EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 14.7.2021
COM(2021) 561 final

2021/0205 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu

(Text s významem pro EHP)

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

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Dobře fungující a konkurenceschopný vnitřní trh letecké dopravy je zásadní pro mobilitu evropských občanů a pro evropské hospodářství jako celek. V roce 2018 letecká doprava a letecký průmysl v EU přímo zaměstnávaly odhadem 0,4 milionu lidí[1] a v roce 2017 přispívaly asi 2,1 % k HDP EU[2]. Letecká doprava je významným faktorem sociální a teritoriální soudržnosti, který podporuje cestovní ruch, stimuluje obchod a propojuje lidi. V roce 2018[3] odbavilo více než 500 letišť v Evropě na příletu a odletu více než 1,2 miliardy cestujících. Odvětví letectví v EU přispívá k evropské integraci a posiluje postavení EU jako geopolitického vůdce.

Letecká konektivita je základní hybnou silou mobility občanů EU, pro rozvoj regionů EU a pro růst hospodářství jako celku. Vysoká úroveň letecké konektivity v rámci EU i směrem do EU a z EU je nejlépe zajištěna, když trh letecké dopravy v EU funguje na základě rovných podmínek, kde mohou všichni účastníci trhu fungovat na základě rovných příležitostí. Když dochází k narušením trhu, mohou se provozovatelé letadel nebo letišť ocitnout v nevýhodě vůči svým konkurentům. To pak může vést ke ztrátě konkurenceschopnosti odvětví a ke ztrátě letecké konektivity pro občany a podniky.

Konkrétně je nezbytné zajistit rovné podmínky v rámci celého trhu letecké dopravy v EU, pokud jde o použití leteckých paliv. Letecká paliva totiž představují podstatnou část nákladů provozovatelů letadel, konkrétně až 25 % provozních nákladů. Změny ceny leteckých paliv mohou mít významný dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel. Rozdíly v ceně leteckých paliv mezi jednotlivými zeměpisnými oblastmi tak, jak v současné době existují mezi jednotlivými letišti v EU nebo mezi letišti v EU a mimo ni, mohou navíc vést provozovatele letadel z ekonomických důvodů k úpravě strategií doplňování paliva.

K praktikám, jako je převážení paliva (tzv. „fuel tankering“), dochází, když provozovatelé letadel načerpají na určitém letišti více leteckého paliva, než je potřeba, aby se vyhnuli částečnému nebo úplnému doplnění paliva na cílovém letišti, kde jsou letecká paliva dražší. Převážení paliva vede k vyššímu spalování paliva, než je nutné, a tím pádem k vyšším emisím, a narušuje spravedlivou hospodářskou soutěž na unijním trhu letecké dopravy. Kromě toho, že je převážení paliva v rozporu se snahou Unie o dekarbonizaci letecké dopravy, škodí rovněž zdravé hospodářské soutěži mezi subjekty na trhu v oblasti letectví. Se zaváděním a navyšováním udržitelných leteckých paliv na unijních letištích může v důsledku zvýšení nákladů na letecká paliva docházet k rozmáhání praktik převážení paliva. Pokud jde o převážení paliva, cílem tohoto nařízení je tedy obnovit a zachovat rovné podmínky v odvětví letecké dopravy a zároveň předcházet jakýmkoliv nepříznivým dopadům na životní prostředí.

---

1 Eurostat (lfsa_egan22d).

2 Zdroj: Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 207 final.

3 Zdroj: Eurostat; Počet nepřímých pracovních míst generovaných leteckou dopravou může být až třikrát vyšší než počet přímých pracovních míst (Evropská komise, 2015).

