva na pojedinim zračnim lukama može štetiti konkurentnosti sektora zračnog prijevoza te dovesti do narušavanja tržišta. Zbog toga je Uredbom propisana zabrana *tankeringa*, uz određena izuzeća temeljena na operativnim razlozima ili geografskim karakteristikama pojedinih područja, što će biti detaljnije razrađeno u Smjernicama koje Europska komisija planira donijeti do rujna 2024. godine.

Oznaka za okoliš (environmental label)

Uredbom je uspostavljen i dobrovoljni program dodjele oznake za okoliš kojim se omogućuje mjerenje okolišne učinkovitosti letova prijevoznika koji lete u i iz Europske unije.

Cilj koji se želi postići uvođenjem takvog označavanja letova je da putnici pri odabiru prijevoznika mogu donijeti informiranu odluku uzimajući u obzir i informacije o okolišnoj učinkovitosti konkretnog leta.

Oznakama, koje će od 2025. godine izdavati Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA), potvrđuje se razina okolišne učinkovitosti leta, temeljem informacija koje operator dostavi za letove na određenoj ruti u prethodnom razdoblju. Izdavanje oznake se naplaćuje.

Europska komisija predviđa da će Provedbeni akt kojim se propisuje detaljnija metodologija vezano za označavanje oznakom za okoliš biti usvojen do 1. siječnja 2025. godine, a prije toga će biti organizirane radionice za operatore i ostale dionike.

Zaključno

Uredbom *ReFuelEU Aviation* u cilju povećanja proizvodnje, opskrbe i uporabe održivih zrakoplovnih goriva (SAF-ova) propisuju se konkretne obveze za pojedine subjekte, dobavljače zrakoplovnog goriva, zračne luke u Uniji tj. njihova upravljačka tijela/operatore aerodroma, te operatore zrakoplova koji koriste zračne luke u Uniji.

U primjeni bi najveći izazov mogao biti osiguravanje dostupnosti dovoljnih količina SAF-ova, dok kod prilagodbe aerodromske infrastrukture ne bi trebalo očekivati veće probleme zbog mogućnosti korištenja sustava koji postoje za konvencionalna goriva.

U odnosu na operatore zrakoplova, obveza prikupljanja podataka i izvješćivanja bit će olakšana činjenicom da već postoji praksa prikupljanja, verifikacije i izvješćivanja podataka u okviru EU ETS sustava.

Također, očekuje se daljnja razrada veze između provedbe Uredbe *ReFuelEU Aviation* i provedbe EU ETS-a u odnosu na moguće dodjeljivanje besplatnih jedinica temeljem korištenja SAF-ova, kako bi se ublažila razlika u cijeni konvencionalnog zrakoplovnog goriva u odnosu na gorivo sa udjelom SAF-ova.

Europska unija je postavila ambiciozan cilj dekarbonizacije zrakoplovnog sektora, odlučila se za korištenje SAF-ova, te je usvojila odgovarajući zakonodavni okvir, čime je još jednom potvrdila svoju ulogu predvodnika na globalnoj razini.

Ostaje vidjeti koliko će taj primjer slijediti i države izvan Unije, odnosno hoće li s vremenom ICAO kao globalni regulator nametnuti odgovarajuće standarde, kao što je to bilo sa ETS-om, čime bi se ujednačilo doprinos zrakoplovne industrije smanjenju emisija stakleničkih plinova na globalnoj razini.