EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 7. 2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu

(Text s významom pre EHP)

{SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final} - {SWD(2021) 634 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Dobre fungujúci a konkurenčný vnútorný trh leteckej dopravy má zásadný význam pre mobilitu európskych občanov a európskeho hospodárstva ako celku. V roku 2018 odvetvie leteckej dopravy a letecký priemysel zamestnávali podľa odhadov 0,4 milióna ľudí priamo v EÚ[1] a k HDP EÚ v roku 2017 prispeli odhadom 2,1 %[2]. Letecká doprava je výraznou hybnou silou sociálnej a regionálnej súdržnosti, ktorá posilňuje cestovný ruch, podporuje podnikanie a spája ľudí. V roku 2018[3] priletelo na viac ako 500 letísk v Európe a odletelo z nich vyše 1,2 miliardy cestujúcich. Odvetvie leteckej dopravy EÚ prispieva k európskej integrácii a posilňuje pozíciu EÚ ako geopolitického lídra.

Letecká prepojenosť je základnou hnacou silou mobility občanov EÚ, rozvoja regiónov EÚ a rastu hospodárstva ako celku. Vysoká úroveň leteckej prepojenosti v rámci EÚ, ako aj do EÚ a z nej sa najlepšie zabezpečuje, keď trh leteckej dopravy v EÚ funguje s rovnakými podmienkami, kde všetci účastníci trhu môžu pôsobiť na základe rovnakých príležitostí. V prípade narušenia trhu hrozí znevýhodnenie prevádzkovateľov lietadiel alebo letísk v porovnaní s konkurentmi. Na druhej strane to môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia a leteckej prepojenosti pre občanov a podniky.

Predovšetkým je nevyhnutné zaistiť rovnaké podmienky na celom trhu leteckej dopravy v EÚ, pokiaľ ide o používanie leteckého paliva. Letecké palivo totiž predstavuje podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lietadiel, t. j. až 25 % prevádzkových nákladov. Rozdiely v cene leteckého paliva môžu mať významný vplyv na hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lietadiel. Okrem toho rozdiely v cene leteckého paliva medzi geografickými lokalitami, ako je to v súčasnosti medzi letiskami Únie alebo medzi letiskami Únie a mimo Únie, môžu viesť prevádzkovateľov lietadiel k tomu, aby z ekonomických dôvodov prispôsobili svoje stratégie dopĺňania paliva.

K praktikám, ako je tankering, dochádza, keď prevádzkovatelia lietadiel natankujú na určitom letisku viac leteckého paliva, než je potrebné, s cieľom predísť čiastočnému alebo úplnému dopĺňaniu paliva na cieľovom letisku, kde je letecké palivo drahšie. Tankering vedie k vyššiemu spaľovaniu paliva, než je potrebné, a tým k vyšším emisiám, a narúša spravodlivú hospodársku súťaž na trhu leteckej dopravy Únie. Okrem toho, že tankering je v rozpore s úsilím Únie o dekarbonizáciu leteckej dopravy, takisto poškodzuje zdravú hospodársku súťaž medzi účastníkmi trhu leteckej dopravy. Zavedením a rozšírením udržateľných leteckých palív na letiskách Únie sa môžu zintenzívniť praktiky tankeringu v dôsledku zvýšenia nákladov na letecké palivo. Pokiaľ ide o tankering, cieľom tohto nariadenia je preto obnoviť a zachovať rovnaké podmienky v odvetví leteckej dopravy a zároveň zabrániť akýmkoľvek nepriaznivým vplyvom na životné prostredie.

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Zdroj: SWD(2017) 207 final.

3 Zdroj: Eurostat; Nepriame pracovné miesta vytvorené v súvislosti s leteckou dopravou môžu predstavovať až trojnásobok priamych pracovných miest (Európska komisia, 2015).

Komisia prijala v decembri 2020 stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu[4]. V tejto stratégii sa stanovuje cieľ zvýšiť vyžívanie udržateľných leteckých palív. Udržateľné letecké palivá majú potenciál významne prispieť k dosiahnutiu zvýšeného cieľa EÚ v oblasti klímy do roku 2030 a cieľa EÚ v oblasti klimatickej neutrality. Na účely tejto iniciatívy udržateľné letecké palivá sú kvapalné priamo využiteľné palivá, ktorými možno nahradiť konvenčné letecké palivo. Ak chce odvetvie leteckej dopravy výrazne znížiť svoje emisie, musí znížiť svoju dnešnú výlučnú závislosť od fosílneho leteckého paliva a urýchliť prechod na inovatívne a udržateľné druhy palív a technológií. Zatiaľ čo alternatívne technológie pohonu pre lietadlá, ako je elektrina alebo vodík, dosahujú sľubný pokrok, ich zavedenie na komerčné využitie si vyžiada značné úsilie a čas na prípravu. Keďže letecká doprava musí riešiť svoju uhlíkovú stopu v prípade všetkých doletov už do roku 2030, úloha udržateľných leteckých kvapalných palív bude zásadná. Z tohto dôvodu sú potrebné aj opatrenia na zvýšenie dodávok a používania udržateľných leteckých palív na letiskách Únie.

Hoci na používanie v letectve je certifikovaných niekoľko spôsobov výroby udržateľných leteckých palív, ich používanie je v súčasnosti zanedbateľné v dôsledku chýbajúcej výroby za dostupné náklady. Je potrebné zaviesť povinnosť zmiešavania osobitne zameranú na odvetvie leteckej dopravy, aby sa podnietilo využívanie najinovatívnejších a najudržateľnejších palivových technológií na trhu. Umožnilo by sa tým v priebehu času rozšíriť výrobnú kapacitu a znížiť výrobné náklady. Vzhľadom na to, že udržateľné letecké palivá by mali predstavovať aspoň 5 % leteckých palív do roku 2030 a 63 % do roku 2050, je nevyhnutné, aby palivové technológie podporované v zmysle tohto nariadenia mali najväčší potenciál z hľadiska inovácie, dekarbonizácie a dostupnosti. Ide o podmienku *sine qua non* s cieľom uspokojiť dopyt po leteckej doprave v budúcnosti a prispieť k dosiahnutiu cieľov v oblasti dekarbonizácie. Malo by sa to týkať najmä pokročilých biopalív a syntetických leteckých palív. Najmä syntetické letecké palivá majú potenciál pomôcť dosiahnuť úspory emisií až 85 % alebo viac v porovnaní s fosílnymi leteckými palivami. Pri ich výrobe z elektriny z obnoviteľných zdrojov a zachytávaní uhlíka priamo zo vzduchu môžu potenciálne úspory emisií v porovnaní s fosílnym leteckým palivom dosiahnuť 100 %. Syntetické letecké palivá ako také majú najvyšší dekarbonizačný potenciál zo všetkých palív zahrnutých v tejto iniciatíve. Ich výrobný proces je takisto mimoriadne efektívny z hľadiska zdrojov, najmä pokiaľ ide o využívanie vody, v porovnaní s výrobou iných udržateľných leteckých palív. Hoci by syntetické letecké palivá mohli významne prispieť k dekarbonizácii tohto odvetvia, na trhu sa v značných objemoch do roku 2030 bez osobitnej politickej podpory pravdepodobne neobjavia. Výrobné náklady syntetických leteckých palív sa v súčasnosti odhadujú na troj- až šesťnásobok súčasnej trhovej ceny fosílnych leteckých palív. Keďže sa očakáva, že syntetické letecké palivá budú zohrávať úlohu pri dekarbonizácii odvetvia už do roku 2030 a mali by predstavovať aspoň 28 % palivového mixu v leteckej doprave do roku 2050, je preto potrebné, aby sa v tomto nariadení stanovila osobitná čiastková povinnosť, ktorou by sa podnietilo ich zavádzanie na trh. Očakáva sa, že sa tým čiastočne zníži riziko investícií do výrobnej kapacity syntetických leteckých palív a umožní rozšírenie výrobnej kapacity.

[4] Zdroj: https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en.

Z dôvodov udržateľnosti by sa nemali podporovať biopalivá prvej generácie, ako sú biopalivá založené na plodinách a biopalivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách, ktoré majú obmedzený potenciál škálovateľnosti a vyvolávajú obavy týkajúce sa udržateľnosti. Nepriama zmena využívania pôdy nastáva vtedy, keď pestovanie plodín na výrobu biopalív vytláča tradičné pestovanie plodín na potravinárske a krmovinárske účely. Takýto dodatočný dopyt zvyšuje tlak na pôdu a môže viesť k rozšíreniu poľnohospodárskej pôdy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka, ako sú lesy, mokrade a rašeliniská, čím vzniknú dodatočné emisie skleníkových plynov. Výskum ukázal, že rozsah tohto vplyvu závisí od rôznych faktorov vrátane typu suroviny použitej na výrobu paliva, úrovne dodatočného dopytu po surovine spôsobeného používaním biopalív a miery ochrany pôdy s vysokými zásobami uhlíka v rôznych častiach sveta. Najväčšie riziká spojené s nepriamou zmenou využívania pôdy sa zistili v prípade biopalív vyrábaných zo surovín, pri ktorých sa pozoruje významné rozširovanie produkčnej plochy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka. Okrem emisií skleníkových plynov spojených s nepriamou zmenou využívania pôdy, ktorá dokáže znehodnotiť niektoré alebo všetky úspory emisií skleníkových plynov z jednotlivých biopalív, vyvoláva nepriama zmena využívania pôdy aj riziká pre biodiverzitu. Toto riziko je osobitne závažné v súvislosti s potenciálne rozsiahlou expanziou výroby spôsobenou výrazným zvýšením dopytu. Preto by sa palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách nemali podporovať. Tento prístup je v súlade s príslušným politickým rámcom Únie, ktorý má tendenciu obmedzovať alebo dokonca postupne zastaviť používanie biopalív založených na plodinách z environmentálnych dôvodov. Tak je to najmä v prípade smernice o obnoviteľných zdrojoch energie, ktorou sa obmedzuje využívanie biopalív založených na plodinách z dôvodu ich obmedzeného environmentálneho prínosu, obmedzeného potenciálu, pokiaľ ide o znižovanie emisií skleníkových plynov, a skutočnosti, že takéto biopalivá priamo konkurujú potravinárskemu odvetviu a odvetviu krmív z hľadiska prístupu k surovinám. Pri nezahrnutí biopalív založených na plodinách ide aj o snahu zabrániť riziku presunutia biopalív z cestnej dopravy do leteckej dopravy, keďže to by mohlo spomaliť dekarbonizáciu cestnej dopravy, ktorá je v súčasnosti stále zďaleka najviac znečisťujúcim druhom dopravy. V odvetví leteckej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných leteckých palív má fosílny pôvod. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách podporovaním ich používania podľa tohto nariadenia.

Technológie, ktoré sú priemyselne najvyspelejšie a zároveň majú vysoký potenciál udržateľnosti, ako sú udržateľné letecké palivá vyrobené z odpadových lipidov (suroviny uvedené v časti B prílohy IX k druhej smernici o obnoviteľných zdrojoch energie), by mali byť oprávnené s cieľom otvoriť príslušný trh a umožniť zníženie emisií už v krátkodobom horizonte. Hoci sa očakáva, že takéto opatrenie podstatne zníži emisie z odvetvia dopravy ako celku, v súčasnosti sa veľká väčšina kvapalných biopalív vyrába pre odvetvie cestnej dopravy. Preto môže dôjsť k presunutiu surovín na výrobu biopalív v odvetví cestnej dopravy do výroby v odvetví leteckej dopravy, bolo by však obmedzené. Odhaduje sa, že potenciálne

presunutie biopalív vyrobených zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k druhej smernici o obnoviteľných zdrojoch energie by do roku 2030 predstavovalo približne 3,2 %[5].