V prosinci roku 2020 přijala Komise Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu[4]. Tato strategie stanoví cíl posílit používání udržitelných leteckých paliv. Udržitelná letecká paliva mají potenciál výrazným způsobem přispět k dosažení ambiciózněji cíle EU v oblasti klimatu do roku 2030 a klimatické neutrality EU. Pro účely této iniciativy se udržitelnými leteckými palivy rozumí kapalná paliva typu „drop-in“, která mohou nahradit konvenční letecká paliva. Má-li odvětví letecké dopravy výraznou měrou snížit své emise, musí omezit svou současnou výhradní závislost na fosilních tryskových palivech a urychlit svůj přechod k inovativním a udržitelným typům paliv a technologií. Ačkoliv je v oblasti alternativních technologií pohonu letadel, jako je pohon na bázi elektřiny nebo vodíku, dosahováno významných pokroků, příprava jejich zavedení do komerčního použití si ještě vyžádá spoustu úsilí a času. Jelikož letecká doprava potřebuje vyřešit svou uhlíkovou stopu u všech doletů již do roku 2030, úloha udržitelných kapalných leteckých paliv bude zásadní. Z tohoto důvodu budou rovněž nutná opatření, která zvýší dodávky a používání udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii.

Pro využití v letectví již sice bylo schváleno několik postupů výroby udržitelných leteckých paliv, jejich využití je však momentálně zanedbatelné, neboť není k dispozici výroba za přijatelné náklady. Je potřeba pověření k přimíchávání, které by bylo konkrétně zaměřeno na odvětví letecké dopravy a které by uspíšilo zavádění nejinovativnějších a nejudržitelnějších technologií v oblasti paliv na trhu. To by umožnilo postupem času navýšit výrobní kapacity a snížit výrobní náklady. S ohledem na to, že udržitelná letecká paliva by měla do roku 2030 představovat alespoň 5 % všech leteckých paliv a do roku 2050 by tento podíl měl být 63 %, je důležité, aby technologie v oblasti paliv podpořené podle tohoto nařízení měly největší potenciál, pokud jde o inovativnost, dekarbonizaci a dostupnost. Jde o nutnou podmínku k tomu, aby byla uspokojena budoucí poptávka po letecké dopravě a aby se přispělo k dosažení cílů v oblasti dekarbonizace. Mělo by se to týkat hlavně pokročilých biopaliv a syntetických leteckých paliv. Zejména syntetická letecká paliva mají v porovnání s fosilními leteckými palivy potenciál dosáhnout snížení emisí až o 85 % nebo i více. Při výrobě z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu by potenciální úspory v oblasti emisí v porovnání s fosilními leteckými palivy mohly činit až 100 %. Syntetická letecká paliva tak mají nejvyšší potenciál pro dekarbonizaci ze všech paliv zvažovaných v rámci této iniciativy. Proces jejich výroby v porovnání s výrobou jiných udržitelných leteckých paliv rovněž obzvlášť účinně využívá zdroje, zejména vodu. Ačkoliv by syntetická letecká paliva mohla významným způsobem přispět k dekarbonizaci odvětví, vzhledem k absenci politické podpory věnované tomuto tématu není pravděpodobné, že by se do roku 2030 objevila na trhu v dostatečně velkých objemech. Podle odhadů jsou náklady výrobu syntetických leteckých paliv v současné době 3krát až 6krát vyšší, než je současná tržní cena fosilního leteckého paliva. Jelikož se očekává, že syntetická letecká paliva budou hrát svou roli v dekarbonizaci odvětví již do roku 2030 a do roku 2050 by pak měla tvořit alespoň 28 % skladby leteckých paliv, je nutné, aby toto nařízení stanovilo dílčí povinnost věnovanou těmto palivům a podpořilo jejich uvedení na trh. Očekává se, že tím dojde k částečnému zmírnění rizik při investování do výrobní kapacity syntetických leteckých paliv a umožní to navýšení kapacity.