Očakáva sa, že postupné zavádzanie udržateľných leteckých palív na trhu leteckej dopravy povedie k zvýšeniu nákladov leteckých spoločností na letecké palivá. To môže zintenzívniť už existujúce praktiky prevádzkovateľov lietadiel narúšajúce trh, ako je tankering. Cieľom tohto návrhu nariadenia je preto vytvoriť prísne pravidlá na trhu leteckej dopravy EÚ, ktorými sa zaistí postupné zvyšovanie podielov udržateľných leteckých palív na letiskách Únie, ale bez nepriaznivých účinkov na konkurencieschopnosť vnútorného trhu leteckej dopravy EÚ.

Základným faktorom na zabezpečenie toho, aby povinnosť dodávať udržateľné letecké palivá nenarušila rovnaké podmienky na trhu leteckej dopravy, je uložiť všetkým dodávateľom leteckého paliva na vnútornom trhu EÚ jasnú a jednotnú povinnosť. Vzhľadom na inherentný cezhraničný a globálny rozmer leteckej dopravy sa pred rámcom, ktorý si vyžaduje transpozíciu na vnútroštátnej úrovni, uprednostňuje harmonizované nariadenie osobitne pre leteckú dopravu, keďže takýto rámec by mohol viesť k rôznorodým vnútroštátnym opatreniam s rozdielnymi požiadavkami a cieľmi. V záujme jasnej a účinnej politiky by sa mali povinnosti dodávateľov leteckého paliva, pokiaľ ide o udržateľné letecké palivá, stanovovať výlučne v tomto nariadení, ktoré predstavuje *lex specialis* smernice o obnoviteľných zdrojoch energie. Keďže nariadenie stanovuje minimálne podiely udržateľných leteckých palív, nebráni leteckým spoločnostiam ani dodávateľom paliva v tom, aby sledovali ambicióznejšie environmentálne ciele alebo hľadali iné hospodárske/finančné výhody súvisiace s udržateľnými leteckými palivami prostredníctvom tankovania resp. dodávania vyšších podielov udržateľných leteckých palív. Na tento účel by letecké spoločnosti mali mať možnosť zabezpečiť si vhodné dohody s dodávateľmi leteckého paliva s cieľom zvýšiť využívanie udržateľných leteckých palív. Nariadenie nezahŕňa obchodovateľnosť používania udržateľných leteckých palív (tzv. systém book and claim). Ak by sa niekedy v budúcnosti obchodovanie zaviedlo, malo by sa riadiť prísnymi pravidlami zaisťujúcimi environmentálnu integritu systému.

Toto nariadenie by malo sprevádzať intenzívnejšie úsilie EÚ a jej členských štátov v rámci organizácie ICAO zamerané na stanovenie záväzných cieľov pre používanie udržateľných leteckých palív v medzinárodnej leteckej doprave so strategickou alianciou EÚ na posilnenie hodnotového reťazca výroby udržateľných leteckých palív v EÚ, najmä pokiaľ ide o najinovatívnejšie technológie, ako sú pokročilé biopalivá a syntetické letecké palivá, predovšetkým vrátane mechanizmov financovania, ako sú rozdielové zmluvy a opatrenia na uľahčenie certifikácie inovačných technológií udržateľných leteckých palív.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Tento návrh nariadenia je v súlade s politikou EÚ v oblasti leteckej dopravy, a najmä s príslušnými pravidlami, ktoré tvoria rámec vnútorného trhu leteckej dopravy EÚ. Sleduje rovnaké ciele ako nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve, a to zaistiť, aby letecké spoločnosti pôsobiace v EÚ mohli súťažiť na základe

[5] Posúdenie vplyvu návrhu nariadenia o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu.

rovnakých príležitostí. Navrhované nariadenie je takisto v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/712 zo 17. apríla 2019 o ochrane hospodárskej súťaže v leteckej doprave, ktorého cieľom je zaistiť, aby všetci leteckí dopravcovia prevádzkujúci lety do EÚ a z nej mohli využívať rovnaké podmienky.

Tento návrh nariadenia je v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA), a najmä s nariadením Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky. V navrhovanom nariadení sa od agentúry EASA vyžaduje, aby prijímala a spracúvala správy od leteckých spoločností, najmä o ich tankovaní leteckého paliva. Povinnosť týkajúca sa tankovania leteckého paliva stanovená v navrhovanom nariadení by mala byť v súlade s pravidlami o bezpečnosti leteckého paliva, ktoré sa stanovujú v nariadení (EÚ) č. 965/2012.

Navrhované nariadenie je v súlade s druhou smernicou o obnoviteľných zdrojoch energie[6], keďže sa očakáva, že povedie k zvýšeniu používania energie z obnoviteľných zdrojov v leteckej doprave. Navrhované nariadenie sa opiera o zložky pravidiel druhej smernice o obnoviteľných zdrojoch energie, najmä o jej rámec udržateľnosti. Druhá smernica o obnoviteľných zdrojoch energie je medziodvetvovým rámcom, ktorým sa stanovujú ciele pre zastrešujúce odvetvia. Na podporu využívania udržateľných leteckých palív nepostačuje, a to z dôvodu osobitostí odvetvia leteckej dopravy, najmä silného konkurenčného tlaku tohto odvetvia na náklady v rámci EÚ a celosvetovo, ako aj vysoko integrovaného a konkurencieschopného vnútorného trhu leteckej dopravy EÚ a jeho globálneho rozmeru. V navrhovanom nariadení sa stanovujú plne harmonizované požiadavky s cieľom zaistiť rovnaké podmienky pre letecké spoločnosti a zabrániť konkurenčnej nevýhode medzi letiskami Únie.

Navrhované nariadenie je v súlade so systémom obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii (EU ETS)[7], ktorý sa vzťahuje na leteckú dopravu. Očakáva sa, že bude bezproblémovo spolupôsobiť s EU ETS, ktorý obsahuje stimul pre prevádzkovateľov lietadiel, aby používali udržateľné letecké palivá, t. j. letecké spoločnosti nie sú pri vykazovaní používania udržateľných leteckých palív povinné odovzdávať kvóty. V kontexte nadchádzajúcej revízie sa očakáva posilnenie vplyvu EU ETS. Navrhované nariadenie sa opiera o EU ETS krížovým odkazom na procesy vyžadované na účely overovania správ leteckých spoločností (články 14 a 15 smernice o EU ETS).

Navrhované nariadenie je v súlade so smernicou o infraštruktúre pre alternatívne palivá, ale očakáva sa, že jej spolupôsobenie s ňou bude obmedzené. Smernicou sa vytvára spoločný rámec opatrení na účely zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v EÚ. Keďže udržateľné letecká palivá sú zameniteľné za konvenčné letecké palivá, potreba dodatočnej

[6] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov.

[7] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve.

infraštruktúry na letiskách je obmedzená, stále je však potrebné zabezpečiť, aby poskytovaná infraštruktúra bola vhodná na daný účel.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Ciele navrhovaného nariadenia sú takisto v súlade s cieľmi Európskej zelenej dohody, konkrétne dosiahnuť 55 % zníženie emisií na úrovni EÚ do roku 2030 a dosiahnuť uhlíkovo neutrálne hospodárstvo do roku 2050. Jeho cieľom je zaistiť rovnaké podmienky pre účastníkov jednotného trhu leteckej dopravy a zaviesť v tomto odvetví prísne pravidlá, ktorými sa zabezpečí jeho konkurencieschopnosť pri zavádzaní rastúcich podielov udržateľných leteckých palív. Je to v súlade s politickými cieľmi EÚ, ktorými sú rýchle oživenie odvetví najviac postihnutých krízou spôsobenou pandémiou COVID-19 a silný jednotný trh EÚ umožňujúci vysoké úrovne rastu a zamestnanosti. Navrhované nariadenie je napokon v súlade s cieľmi prechodu od fosílnej energie k obnoviteľným zdrojom energie a zlepšenia energetickej bezpečnosti EÚ znížením závislosti od energetických výrobkov pochádzajúcich z tretích krajín.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Cieľom navrhovaného nariadenia je zaistiť rovnaké podmienky pre účastníkov jednotného trhu leteckej dopravy a zaviesť v tomto odvetví prísne pravidlá, ktorými sa zabezpečí jeho konkurencieschopnosť a zároveň zvýši jeho udržateľnosť. Právny text bude obsahovať podrobné ustanovenia špecifické pre leteckú dopravu s cieľom zohľadniť zložitosť tohto odvetvia.

Článkom 100 ods. 2 sa Únii udeľuje právomoc prijať vhodné ustanovenia v leteckej doprave.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Letecká doprava má pre EÚ veľký význam, keďže ide o vysoko integrovaný trh fungujúci v dimenzii siete v celej EÚ aj mimo nej. Neoddeliteľnou súčasťou leteckej dopravy je cezhraničný rozmer, ktorý spôsobuje, že akýkoľvek roztrieštený regulačný rámec predstavuje významnú prekážku pre hospodárske subjekty v leteckej doprave.

Potrebný je zásah na úrovni EÚ, keďže konkurencieschopnosť vnútorného trhu leteckej dopravy EÚ ako celku nemožno primerane riešiť na vnútroštátnej úrovni. Zásah na úrovni EÚ je potrebný najmä s cieľom predísť rôznorodým vnútroštátnym opatreniam s možnými neúmyselnými vplyvmi. Zatiaľ čo cieľom navrhovaného nariadenia je obnoviť rovnaké podmienky na trhu leteckej dopravy, rôzne úrovne povinností v jednotlivých členských štátoch by mohli mať opačný účinok a ďalej narúšať trh leteckej dopravy a podporovať nepriaznivé praktiky prevádzkovateľov lietadiel, ako je tankering.

Napokon, pokiaľ ide o uloženie povinnosti dodávať udržateľné letecké palivá, očakáva sa, že opatrenie na úrovni EÚ s harmonizovanými pravidlami špecifickými pre leteckú dopravu, ktoré sa bude uplatňovať priamo na účastníkov trhu, bude účinnejšie ako vnútroštátne opatrenia stanovujúce rôzne požiadavky a ciele.

- **Proporcionalita**

Očakáva sa, že opatrením na úrovni EÚ sa stanoví jasné politické smerovanie pre účastníkov trhu z odvetvia leteckej dopravy, ako aj z odvetvia palív. Jeden jasný súbor pravidiel EÚ na úrovni EÚ znamená, že letecké spoločnosti môžu pôsobiť na základe rovnakých príležitostí v celej EÚ, čím sa obnovia rovnaké podmienky pre letecké spoločnosti a letiská. Takisto sa tým odvetviu leteckých palív poskytnú jasné signály o úrovni dodávok paliva a o palivových technológiách, do ktorých majú investovať. Jednotný súbor pravidiel predstavuje aj zníženie nákladov na dodržiavanie predpisov pre účastníkov trhu.

Opatrenie na úrovni EÚ týkajúce sa udržateľných leteckých palív by prispelo k dosiahnutiu zvýšených ambícií EÚ v oblasti klímy, ako sa stanovuje v európskom právnom predpise v oblasti klímy. V pláne cieľov v oblasti klímy do roku 2030 sa stanovuje, že udržateľné letecké palivá zohrajú zásadnú úlohu pri znižovaní emisií z leteckej dopravy do roku 2030 a 2050 a pri dosahovaní cieľov EÚ v oblasti klímy. Stanovenie pravidiel EÚ týkajúcich sa výroby a používania udržateľných leteckých palív preto umožňuje uplatňovať „prispôsobený“ prístup k plneniu cieľov. Spoliehanie sa výlučne na vnútroštátne opatrenia s pravdepodobne odlišnými cieľmi (ak by boli ciele vôbec stanovené) by znamenalo riziko, že celková úroveň ambícií nebude dostatočná. Súčasnou iniciatívou sa môže podporiť aj nadchádzajúce preskúmanie smernice o obnoviteľných zdrojoch energie posilnením podielu energie z obnoviteľných zdrojov v odvetví dopravy.

Opatrenie na úrovni EÚ môže mať pozitívne vplyvy na medzinárodnej úrovni. Keďže zásah na úrovni EÚ by mal vplyv na celý trh EÚ s leteckou dopravou a udržateľnými leteckými palivami, očakáva sa, že vo vzťahu k tretím krajinám bude mať väčší význam ako izolované vnútroštátne iniciatívy. Takisto je pravdepodobné, že účinky presahovania sa prejavia ľahšie, keďže tretie krajiny môžu zvážiť prijatie podobných opatrení. To by zase mohlo urýchliť priebežné úsilie na úrovni organizácie ICAO zamerané na používanie udržateľných leteckých palív. Stručne povedané, opatrenie na úrovni EÚ by mohlo podnietiť ďalší vývoj v oblasti výroby a využívania udržateľných leteckých palív mimo EÚ, čo by mohlo pomôcť vytvoriť rovnaké podmienky na celosvetovej úrovni, ako aj znížiť emisie z leteckej dopravy vo väčšom rozsahu.

- **Výber nástroja**

Táto iniciatíva sa musí urýchlene a účinne zaviesť ako kľúčový výstup Európskej zelenej dohody a stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a ako nevyhnutný stavebný prvok na dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti klímy do roku 2030 a 2050 tým, že sa zabezpečí, aby odvetvie leteckej dopravy urýchlilo svoju vlastnú dekarbonizáciu bez toho, aby sa ohrozili dostatočne preukázané prínosy vysoko integrovaného vnútorného trhu leteckej dopravy. Ako je vysvetlené v oddiele 1.4 a prílohe 11, najúspešnejšie to možno dosiahnuť priamou reguláciou hospodárskych subjektov na úrovni EÚ prostredníctvom nariadenia o vnútornom trhu. Spoločné pravidlá, ktoré sa priamo a jednotne uplatňujú na účastníkov trhu leteckej dopravy a palív v celej EÚ, zabezpečia jasnosť a jednotnosť. Keďže jednotný trh leteckej dopravy je vo svojej podstate integrovaný na úrovni EÚ, najlepšie funguje, keď sa pravidlá uplatňujú na všetky letecké spoločnosti rovnakým spôsobom. Stanovením rovnakých požiadaviek pre všetkých účastníkov trhu sa znižujú riziká narušania hospodárskej súťaže

a vysielajú sa jasné signály účastníkom trhu leteckej dopravy mimo EÚ, keď lietajú v EÚ. Jednotný súbor pravidiel v celej EÚ, ako sa stanovuje v nariadení, umožní vyslať na trh dôrazné a jasné signály. Keďže prechod na udržateľné letecké palivá si vyžaduje značné investície, je nevyhnutné, aby regulačný rámec poskytoval všetkým investorom v celej EÚ jednotný, dlhodobý a spoľahlivý súbor pravidiel. Predovšetkým je potrebné vyhnúť sa vytváraniu rôznorodých opatrení na vnútroštátnej úrovni, ku ktorému by došlo v prípade ich vykonávania v rámci medziodvetvovej smernice. Hoci to môže fungovať s druhmi dopravy, ako je cestná alebo železničná doprava, nemôže to byť úspešné v prípade druhov dopravy, ktoré sú také cezhraničné a globálne ako letecká doprava. Trhový rozsah väčšiny leteckých spoločností je celoeurópsky alebo dokonca celosvetový. Rôznorodými vnútroštátnymi transpozíciami by sa mohla znížiť účinnosť politiky a ohroziť účinná dekarbonizácia leteckej dopravy. Mohlo by to takisto viesť k rozdielnemu hospodárskemu správaniu v odvetví leteckej dopravy a v odvetví palív v jednotlivých členských štátoch. Toto by mohlo viesť k praktikám zameraným na vyhýbanie sa nákladom (napr. prostredníctvom tankeringu), čo by ohrozilo fungovanie jednotného trhu. Táto iniciatíva bude mať významný vplyv na subjekty v leteckej doprave a celý vnútorný trh leteckej dopravy. Je nevyhnutné, aby povinnosti stanovené pre všetky letecké spoločnosti platili pre všetky letecké spoločnosti jednotne, čo možno zabezpečiť nariadením. Pre účinnosť tejto iniciatívy je rovnako dôležité, aby sa povinnosť týkajúca sa dodávania paliva vykonávala a presadzovala jednotným spôsobom. Rozdielne povinnosti týkajúce sa dodávania paliva v rôznych oblastiach EÚ (napr. rôzne ciele, odlišné normy udržateľnosti atď.) by viedli k rozdielnemu zaobchádzaniu medzi leteckými spoločnosťami a mohli by spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže medzi letiskami Únie alebo znevýhodňovať účastníkov trhu leteckej dopravy EÚ v porovnaní s konkurentmi z krajín mimo EÚ. Táto iniciatíva by sa mala vykonávať v rámci samostatného nariadenia, aby sa zohľadnili osobitosti a zložitosť jednotného trhu leteckej dopravy.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Ide o novú iniciatívu. Preto sa ešte nevykonalo žiadne hodnotenie *ex-post* ani kontrola vhodnosti.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Tento návrh nariadenia nadväzuje na komplexnú konzultáciu, ktorá sa uskutočnila v priebehu roka 2020. Komisia uskutočnila v marci a apríli 2020 verejnú konzultáciu o úvodnom posúdení vplyvu. Celkovo bolo predložených 121 odpovedí od subjektov verejného sektora, leteckého priemyslu a odvetvia palív, neziskových organizácií, akademickej obce a občanov. Vo všeobecnosti bola v rámci spätnej väzby vyjadrená podpora regulačnému opatreniu na úrovni EÚ na posilnenie využívania udržateľných leteckých palív. Komisia zorganizovala dva okrúhle stoly (v marci a novembri 2020), pričom pri oboch príležitostiach sa uskutočnili stretnutia venované diskusiám so zainteresovanými stranami a členskými štátmi a stretnutia venované diskusiám len s členskými štátmi. Okrúhle stoly poskytli príležitosť získať priamo od účastníkov názory o potrebe regulačného opatrenia na úrovni EÚ týkajúceho sa

udržateľných leteckých palív a diskutovať o nich. Prvý okrúhly stôl umožnil získať cenné informácie o vymedzení problému, zatiaľ čo druhý okrúhly stôl bol zameraný na možnosti politiky, kde sa účastníci mohli vyjadriť k uprednostňovanej možnosti a navrhnúť úpravy podoby navrhovaných možností. Otvorená verejná konzultácia trvala 12 týždňov od augusta do októbra 2020. Celkovo bolo doručených 156 odpovedí od subjektov verejného sektora, leteckého priemyslu a odvetvia palív, neziskových organizácií, akademickej obce a občanov. V odpovediach bola vo všeobecnosti vyjadrená podpora regulačnému opatreniu na úrovni EÚ s cieľom posilniť využívanie udržateľných leteckých palív v podobe povinnosti zmiešavania s udržateľnými leteckými palivami. Zozbierali sa cenné informácie o konkrétnych podobách tohto opatrenia, ktoré respondenti uprednostňujú. Napokon v priebehu podpornej štúdie, ktorú vykonal externý dodávateľ, sa uskutočnila cielená konzultácia zameraná na získanie konkrétnych a podrobných poznatkov o fungovaní trhu leteckej dopravy, stave trhu s leteckými palivami, výrobe udržateľných leteckých palív a rôznych existujúcich alebo pripravovaných politikách na podporu využívania udržateľných leteckých palív. Táto cielená konzultácia bola zameraná na subjekty v leteckom priemysle, odvetví leteckých palív, členské štáty, neziskové organizácie a medzinárodné organizácie leteckej dopravy.

V rámci tejto komplexnej konzultačnej stratégie veľká väčšina zainteresovaných strán z odvetvia leteckej dopravy (leteckých spoločností, letísk, výrobcov lietadiel) a odvetvia paliva, členských štátov a MVO podporila zavedenie povinnosti v oblasti udržateľných leteckých palív ako účinného mechanizmu politiky na podporu výroby a využívania udržateľných leteckých palív a úspešnú dekarbonizáciu odvetvia leteckej dopravy. Názory zainteresovaných strán sa dosť rôznili, pokiaľ ide o konkrétny návrh možnosti, ale väčšina dodávateľov paliva, členských štátov, mimovládnych organizácií, letísk a časť leteckých spoločností podporuje povinnosť v oblasti udržateľných leteckých palív na strane ponuky s flexibilitou pri distribúcii paliva, ktorá by sa vzťahovala na letecké palivo dodávané pre všetky lety s odletom z letísk Únie. Podľa väčšiny zainteresovaných strán sú potrebné opatrenia na zabránenie úniku uhlíka a narušeniu vnútorného trhu leteckej dopravy. Väčšina zainteresovaných strán (leteckých spoločností, letísk, odvetvia palív, MVO, členských štátov) takisto podporuje osobitné iniciatívy na podporu palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu. Všetky tieto opatrenia sú zahrnuté v uprednostňovanej možnosti politiky.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Externý dodávateľ uskutočnil štúdiu na podporu posúdenia vplyvu, o ktoré sa tento návrh opiera. Táto štúdia sa začala v júli 2020 a dokončená bola začiatkom roku 2021. Štúdia poskytla útvarom Komisie cenné informácie predovšetkým na účely navrhnutia možností politiky, posúdenia ich environmentálnych, hospodárskych a sociálnych vplyvov a zhromaždenia názorov priamo dotknutých zainteresovaných strán.

- **Posúdenie vplyvu**

Navrhované možnosti politiky sa zameriavali na regulačnú požiadavku týkajúcu sa povinnosti v oblasti udržateľných leteckých palív. Táto požiadavka umožňuje obnoviť rovnaké podmienky v odvetví leteckej dopravy, pokiaľ ide o tankovanie leteckého paliva, a udržať ich

pri súčasnom zvyšovaní používania udržateľných leteckých palív v leteckej doprave. V možnostiach politiky sa uvádzali rozličné spôsoby, ako by táto povinnosť mala vyzerať. Prvý súbor možností zahŕňal povinnosť dodávateľov paliva distribuovať udržateľné letecké palivá na všetkých letiskách Únie. Druhý súbor možností zahŕňal povinnosť leteckých spoločností využívať udržateľné letecké palivá pri letoch z letísk Únie (jedna čiastková možnosť sa vzťahovala na všetky lety, druhá čiastková možnosť sa vzťahovala len na lety v rámci EÚ). Napokon tretí súbor možností zahŕňal povinnosť dodávateľov paliva spočiatku distribuovať udržateľné letecké palivá s určitou flexibilitou a povinnosť leteckých spoločností natankovať letecké palivá pred odletom z letísk Únie. Ciele boli navrhnuté z hľadiska objemu udržateľných leteckých palív v prípade možností a z hľadiska zníženia uhlíkovej náročnosti leteckého paliva v prípade ostatných. Všetky možnosti obsahovali stimuly na podporu palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu. Uprednostňovanou možnosťou bolo uložiť dodávateľom paliva povinnosť zmiešavania s udržateľnými leteckými palivami a povinnosť leteckých spoločností natankovať letecké palivo vrátane čiastkovej povinnosti týkajúcej sa palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu. Táto možnosť bola uprednostňovaná, pretože umožňuje zaistiť rovnaké podmienky na trhu leteckej dopravy a zároveň výrazne zvýšiť výrobu a využívanie udržateľných leteckých palív.

Uprednostňovaná možnosť politiky umožňuje zachovať konkurencieschopnosť odvetvia leteckej dopravy a vedie k výraznému zníženiu emisií CO_2 na úrovni ich celého životného cyklu v odvetví leteckej dopravy, t. j. približne o 60 – 61 % do roku 2050, v porovnaní so základným scenárom. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie sa do roku 2050 znížia približne o 9 % v porovnaní so základným scenárom. Environmentálne náklady leteckej dopravy (súvisiace s emisiami CO_2 a emisiami látok znečisťujúcich ovzdušie) sa celkovo znížia približne o 87 – 88 mld. EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050. Výrobná kapacita udržateľných leteckých palív sa zvýši o ďalších 25,5 – 25,6 Mt do roku 2050. Príchod udržateľných leteckých palív na trh povedie k výraznému obmedzeniu závislosti leteckej dopravy od fosílneho leteckého paliva, ktorého spotreba sa v porovnaní so základným scenárom do roku 2050 zníži o 65 %. Energetická bezpečnosť EÚ sa zlepší, keďže dovoz fosílnej energie z tretích krajín klesá a suroviny a elektrická energia z obnoviteľných zdrojov na výrobu udržateľných leteckých palív sa získavajú v EÚ (udržateľné letecké palivá vyrobené v EÚ budú predstavovať 92 % celkového používania udržateľných leteckých palív v roku 2050). V rámci uprednostňovaných možností politiky prídu technológie výroby udržateľných leteckých palív s najvyšším potenciálom dekarbonizácie na trh vo významných množstvách skôr ako bez politického opatrenia. Ceny udržateľných leteckých palív klesnú v porovnaní so súčasnými odhadmi, čo prispeje k postupnému znižovaniu cenového rozdielu v porovnaní s fosílnym leteckým palivom. Uprednostňované možnosti politiky poistná zmluva poistná zmluva povedú k čistej tvorbe pracovných miest v EÚ, t. j. približne 202 100 ďalších pracovných miest v porovnaní so základným scenárom. Napokon zníženie znečistenia ovzdušia bude mať pozitívny vplyv na verejné zdravie (t. j. externé náklady vyplývajúce zo znečistenia ovzdušia sa v období 2021 až 2050 znížia približne o 1,5 mld. EUR v porovnaní so základným scenárom).

Celkovo povedú uprednostňované možnosti C1 a C2 počas rokov 2021 až 2050 k zvýšeniu nákladov o 20,3 mld. EUR (C1) a o 14,6 mld. EUR (C2) v porovnaní so základným scenárom. Tieto náklady v prevažnej miere vyplývajú zo zvýšenia nákladov na letecké palivo v porovnaní so základným scenárom, t. j. 103,5 mld. EUR (C1) a 88,2 mld. EUR (C2) vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050. Zvýšenie nákladov na palivo sa odrazí na leteckom cestovnom, ktoré sa podľa odhadov do roku 2050 zvýši približne o 8,1 – 8,2 %. Vyššie letecké cestovné povedie k miernemu zníženiu celkovej činnosti v oblasti osobnej leteckej dopravy v porovnaní so základným scenárom, a to napriek tomu, že do roku 2050 sa v porovnaní s rokom 2015 stále zvýši o 77 %. To povedie k zníženiu kapitálových a prevádzkových nákladov na leteckú dopravu v porovnaní so základným scenárom, t. j. o 84 mld. EUR (C1) a 74,5 mld. EUR (C2). Dodatočné náklady na logistiku predstavujú 0,19 mld. EUR (C1 a C2). Letecké spoločnosti takisto zaznamenajú zvýšenie nákladov na vykazovanie o 0,34 mld. EUR (C1 a C2) v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050. V prípade výrobcov udržateľných leteckých palív sa investičné potreby v období 2021 až 2050 odhadujú približne na 10,4 – 10,5 mld. EUR. Do roku 2050 je skutočne potrebné v EÚ vybudovať 104 až 106 ďalších závodov na výrobu udržateľných leteckých palív, aby sa zabezpečila ich potrebná výrobná kapacita.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Navrhovaným nariadením sa predchádza neprimeranému zaťaženiu hospodárskych subjektov znížením nákladov na dodržiavanie predpisov. Konkrétne počas prvých piatich rokov jeho uplatňovania sa v ňom poskytuje určitá flexibilita, pokiaľ ide o spôsob, akým môžu dodávatelia leteckého paliva plniť povinnosť dodávať udržateľné letecké palivá. Očakáva sa, že sa tým znížia náklady na logistiku a zabráni sa zvýšeniu nákladov na udržateľné letecké palivá. Keďže letecké palivo predstavuje významný podiel prevádzkových nákladov prevádzkovateľov lietadiel, očakáva sa, že to bude mať pozitívny vplyv na ich konkurencieschopnosť.

- **Základné práva**

Tento návrh nemá žiadny vplyv na základné práva.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Vplyv na rozpočet súvisí najmä s preskúmaním správ a hodnotením dodržiavania povinností hospodárskymi subjektmi, ktorí im podliehajú, ako aj s každoročným podávaním správy agentúrou EASA Komisii. Tento vplyv sa podrobne posudzuje v legislatívnom finančnom výkaze. Voľby týkajúce sa vývoja a obstarávania IT budú podliehať predbežnému schváleniu Radou Európskej komisie pre informačné technológie a kybernetickú bezpečnosť.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a vykazovania**

Navrhované nariadenie zahŕňa systémy monitorovania, vykazovania a overovania, ktoré umožňujú zabezpečiť jeho správne vykonávanie. Konkrétne budú musieť prevádzkovatelia lietadiel a dodávatelia paliva každoročne podávať správy. Tieto správy budú overovať

nezávislé orgány a bude sa vykonávať posúdenie súladu prevádzkovateľov lietadiel a dodávateľov paliva s cieľom zistiť, či si splnili svoje príslušné povinnosti. Okrem toho agentúra EASA podá Komisii každý rok správu týkajúcu sa predovšetkým dodržiavania povinností hospodárskymi subjektmi a o stave trhu leteckej dopravy a trhu s udržateľnými leteckými palivami. Napokon Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade aspoň každých päť rokov po dátume začatia uplatňovania tohto nariadenia správu o vývoji trhu s leteckými palivami a jeho vplyve na vnútorný trh leteckej dopravy Únie, a to aj pokiaľ ide o možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia o iné zdroje energie, ako aj o možnej potrebe upraviť konkrétne prvky navrhovaného nariadenia.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

V článku 1 návrhu sa opisuje predmet navrhovaného nariadenia, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá zamerané na zachovanie konkurenčných rovnakých podmienok na vnútornom trhu leteckej dopravy Únie pri súčasnom zvyšovaní využívania udržateľných leteckých palív prevádzkovateľmi lietadiel a distribúcie udržateľných leteckých palív na letiskách Únie. V článku 2 sa vymedzuje rozsah pôsobnosti nariadenia. V článku 3 sa uvádza vymedzenie niekoľkých dôležitých pojmov tohto nariadenia. V článku 4 sa stanovuje povinnosť dodávateľov leteckého paliva zabezpečiť, aby všetko letecké palivo sprístupnené prevádzkovateľom lietadiel na letiskách Únie obsahovalo minimálny podiel udržateľných leteckých palív vrátane minimálneho podielu syntetického leteckého paliva. V článku 5 sa stanovuje povinnosť prevádzkovateľov lietadiel zabezpečiť, aby ročné množstvo leteckého paliva načerpaného na danom letisku Únie predstavovalo aspoň 90 % potrebného množstva leteckého paliva na rok. V článku 6 sa vymedzuje povinnosť letísk Únie poskytovať infraštruktúru potrebnú na uľahčenie prístupu prevádzkovateľov lietadiel k leteckému palivu, ktoré obsahuje podiely udržateľných leteckých palív. V článku 7 sa určujú vykazovacie povinnosti prevádzkovateľov lietadiel. V článku 8 sa stanovujú pravidlá požiadaviek o započítanie udržateľných leteckých palív, ktoré sa týkajú viac ako jedného systému skleníkových plynov. V článku 9 sa určujú vykazovacie povinnosti dodávateľov leteckého paliva. V článku 10 sa vymedzujú pravidlá pre príslušné orgány, ktoré určia členské štáty, na zabezpečovanie presadzovania tohto nariadenia. V článku 11 sa určujú pravidlá pre správne pokuty. V článku 12 sa stanovuje povinnosť agentúry EASA každoročne uverejňovať technickú správu na základe výročných správ predložených prevádzkovateľmi lietadiel a dodávateľmi paliva. V článku 13 sa určuje prechodné obdobie v trvaní päť rokov, počas ktorého môžu dodávatelia leteckého paliva dodávať minimálny podiel udržateľných leteckých palív ako priemer všetkého leteckého paliva, ktoré dodali na letiskách Únie za dané vykazované obdobie. V článku 14 sa vymedzuje povinnosť Komisie podávať správu Európskemu parlamentu a Rade o niekoľkých aspektoch uplatňovania tohto nariadenia, a to aspoň každých päť rokov. V článku 15 sa stanovuje deň nadobudnutia účinnosti nariadenia. V prílohe I sa vymedzujú minimálne podiely udržateľných leteckých palív vrátane minimálnych podielov syntetického paliva z leteckého paliva, ktoré sa má dodávať, a v prílohe II sa stanovuje vzor na účely vykazovacích povinností prevádzkovateľov lietadiel.

2021/0205 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[8],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[9],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) V uplynulých desaťročiach zohráva letecká doprava kľúčovú úlohu v hospodárstve Únie a v každodennom živote jej občanov ako jedno z najlepšie fungujúcich a najdynamickejších odvetví únijného hospodárstva. Je silným hnacím motorom hospodárskeho rastu, pracovných miest, obchodu a cestovného ruchu, ako aj prepojenosti a mobility podnikov aj občanov, najmä v rámci vnútorného trhu Únie s leteckou dopravou. Rast leteckých dopravných služieb výrazne prispel k zlepšeniu prepojenosti v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami a bol významným faktorom hospodárstva Únie.

(2) Od roku 2020 je letecká doprava jedným z odvetví, ktoré najviac zasiahla kríza spôsobená ochorením COVID-19. S výhľadom na blížiaci sa koniec pandémie sa očakáva, že letecká doprava sa v nadchádzajúcich rokoch postupne obnoví a zotaví na predkrízovú úroveň. Zároveň sa od roku 1990 zvyšujú emisie z tohto odvetvia a rastúci trend emisií by sa mohol po skončení pandémie obnoviť. Preto sa treba pripraviť na budúcnosť a urobiť potrebné úpravy na zabezpečenie dobre fungujúceho trhu leteckej dopravy, ktorý prispieva k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klímy a vyznačuje sa vysokou úrovňou prepojenosti, bezpečnosti a ochrany.

(3) Fungovanie odvetvia leteckej dopravy v Únii podmieňuje jeho cezhraničný charakter v celej Únii a globálny rozmer. Vnútorný trh leteckej dopravy je jedným z najintegrovanejších odvetví v Únii a riadi sa jednotnými pravidlami o prístupe na trh a prevádzkovými podmienkami. Vonkajšiu politiku v oblasti leteckej dopravy určujú pravidlá, ktoré stanovuje na celosvetovej úrovni Medzinárodná organizácia civilného

[8] Ú. v. EÚ C , , s. .
[9] Ú. v. EÚ C , , s. .

letectva (ICAO), ako aj komplexné viacstranné alebo dvojstranné dohody medzi Úniou alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami.

(4) Na trhu leteckej dopravy v celej Únii prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky. Stabilita a prosperita trhu leteckej dopravy a jeho hospodárskych subjektov sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom lietadiel, letiskám a iným aktérom v oblasti letectva vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých príležitostí. V prípade narušenia trhu hrozí znevýhodnenie prevádzkovateľov lietadiel alebo letísk v porovnaní s vnútornými alebo vonkajšími konkurentmi. Na druhej strane to môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia leteckej dopravy a leteckej prepojenosti pre občanov a podniky.

(5) Predovšetkým je nevyhnutné zabezpečiť rovnaké podmienky na celom trhu leteckej dopravy v Únii, pokiaľ ide o letecké palivo, ktoré predstavuje podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lietadiel. Rozdiely v cenách pohonných hmôt môžu výrazne ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lietadiel a negatívne ovplyvniť hospodársku súťaž na trhu. Ak existujú rozdielne ceny leteckého paliva medzi letiskami Únie alebo medzi letiskami Únie a letiskami mimo Únie, môže to viesť prevádzkovateľov lietadiel k tomu, aby z ekonomických dôvodov prispôsobili svoje stratégie dopĺňania paliva. Tankovanie paliva do zásoby (tankering) zvyšuje spotrebu paliva lietadiel a vedie k zbytočným emisiám skleníkových plynov. Tankering vykonávaný prevádzkovateľmi lietadiel teda oslabuje úsilie Únie o ochranu životného prostredia. Niektorí prevádzkovatelia lietadiel dokážu využívať priaznivé ceny leteckého paliva vo svojej domovskej základni ako konkurenčnú výhodu voči iným leteckým spoločnostiam prevádzkujúcim lety na podobných trasách. To môže mať nepriaznivé účinky na konkurencieschopnosť odvetvia a škodiť leteckej prepojenosti. Týmto nariadením by sa mali stanoviť opatrenia na predchádzanie takýmto praktikám s cieľom zabrániť zbytočným environmentálnym škodám, ako aj obnoviť a zachovať podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu leteckej dopravy.

(6) Kľúčovým cieľom spoločnej dopravnej politiky je udržateľný rozvoj. To si vyžaduje integrovaný prístup zameraný na zabezpečenie jednak účinného fungovania dopravných systémov Únie a jednak ochrany životného prostredia. Na udržateľný rozvoj leteckej dopravy treba zaviesť opatrenia zamerané na zníženie emisií uhlíka z lietadiel lietajúcich z letísk Únie. Takéto opatrenia by mali prispieť k splneniu cieľov Únie v oblasti klímy do roku 2030 a 2050.

(7) V oznámení o stratégii udržateľnej a inteligentnej mobility[10], ktoré Komisia prijala v decembri 2020, sa uvádza postup na dosiahnutie ekologickej a digitálnej transformácie dopravného systému EÚ a zvýšenie jeho odolnosti. Dekarbonizácia odvetvia leteckej dopravy je nevyhnutným a náročným procesom, najmä v krátkodobom horizonte. Technologický pokrok, o ktorý sa usilujú európske a vnútroštátne výskumné a inovačné programy v leteckej doprave, prispel v posledných desaťročiach k významnému zníženiu emisií. Celosvetový rast leteckej dopravy však prekonal pokles emisií v tomto odvetví. Zatiaľ čo sa očakáva, že v nasledujúcich desaťročiach nové technológie pomôžu znížiť závislosť leteckej dopravy na krátke vzdialenosti od fosílnych zdrojov energie, jediné riešenie na dosiahnutie významnej dekarbonizácie v

[10] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final, 9.12.2020].

prípade všetkých doletov, a to aj z krátkodobého hľadiska, ponúkajú udržateľné letecké palivá. Tento potenciál je však v súčasnosti do veľkej miery nevyužitý.

(8) Udržateľné letecké palivá sú kvapalné, priamo využiteľné palivá, plne zastupiteľné s konvenčnými leteckými palivami a kompatibilné s existujúcimi leteckými motormi. Viaceré postupy výroby udržateľných leteckých palív získali celosvetovú certifikáciu na použitie v civilnom alebo vojenskom letectve. Udržateľné letecké palivá sú z technologického hľadiska pripravené zohrávať dôležitú úlohu pri znižovaní emisií z leteckej dopravy už vo veľmi krátkom čase. Očakáva sa, že v strednodobom a dlhodobom horizonte budú predstavovať podstatnú časť palivového mixu v leteckej doprave. Okrem toho by udržateľné letecké palivá s podporou príslušných medzinárodných noriem pre palivá mohli prispieť k zníženiu obsahu aromatických uhľovodíkov v konečnom palive, ktoré používa prevádzkovateľ, čo by prispelo k zníženiu emisií iných látok ako CO_2. Očakáva sa, že ďalšie alternatívy pohonu lietadiel, ako je elektrická energia alebo kvapalný vodík, postupne prispejú k dekarbonizácii leteckej dopravy, najprv v prípade letov na krátke vzdialenosti.

(9) Postupné zavádzanie udržateľných leteckých palív na trh leteckej dopravy bude pre letecké spoločnosti predstavovať dodatočné náklady na palivo, keďže výroba takýchto palivových technológií je v súčasnosti drahšia ako výroba konvenčného leteckého paliva. Očakáva sa, že sa tým prehĺbia už existujúce otázky týkajúce sa rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy, pokiaľ ide o letecké palivo, a vzniknú ďalšie narušenia medzi prevádzkovateľmi lietadiel a letiskami. Týmto nariadením by sa mali prijať opatrenia na zabránenie tomu, aby sa zavedenie udržateľných leteckých palív negatívne odrazilo na konkurencieschopnosti odvetvia letectva vymedzením harmonizovaných požiadaviek v celej Únii.

(10) Na celosvetovej úrovni reguluje udržateľné letecké palivá organizácia ICAO. ICAO predovšetkým stanovuje podrobné požiadavky na udržateľnosť, vysledovateľnosť a započítavanie udržateľných leteckých palív určených na použitie pri prevádzke letov, na ktoré sa vzťahuje systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA). Hoci sa v systéme CORSIA stanovujú stimuly a udržateľné letecké palivá sa považujú za neoddeliteľný pilier úsilia zameraného na uskutočniteľnosť dlhodobého ambiciózneho cieľa pre medzinárodnú leteckú dopravu, v súčasnosti neexistuje žiadny povinný systém používania udržateľných leteckých palív v prípade medzinárodných letov. Komplexné mnohostranné alebo dvojstranné dohody o leteckej doprave medzi EÚ alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami spravidla zahŕňajú ustanovenia o ochrane životného prostredia. V súčasnosti však takéto ustanovenia neukladajú zmluvným stranám žiadne záväzné požiadavky týkajúce sa používania udržateľných leteckých palív.

(11) Na úrovni EÚ sa všeobecné pravidlá pre energiu z obnoviteľných zdrojov v odvetví dopravy stanovujú v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001[11]. V minulosti sa ukázalo, že takéto horizontálne medziodvetvové regulačné rámce nie sú účinné pri realizácii prechodu od fosílnych palív k udržateľným leteckým palivám v leteckej doprave. V smernici (EÚ) 2018/2001 a v jej predchádzajúcom právnom predpise sa stanovili všeobecné ciele pre všetky druhy dopravy, v ktorých sa majú využívať palivá z obnoviteľných zdrojov. Keďže letectvo predstavuje malý trh s palivami a výroba palív z obnoviteľných zdrojov je preň nákladnejšia v porovnaní s

[11] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

inými druhmi dopravy na plne integrovanom európskom dopravnom trhu, takéto regulačné rámce by sa mali doplniť o opatrenia špecifické pre leteckú dopravu s cieľom účinne podporiť zavádzanie udržateľných leteckých palív. Okrem toho hrozí, že po transpozícii smernice (EÚ) 2018/2001 členskými štátmi bude trh leteckej dopravy značne fragmentovaný, keď by vnútroštátne pravidlá pre udržateľné letecké palivá stanovili veľmi odlišné ciele. Očakáva sa, že sa tým ešte viac prehĺbia problémy týkajúce sa rovnakých podmienok v leteckej doprave.

(12) Preto treba stanoviť jednotné pravidlá pre vnútorný trh s leteckou dopravou, ktorými sa doplní smernica (EÚ) 2018/2001 v snahe dosiahnuť jej celkové ciele riešením osobitných potrieb a požiadaviek vyplývajúcich z vnútorného trhu EÚ s leteckou dopravou. Cieľom tohto nariadenia je najmä zabrániť fragmentácii trhu leteckej dopravy, predchádzať možným narušeniam hospodárskej súťaže medzi hospodárskymi subjektmi alebo nekalým praktikám prevádzkovateľov lietadiel spočívajúcich vo vyhýbaní sa nákladom súvisiacim s dopĺňaním paliva.

(13) Jeho cieľom je tiež v prvom rade stanoviť rámec pre obnovu a zachovanie rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy, pokiaľ ide o používanie leteckých palív. Takýto rámec by mal zabrániť vzniku rozdielnych požiadaviek v celej Únii, ktoré by posilnili praktiky dopĺňania paliva narúšajúce hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi lietadiel alebo konkurenčne znevýhodňovali niektoré letiská oproti iným. V druhom rade je jeho cieľom vytvoriť prísne pravidlá na trhu leteckej dopravy EÚ, ktorými sa zaistí postupné zvyšovanie podielov udržateľných leteckých palív na letiskách Únie, ale bez nepriaznivých účinkov na konkurencieschopnosť vnútorného trhu leteckej dopravy EÚ.

(14) Je nevyhnutné stanoviť harmonizované pravidlá na celom vnútornom trhu EÚ, ktoré sa budú priamo a jednotne uplatňovať jednak na účastníkov trhu leteckej dopravy a jednak na účastníkov trhu s leteckými palivami. Všeobecný rámec stanovený v smernici (EÚ) 2018/2001 by sa mal doplniť o *lex specialis* vzťahujúci sa na leteckú dopravu. Mal by zahŕňať postupné zvyšovanie cieľových hodnôt dodávok udržateľných leteckých palív. Tieto cieľové hodnoty by sa mali dôkladne určiť so zreteľom na ciele dobre fungujúceho trhu leteckej dopravy, potrebu dekarbonizovať odvetvie leteckej dopravy a aktuálny stav odvetvia udržateľných leteckých palív.

(15) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať na lietadlá používané v civilnom letectve na vykonávanie letov obchodnej leteckej dopravy. Nemalo by sa uplatňovať na lietadlá, ako sú vojenské lietadlá a lietadlá podieľajúce sa na humanitárnych, pátracích, záchranných akciách, akciách zameraných na zmierňovanie následkov katastrof alebo akciách na lekárske účely, ani na colné, policajné a protipožiarne operácie. Lety vykonávané za takých okolností majú totiž osobitný charakter a práve preto ich nemožno plánovať rovnako ako pravidelné lety. Vzhľadom na charakter ich prevádzky nemusí byť možné vždy plniť povinnosti podľa tohto nariadenia, keďže by mohli predstavovať zbytočnú záťaž. S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na celom jednotnom trhu leteckej dopravy v EÚ by sa toto nariadenie malo vzťahovať na čo najväčší podiel obchodnej leteckej dopravy prevádzkovanej z letísk na území EÚ. Zároveň je v záujme zachovania leteckého prepojenia v prospech občanov, podnikov a regiónov EÚ dôležité, aby sa nevytvárala neprimeraná záťaž pre prevádzku leteckej dopravy na malých letiskách. Mala by sa určiť prahová hodnota objemu ročnej osobnej leteckej dopravy a nákladnej dopravy, pričom by sa toto nariadenie nevzťahovalo na letiská, ktoré by danú hodnotu nedosahovali. Rozsah pôsobnosti tohto nariadenia by však mal pokrývať aspoň 95 % celkovej leteckej dopravy s odletom z letísk v Únii. Z rovnakých dôvodov by sa mala vymedziť prahová

hodnota, na základe ktorej budú z rozsahu pôsobnosti nariadenia vyňatí prevádzkovatelia lietadiel, ktorí uskutočňujú veľmi nízky počet odletov z letísk na území EÚ.

(16) Mal by sa podporovať vývoj a zavádzanie udržateľných leteckých palív s vysokým potenciálom udržateľnosti, obchodnej vyspelosti a vysokým inovačným potenciálom a potenciálom rastu na uspokojenie budúcich potrieb. To by malo podporiť vytváranie inovatívnych a konkurencieschopných trhov s palivami a zabezpečiť dostatočné dodávky udržateľných leteckých palív pre leteckú dopravu v krátkodobom a dlhodobom horizonte a prispieť tak k ambíciám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy a zároveň posilniť úsilie Únie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Na tento účel by mali byť oprávnené udržateľné letecké palivá vyrábané zo surovín uvedených v častiach A a B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, ako aj syntetické letecké palivá. Dôležité sú najmä udržateľné letecké palivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, keďže v súčasnosti predstavujú obchodne najvyspelejšiu technológiu na dosiahnutie dekarbonizácie leteckej dopravy už v krátkodobom horizonte.

(17) Z dôvodov udržateľnosti by nemali byť oprávnené palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách. Nepriama zmena využívania pôdy nastáva najmä vtedy, keď pestovanie plodín na výrobu biopalív vytláča tradičné pestovanie plodín na potravinárske a krmovinárske účely. Takýto dodatočný dopyt zvyšuje tlak na pôdu a môže viesť k rozšíreniu poľnohospodárskej pôdy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka, ako sú lesy, mokrade a rašeliniská, čím vzniknú dodatočné emisie skleníkových plynov a obavy spojené so stratou biodiverzity. Výskum ukázal, že rozsah tohto vplyvu závisí od rôznych faktorov vrátane typu suroviny použitej na výrobu paliva, úrovne dodatočného dopytu po surovine spôsobeného používaním biopalív a miery ochrany pôdy s vysokými zásobami uhlíka v rôznych častiach sveta. Najväčšie riziká spojené s nepriamou zmenou využívania pôdy sa zistili v prípade biopalív, palív vyrábaných zo surovín, pri ktorých sa pozoruje významné rozširovanie produkčnej plochy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka. Preto by sa palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách nemali podporovať. Tento prístup je v súlade s politikou Únie, a najmä so smernicou (EÚ) 2018/2001, ktorou sa obmedzuje a stanovuje strop, pokiaľ ide o používanie takýchto biopalív v cestnej a železničnej doprave, vzhľadom na ich nižšie environmentálne prínosy, nižšiu výkonnosť z hľadiska znižovania emisií skleníkových plynov a širšie obavy týkajúce sa udržateľnosti. Okrem emisií skleníkových plynov spojených s nepriamou zmenou využívania pôdy, ktorá dokáže anulovať niektoré alebo všetky úspory emisií skleníkových plynov z jednotlivých biopalív, vyvoláva nepriama zmena využívania pôdy aj riziká pre biodiverzitu. Toto riziko je osobitne závažné v súvislosti s potenciálne rozsiahlou expanziou výroby spôsobenou výrazným zvýšením dopytu. V odvetví leteckej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných leteckých palív má fosílny pôvod. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách podporovaním ich používania podľa tohto nariadenia. Tým, že biopalivá založené na plodinách nebudú oprávnené v tomto nariadení, sa takisto minimalizuje akékoľvek riziko spomalenia dekarbonizácie cestnej dopravy, ku ktorému by inak mohlo dôjsť v dôsledku presunu biopalív založených na plodinách z cestnej dopravy do odvetvia leteckej dopravy. Je nevyhnutné takýto posun obmedziť na minimum, keďže cestná doprava v súčasnosti zostáva zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy.

(18) V záujme poskytnutia istoty pre aktérov v odvetví letectva a palív je potrebný jeden zrozumiteľný a spoľahlivý rámec udržateľnosti, pokiaľ ide o oprávnenosť udržateľných leteckých palív podľa tohto nariadenia. S cieľom zabezpečiť súlad s ostatnými súvisiacimi politikami EÚ by sa oprávnenosť udržateľných leteckých palív mala určovať na základe dodržania kritérií udržateľnosti stanovených v článku 29 smernice 2018/2001[12].

(19) Toto nariadenie by malo byť zamerané na zaistenie toho, aby mali prevádzkovatelia lietadiel v rámci hospodárskej súťaže rovnaké príležitosti, pokiaľ ide o prístup k udržateľným leteckým palivám. S cieľom predísť akémukoľvek narušeniu trhu s leteckými dopravnými službami by sa všetkým letiskám Únie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, mali dodávať jednotné minimálne podiely udržateľných leteckých palív. Zatiaľ čo trh môže dodávať a využívať väčšie množstvá udržateľných palív, týmto nariadením by sa malo zaistiť, aby povinné minimálne podiely udržateľných leteckých palív boli rovnaké na všetkých zahrnutých letiskách. Nahrádzajú sa ním všetky požiadavky stanovené priamo alebo nepriamo na vnútroštátnej alebo regionálnej úrovni, ktorými sa od prevádzkovateľov lietadiel alebo dodávateľov leteckého paliva vyžaduje, aby využívali alebo dodávali iné cieľové množstvá udržateľného leteckého paliva, než sú množstvá stanovené v tomto nariadení. V snahe vytvoriť jasný a predvídateľný právny rámec, a tým podporiť rozvoj trhu a zavádzanie najudržateľnejších a najinovatívnejších palivových technológií s potenciálom rastu na uspokojenie budúcich potrieb, by sa v tomto nariadení malo stanoviť časom postupné zvyšovanie minimálnych podielov syntetických leteckých palív. Stanovenie osobitnej čiastkovej povinnosti pre syntetické letecké palivá je potrebné vzhľadom na významný dekarbonizačný potenciál takýchto palív a na ich aktuálne odhadované výrobné náklady. V prípade výroby syntetických leteckých palív z elektriny z obnoviteľných zdrojov a uhlíka zachyteného priamo zo vzduchu možno v porovnaní s konvenčnými leteckými palivami dosiahnuť až 100 % úspory emisií. Aj v porovnaní s inými druhmi udržateľných leteckých palív majú významné výhody, pokiaľ ide o efektívne využívanie zdrojov (najmä z hľadiska potrieb vody) vo výrobnom procese. Výrobné náklady na syntetické letecké palivá sa však v súčasnosti odhadujú na 3- až 6-krát viac, než je trhová cena konvenčného leteckého paliva. V tomto nariadení by sa preto mala zaviesť osobitná čiastková povinnosť pre túto technológiu. Začlenenie iných druhov syntetických palív do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, napríklad nízkouhlíkových syntetických palív, ktoré umožňujú výrazné zníženie emisií skleníkových plynov, by sa mohlo zvážiť v priebehu budúcich revízií, keď sa takéto palivá vymedzia v smernici o obnoviteľných zdrojoch energie.

(20) Je nevyhnutné zaistiť, aby sa mohli minimálne podiely udržateľných leteckých palív úspešne dodávať na trh leteckej dopravy bez výpadkov. Na tento účel by sa mal naplánovať dostatočný čas na prípravu, ktorý odvetviu palív z obnoviteľných zdrojov umožní vyvinúť zodpovedajúcu výrobnú kapacitu. Dodávky udržateľných leteckých palív by sa mali stať povinnosťou od roku 2025. S cieľom poskytnúť trhu právnu istotu a predvídateľnosť a trvalo stimulovať investície do kapacít na výrobu udržateľných leteckých palív by podmienky tohto nariadenia mali byť dlhodobo stabilné.

(21) Zavedením a rozšírením udržateľných leteckých palív na letiskách Únie sa môžu zintenzívniť praktiky tankeringu v dôsledku zvýšenia nákladov na letecké palivo.

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=fr.

Praktiky tankeringu sú neudržateľné a malo by sa im zabrániť, pretože oslabujú úsilie Únie o zníženie vplyvov dopravy na životné prostredie. Boli by v rozpore s cieľmi v oblasti dekarbonizácie letectva, keďže zvýšená hmotnosť lietadiel by zvýšila spotrebu paliva a súvisiace emisie počas daného letu. Praktiky tankeringu takisto ohrozujú rovnaké podmienky medzi prevádzkovateľmi lietadiel, ako aj medzi letiskami v Únii. V tomto nariadení by sa preto malo vyžadovať, aby prevádzkovatelia lietadiel dopĺňali palivo pred odletom z určitého letiska Únie. Množstvo paliva načerpané pred odletom z určitého letiska Únie by malo byť úmerné množstvu paliva potrebného na prevádzku letov s odletom z daného letiska, pričom by sa mala zohľadniť potreba dodržiavať pravidlá bezpečnosti týkajúce sa palív. Touto požiadavkou sa zaisťuje, aby sa rovnaké podmienky letovej prevádzky v Únii uplatňovali rovnako na prevádzkovateľov z Únie aj na prevádzkovateľov z tretích krajín, pričom sa zároveň zabezpečí vysoká úroveň ochrany životného prostredia. Keďže sa v nariadení nevymedzuje maximálny podiel udržateľných leteckých palív vo všetkých leteckých palivách, letecké spoločnosti a dodávatelia palív môžu uskutočňovať ambicióznejšie politiky v oblasti životného prostredia a vo väčšej miere využívať a dodávať udržateľné letecké palivá v rámci celej svojej prevádzkovej siete, pričom nebudú vykonávať tankering.

(22) Letiská, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, by mali zabezpečiť, aby bola k dispozícii všetka potrebná infraštruktúra na dodávanie, skladovanie a dopĺňanie udržateľného leteckého paliva, aby nepredstavovali prekážku, pokiaľ ide o rozširovanie používania takéhoto udržateľného leteckého paliva. V prípade potreby by agentúra mala mať možnosť požadovať od letiska Únie, aby poskytlo informácie o dostupnej infraštruktúre, ktorá umožní plynulú distribúciu a dopĺňanie udržateľného leteckého paliva prevádzkovateľmi lietadiel. V rámci svojej úlohy by mala agentúra umožniť, aby mali letiská a letecké spoločnosti spoločné kontaktné miesto pre prípad, že bude potrebné technické objasnenie dostupnosti palivovej infraštruktúry.

(23) Od prevádzkovateľov lietadiel by sa malo vyžadovať, aby agentúre každoročne podávali správy o svojich nákupoch udržateľného leteckého paliva, ako aj o vlastnostiach tohto paliva. Mali by sa poskytovať informácie o vlastnostiach nakúpených udržateľných leteckých palív, ako sú okrem iného povaha a pôvod suroviny, postup konverzie a emisie počas životného cyklu.

(24) Od prevádzkovateľov lietadiel by sa takisto malo vyžadovať, aby každoročne podávali správy o skutočne načerpaných množstvách leteckého paliva za jednotlivé letiská Únie, aby preukázali, že nevykonávali tankering. Správy by mali overovať nezávislí overovatelia a mali by sa zasielať agentúre na monitorovanie a posudzovanie súladu. Overovatelia by mali určiť presnosť správy o potrebnom množstve leteckého paliva na rok predloženej prevádzkovateľmi pomocou nástroja schváleného Komisiou.

(25) Od dodávateľov leteckých palív by sa malo vyžadovať, aby v databáze Únie uvedenej v článku 28 smernice (EÚ) 2018/2001 každoročne podávali správy o dodávkach leteckého paliva vrátane udržateľných leteckých palív. Agentúra by mala každoročne podávať Komisii správy o tom, ako prevádzkovatelia lietadiel a dodávatelia leteckého paliva plnia svoje príslušné povinnosti podľa tohto nariadenia. Je to dôležité pre Komisiu, aby mala jasný prehľad o úrovni dodržiavania tohto nariadenia.

(26) Bez dodatočných postupov nie je možné presne určiť, či prevádzkovatelia lietadiel skutočne fyzicky načerpali podiely udržateľných leteckých palív do nádrží svojich lietadiel na konkrétnych letiskách Únie. Prevádzkovatelia lietadiel by preto mali mať možnosť podávať správy o používaní udržateľných leteckých palív na základe

záznamov o nákupe. Prevádzkovatelia lietadiel by mali byť oprávnení dostať od dodávateľa leteckého paliva informácie, ktoré sú potrebné na podanie správy o nákupe udržateľného leteckého paliva.

(27) Je nevyhnutné, aby si prevádzkovatelia lietadiel mohli uplatňovať používanie udržateľných leteckých palív v rámci systémov skleníkových plynov, ako je systém EÚ na obchodovanie s emisiami alebo CORSIA, v závislosti od letových trás. Je však zásadné, aby toto nariadenie neviedlo k dvojitému započítaniu zníženia emisií. Prevádzkovatelia lietadiel by mali mať možnosť uplatňovať si výhody za používanie identickej šarže udržateľných leteckých palív len raz. Od dodávateľov palív by sa malo vyžadovať, aby prevádzkovateľom lietadiel bezplatne poskytovali všetky informácie, ktoré sa týkajú vlastností udržateľného leteckého paliva predaného danému prevádzkovateľovi lietadiel a sú relevantné na účely podávania správ zo strany prevádzkovateľa lietadiel podľa tohto nariadenia alebo systémov skleníkových plynov.

(28) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na vnútornom trhu leteckej dopravy a dodržiavanie ambícií Únie v oblasti klímy by sa v tomto nariadení mali zaviesť účinné, primerané a odrádzajúce sankcie pre dodávateľov leteckého paliva a prevádzkovateľov lietadiel v prípade nedodržiavania predpisov. Výška sankcií musí byť primeraná environmentálnym škodám a ohrozeniu rovnakých podmienok na vnútornom trhu spôsobeným nedodržaním predpisov. Pri ukladaní správnych pokút by mali orgány zohľadniť vývoj cien leteckého paliva a udržateľného leteckého paliva v roku podávania správ.

(29) Sankcie pre dodávateľov, ktorí nedodržia cieľové hodnoty stanovené v tomto nariadení, by sa mali doplniť o povinnosť dodať na trh nedodanú časť kvóty v nasledujúcom roku.

(30) Toto nariadenie by malo zahŕňať ustanovenia týkajúce sa pravidelného predkladania správ Európskemu parlamentu a Rade o vývoji na trhu leteckej dopravy a trhu s palivami, účinnosti kľúčových prvkov nariadenia, ako sú minimálne podiely udržateľných leteckých palív, výška správnych pokút alebo vývoj politiky v oblasti zavádzania udržateľných leteckých palív na medzinárodnej úrovni. Tieto prvky sú kľúčové, pokiaľ ide o poskytnutie jasných informácií o stave na trhu s udržateľnými leteckými palivami, a mali by sa zohľadniť pri zvažovaní revízie nariadenia.

(31) Malo by sa poskytnúť prechodné obdobie päť rokov s cieľom poskytnúť dodávateľom leteckého paliva, letiskám Únie a prevádzkovateľom lietadiel primeraný čas na uskutočnenie potrebných technologických a logistických investícií. Počas tejto fázy sa letecké palivo, ktoré obsahuje vyšší podiel udržateľného leteckého paliva, smie použiť na kompenzáciu nižšieho podielu udržateľných leteckých palív alebo zníženej dostupnosti konvenčných leteckých palív na iných letiskách.

(32) Keďže cieľ tohto nariadenia, ktorým je zachovanie rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy v Únii a zároveň zvýšenie používania udržateľných leteckých palív, nemožno pre cezhraničný charakter letectva uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov charakteristík trhu a účinkov opatrenia ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú harmonizované pravidlá zavádzania a dodávok udržateľných leteckých palív.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel, letiská Únie a dodávateľov leteckého paliva.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

– „letisko Únie“ je letisko vymedzené v článku 2 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES[13], na ktorom objem osobnej dopravy prevýšil 1 milión cestujúcich alebo objem nákladnej dopravy prevýšil 100 000 ton počas vykazovaného obdobia a ktoré sa nenachádza v jednom z najvzdialenejších regiónov vymenovaných v článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

– „prevádzkovateľ lietadla“ je osoba, ktorá počas vykazovaného obdobia vykonala aspoň 729 letov obchodnej leteckej dopravy s odletom z letísk Únie, alebo vlastník lietadla, ak uvedenú osobu nemožno identifikovať,

– „let obchodnej leteckej dopravy“ je let prevádzkovaný na účely prepravy cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo na nájom, alebo lety na účely pracovných ciest,

– „letecké palivo“ je palivo vyrobené na priame použitie v lietadle,

– „udržateľné letecké palivá“ sú priamo využiteľné letecké palivá, ktoré sú buď syntetickými leteckými palivami, pokročilými biopalivami vymedzenými v článku 2 druhom odseku bode 34 smernice (EÚ) 2018/2001 alebo biopalivami vyrobenými zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k uvedenej smernici, ktoré spĺňajú kritériá udržateľnosti a emisií skleníkových plynov stanovené v článku 29 ods. 2 až 7 uvedenej smernice a sú certifikované v súlade s článkom 30 tejto smernice,

– „šarža“ je množstvo udržateľných leteckých palív, ktoré možno identifikovať podľa čísla a ktoré možno vysledovať,

– „emisie počas životného cyklu“ sú emisie z udržateľných leteckých palív vyjadrené ako ekvivalent emisií oxidu uhličitého, ktoré zohľadňujú ekvivalent emisií oxidu uhličitého z výroby, prepravy, distribúcie a spotreby energie na palube počas spaľovania, vypočítané v súlade s článkom 31 smernice (EÚ) 2018/2001,

[13] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch.

– „syntetické letecké palivá“ sú palivá, ktoré sú palivami z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu, ako sa vymedzuje v článku 2 druhom odseku bode 36 smernice (EÚ) 2018/2001, používané v letectve,

– „konvenčné letecké palivá“ sú palivá vyrobené z fosílnych neobnoviteľných zdrojov uhľovodíkových palív používané v letectve,

– „dodávateľ leteckého paliva“ je dodávateľ paliva podľa vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 38 smernice (EÚ) 2018/2001, ktorý dodáva letecké palivo na letisku Únie,

– „rok podávania správ“ je obdobie jedného roka od 1. januára do 31. decembra, počas ktorého sa majú predložiť správy uvedené v článkoch 7 a 9,

– „vykazované obdobie“ je obdobie od 1. januára do 31. decembra roku, ktorý predchádza roku podávania správ,

– „potrebné množstvo leteckého paliva na rok“ je množstvo leteckého paliva potrebné na prevádzku všetkých letov obchodnej leteckej dopravy uskutočnených prevádzkovateľom lietadla s odletom z daného letiska Únie počas vykazovaného obdobia,

– „ročné množstvo bez tankeringu“ je rozdiel medzi potrebným množstvom leteckého paliva na rok a skutočným množstvom načerpaného paliva prevádzkovateľom lietadla pred odletmi z daného letiska Únie počas vykazovaného obdobia,

– „celkové ročné množstvo bez tankeringu“ je súčet ročných množstiev bez tankeringu prevádzkovateľa lietadla na všetkých letiskách Únie počas vykazovaného obdobia,

– „systém skleníkových plynov“ je systém, ktorý poskytuje prevádzkovateľom lietadiel výhody za používanie udržateľných leteckých palív.

Článok 4

Podiel udržateľných leteckých palív dostupných na letiskách Únie

Dodávatelia leteckého paliva zabezpečujú, aby všetko letecké palivo sprístupnené prevádzkovateľom lietadiel na každom letisku Únie obsahovalo minimálny podiel udržateľného leteckého paliva vrátane minimálneho podielu syntetických leteckých palív v súlade s hodnotami a dátumami uplatňovania stanovenými v prílohe I.

Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie článku 11 ods. 3 a 4, ak dodávateľ leteckého paliva nedodá za dané vykazované obdobie minimálne podiely stanovené v prílohe I, uvedené chýbajúce množstvo prinajmenšom doplní v nasledujúcom vykazovanom období.

Článok 5

Povinnosť prevádzkovateľov lietadiel dopĺňať palivo

Ročné množstvo leteckého paliva, ktoré daný prevádzkovateľ lietadla načerpal na danom letisku Únie, musí predstavovať aspoň 90 % potrebného množstva leteckého paliva na rok.

Článok 6

Povinnosti letísk Únie zabezpečiť infraštruktúru

Letiská Únie prijímajú potrebné opatrenia na uľahčenie prístupu prevádzkovateľov lietadiel k leteckým palivám, ktoré obsahujú podiely udržateľných leteckých palív v súlade s prílohou I, a poskytujú infraštruktúru potrebnú na dodávku, skladovanie a čerpanie takýchto palív.

Ak prevádzkovatelia lietadiel nahlásia Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) sťažený prístup k leteckým palivám obsahujúcim udržateľné letecké palivá na danom letisku Únie z dôvodu chýbajúcej primeranej letiskovej infraštruktúry, agentúra môže požiadať letisko Únie o poskytnutie informácií potrebných na preukázanie súladu s odsekom 1. Dotknuté letisko Únie poskytne informácie bez zbytočného odkladu.

Agentúra posúdi prijaté informácie a informuje Komisiu, či takéto informácie umožňujú dospieť k záveru, že letisko Únie si neplní povinnosti. Letiská Únie prijmú potrebné opatrenia na identifikáciu a riešenie chýbajúcej primeranej letiskovej infraštruktúry do 5 rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia alebo po roku, v ktorom prekročia jednu z prahových hodnôt uvedených v článku 3 písm. a).

Článok 7

Vykazovacie povinnosti prevádzkovateľov lietadiel

Prevádzkovatelia lietadiel do 31. marca každého roka podávania správ predložia agentúre tieto informácie:

a) celkové množstvo leteckého paliva načerpaného na každom letisku Únie, vyjadrené v tonách;

b) potrebné množstvo leteckého paliva na rok za jednotlivé letiská Únie, vyjadrené v tonách;

c) ročné množstvo bez tankeringu za jednotlivé letiská Únie. Ak je ročné množstvo bez tankeringu záporné alebo ak je menšie než 10 % potrebného množstva leteckého paliva na rok, nahlásené ročné množstvo bez tankeringu sa vykáže ako 0;

d) celkové množstvo udržateľného leteckého paliva nakúpeného od dodávateľov leteckého paliva na účely prevádzkovania svojich letov odlietajúcich z letísk Únie, vyjadrené v tonách;

e) za každý nákup udržateľného leteckého paliva názov dodávateľa leteckého paliva, nakúpené množstvo vyjadrené v tonách, konverzná technológia, vlastnosti a pôvod suroviny použitej na výrobu a emisie počas životného cyklu udržateľného leteckého paliva. Ak jeden nákup zahŕňa udržateľné letecké palivá s odlišnými vlastnosťami, v správe sa tieto informácie uvedú za každý typ udržateľného leteckého paliva.

Správa sa predkladá v súlade so vzorom stanoveným v prílohe II.

Správu overuje nezávislý overovateľ v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 14 a 15 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES[14] a vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/2067[15].

[14] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii.

[15] Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/2067 z 19. decembra 2018 o overovaní údajov a o akreditácii overovateľov podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES (Ú. v. EÚ L 334, 31.12.2018, s. 94).

Článok 8

Požiadavky prevádzkovateľov lietadiel o započítanie udržateľných leteckých palív

Prevádzkovatelia lietadiel si nesmú uplatňovať výhody za používanie identickej šarže udržateľných leteckých palív vo viac ako jednom systéme skleníkových plynov. Spolu so správou uvedenou v článku 7 poskytujú prevádzkovatelia lietadiel agentúre:

a) vyhlásenie o systémoch skleníkových plynov, na ktorých sa podieľajú a v rámci ktorých možno nahlasovať používanie udržateľných leteckých palív;

b) vyhlásenie, že nenahlásili identické šarže udržateľných leteckých palív vo viac ako jednom systéme.

Na účely vykazovania udržateľných leteckých palív podľa ustanovení článku 7 tohto nariadenia alebo v systéme skleníkových plynov dodávatelia leteckého paliva bezplatne poskytujú prevádzkovateľom lietadiel relevantné informácie.

Článok 9

Vykazovacie povinnosti dodávateľov palív

Dodávatelia leteckých palív do 31. marca každého roka podávania správ nahlásia v databáze Únie uvedenej v článku 28 smernice (EÚ) 2018/2001 tieto informácie týkajúce sa vykazovaného obdobia:

a) objem leteckého paliva dodaného na každom letisku Únie;

b) objem udržateľných leteckých palív dodaných na každom letisku Únie a za každý typ udržateľného leteckého paliva, ako sa uvádza v písmene c);

c) emisie počas životného cyklu, pôvod surovín a proces konverzie každého typu udržateľného leteckého paliva dodaného na letiskách Únie.

Agentúra má prístup do databázy Únie a po overení informácií na úrovni členských štátov podľa článku 28 smernice (EÚ) 2018/2001 používa informácie obsiahnuté v databáze Únie.

Článok 10

Príslušný orgán

1. Členské štáty určia príslušný orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie uplatňovania tohto nariadenia a ukladanie pokút prevádzkovateľom lietadiel, letiskám Únie a dodávateľom palív. Členské štáty o tom informujú Komisiu.

2. Agentúra zasiela údaje doručené podľa článkov 7 a 9 príslušným orgánom členských štátov. Agentúra zasiela príslušným orgánom aj súhrnné údaje za prevádzkovateľov lietadiel a dodávateľov leteckých palív, pre ktorých sú tieto orgány príslušné podľa odsekov 3, 4 a 5.

3. Príslušné orgány vo vzťahu k prevádzkovateľovi lietadla sa určia podľa nariadenia Komisie (ES) č. 748/2009[16].

4. Príslušné orgány vo vzťahu k letiskám Únie sa určia na základe danej miestnej príslušnosti.

[16] Nariadenie Komisie (ES) č. 748/2009 z 5. augusta 2009 o zozname prevádzkovateľov lietadiel, ktorí vykonávali činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I k smernici 2003/87/ES.

5. Príslušné orgány vo vzťahu k dodávateľom leteckého paliva sa určia podľa členského štátu, v ktorom sú usadení.

Článok 11

Presadzovanie

1. Členské štáty stanovia pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení ustanovení prijatých podľa tejto smernice, a prijmú všetky opatrenia potrebné na zaistenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto opatrenia Komisii najneskôr do 31. decembra 2023 a bezodkladne jej oznámia každú následnú zmenu, ktorá má na ne vplyv.

2. Členské štáty zabezpečia, aby každý prevádzkovateľ lietadla, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 5, podliehal správnej pokute. Táto pokuta musí byť najmenej dvakrát vyššia než suma násobku priemernej ročnej ceny leteckého paliva za tonu a celkového ročného množstva bez tankeringu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby každý dodávateľ leteckého paliva, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 4 týkajúce sa minimálneho podielu udržateľných leteckých palív, podliehal správnej pokute. Táto pokuta musí byť najmenej dvakrát vyššia než suma násobku rozdielu medzi priemernou ročnou cenou konvenčného leteckého paliva a udržateľného leteckého paliva za tonu a množstva leteckých palív, ktoré nespĺňajú požiadavku na minimálny podiel uvedený v článku 4 a prílohe I.

4. Členské štáty zabezpečia, aby každý dodávateľ leteckého paliva, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 4 týkajúce sa minimálneho podielu syntetických leteckých palív, podliehal správnej pokute. Táto pokuta musí byť najmenej dvakrát vyššia než suma násobku rozdielu medzi priemernou ročnou cenou syntetického leteckého paliva a konvenčného leteckého paliva za tonu a množstva leteckého paliva, ktoré nespĺňa požiadavku na minimálny podiel uvedený v článku 4 a prílohe I.

5. V rozhodnutí o uložení správnych pokút uvedených v odsekoch 3 a 4 príslušný orgán vysvetlí na základe overiteľných a objektívnych kritérií metodiku použitú na určenie ceny leteckého paliva, udržateľného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na trhu Únie.

6. Členské štáty zabezpečia, aby každý dodávateľ leteckého paliva, ktorý nahromadil chýbajúce množstvá v rámci povinnosti stanovenej v článku 4 vo vzťahu k minimálnemu podielu udržateľných leteckých palív alebo syntetických palív v danom vykazovanom období, dodal na trh v nasledujúcom vykazovanom období množstvo príslušného paliva rovnajúce sa predmetnému chýbajúcemu množstvu, a to nad rámec jeho povinnosti za vykazované obdobie. Splnenie tejto povinnosti neoslobodzuje dodávateľa paliva od povinnosti zaplatiť sankcie stanovené v odsekoch 3 a 4 tohto článku.

7. Členské štáty zavedú na vnútroštátnej úrovni potrebný právny a administratívny rámec na zabezpečenie plnenia povinností a výberu správnych pokút. Ako navýšenie záruky EÚ prevedú členské štáty sumu vybratých správnych pokút ako príspevok do investičného nástroja zelenej transformácie programu InvestEU.

Článok 12

Zber a uverejňovanie údajov

Agentúra každoročne uverejňuje technickú správu na základe výročných správ uvedených v článkoch 7 a 9. Správa musí obsahovať aspoň tieto informácie:

a) množstvo udržateľného leteckého paliva nakúpené prevádzkovateľmi lietadiel súhrnne na úrovni Únie na použitie pri letoch s odletom z letiska Únie a za jednotlivé letiská Únie;

b) množstvo udržateľného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva dodávaných súhrnne na úrovni Únie a za jednotlivé letiská Únie;

c) stav na trhu vrátane informácií o cenách a trendy vo výrobe a využívaní udržateľných leteckých palív v Únii;

d) stav plnenia povinností stanovených v článku 6 letiskami;

e) stav plnenia povinností každým prevádzkovateľom lietadla a dodávateľom leteckého paliva, ktorý má povinnosť podľa tohto nariadenia vo vykazovanom období;

f) pôvod a vlastnosti všetkých udržateľných leteckých palív nakúpených prevádzkovateľmi lietadiel na použitie pri letoch s odletom z letísk Únie.

Článok 13

Prechodné obdobie

Odchylne od článku 4 môže dodávateľ leteckých palív od 1. januára 2025 do 31. decembra 2029 dodávať za každé vykazované obdobie minimálny podiel udržateľného leteckého paliva vymedzený v prílohe I ako vážený priemer všetkého leteckého paliva, ktoré dodal na letiskách Únie za dané vykazované obdobie.

Článok 14

Správy a revízia

Útvary Komisie do 1. januára 2028 a potom každých päť rokov predložia Európskemu parlamentu a Rade správu o vývoji na trhu s leteckými palivami a jeho vplyve na vnútorný trh Únie v oblasti letectva, a to aj pokiaľ ide o možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia o iné zdroje energie a iné druhy syntetických palív vymedzené v smernici o energii z obnoviteľných zdrojov, možnú revíziu minimálnych podielov podľa článku 4 a prílohy I a výšku správnych pokút. Správa musí obsahovať dostupné informácie o vývoji potenciálneho politického rámca zavedenia udržateľných leteckých palív na úrovni organizácie ICAO. Správa musí obsahovať aj informácie o technologickom pokroku v oblasti výskumu a inovácií v leteckom priemysle, ktoré sú relevantné pre udržateľné letecké palivá, a to aj pokiaľ ide o znižovanie emisií iných látok ako CO_2. V správe sa môže zvážiť, či by sa toto nariadenie malo zmeniť, a ak je to vhodné, môžu sa uviesť možnosti prípadných zmien v súlade s potenciálnym politickým rámcom pre zavedenie udržateľných leteckých palív na úrovni organizácie ICAO.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2023.

Články 4 a 5 sa však uplatňujú od 1. januára 2025 a články 7 a 9 sa uplatňujú od 1.apríla 2024 vo vzťahu k vykazovanému obdobiu za rok 2023.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*