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

Z důvodů udržitelnosti by neměla být podporována biopaliva první generace, jako jsou biopaliva na bázi potravinářských a krmných plodin, která mají omezený potenciál v oblasti rozšiřitelnosti a jejichž udržitelnost je sporná. K nepřímé změně ve využívání půdy dojde, pokud pěstování plodin pro biopaliva nahradí tradiční pěstování plodin pro potravinářské a krmné účely. Tato dodatečná poptávka zvýší tlak na půdu a může vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což zapříčiní další emise skleníkových plynů. Výzkum ukazuje, že míra účinku závisí na mnoha faktorech, včetně druhu suroviny použité pro výrobu paliva, úrovně dodatečné poptávky po surovině, která je vyvolána používáním biopaliv, jakož i míry, do jaké je půda s velkou zásobou uhlíku po celém světě chráněna. Nejvyšší rizika nepřímé změny ve využívání půdy byla identifikována u biopaliv vyráběných ze surovin, u nichž je pozorováno výrazné rozšíření produkční plochy na půdu s velkou zásobou uhlíku. Vedle emisí skleníkových plynů souvisejících s nepřímými změnami ve využívání půdy, které mohou částečně či zcela anulovat úspory emisí skleníkových plynů z jednotlivých biopaliv, představují nepřímé změny ve využívání půdy také riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvlášť závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby vyvolaným významným nárůstem poptávky. Proto by paliva na bázi potravinářských a krmných plodin neměla být podporována. Tento přístup je v souladu s příslušným rámcem politiky Unie, který se snaží omezit či dokonce postupně ukončit používání biopaliv na bázi plodin právě z důvodů ochrany životního prostředí. To je zejména případ směrnice o obnovitelných zdrojích energie, která omezuje používání biopaliv na bázi plodin kvůli jejich omezenému přínosu pro ochranu životního prostředí, omezenému potenciálu v oblasti úspory skleníkových plynů a skutečnosti, že tato biopaliva přímo konkurují potravinářskému a krmivářskému odvětví z hlediska přístupu k surovinám. Nezařazení biopaliv na bázi plodin by mělo rovněž zabránit riziku přesunu biopaliv z odvětví silniční dopravy do letecké dopravy, neboť to by mohl vést ke zpomalení dekarbonizace silniční dopravy, která je zatím stále nejvíce znečišťujícím druhem dopravy. V odvětví letecké dopravy momentálně existuje nevýznamná míra poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, neboť více než 99 % leteckých paliv, která se v současnosti používají, je fosilního původu. Proto je vhodné se vyvarovat vytvoření potenciálně velké poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, pokud by bylo jejich použití podpořeno podle tohoto nařízení.

Technologie, které jsou průmyslově nejvyspělejší a současně vykazují vysoký potenciál v oblasti udržitelnosti, jako jsou udržitelná letecká paliva vyráběná z odpadních tuků (suroviny uvedené v příloze IX části B směrnice RED II), by měly být způsobilé k tomu, aby se nastartoval trh a bylo možné dosáhnout snížení emisí již v krátkodobém horizontu. Ačkoliv se očekává, že toto opatření významným způsobem sníží emise z odvětví dopravy jako takového, v současné době je valná většina kapalných biopaliv vyráběna pro odvětví silniční dopravy. Proto by mohlo dojít k přesunu surovin na výrobu biopaliv v odvětví silniční dopravy do výroby pro odvětví letecké dopravy, ale tento přesun by byl omezený. Očekává

se, že případný přesun biopaliv vyrobených ze surovin uvedených v příloze IX části B směrnice RED II by do roku 2030 činil asi 3,2 %[5].

Očekává se, že postupné zavádění udržitelných leteckých paliv na trh letecké dopravy povede k navýšení nákladů leteckých společností na letecká paliva. To by mohlo prohloubit stávající praktiky provozovatelů letadel narušující trh, jako je převážení paliva. Cílem tohoto návrhu nařízení je tedy vybavit trh EU v oblasti letecké dopravy odolnými pravidly, aby bylo možné na letištích v EU zavádět stále vyšší podíly udržitelných leteckých paliv, aniž by to mělo nežádoucí dopady na konkurenceschopnost vnitřního trhu EU v oblasti letecké dopravy.

Nezbytným faktorem k zajištění toho, aby povinnost dodávat udržitelná letecká paliva nenarušila rovné podmínky na trhu letecké dopravy, je potřeba stanovit jasnou a jednotnou povinnost pro všechny dodavatele leteckých paliv na vnitřním trhu EU v oblasti letecké dopravy. Vzhledem k inherentnímu přeshraničnímu a globálnímu rozměru letecké dopravy se upřednostňuje harmonizované nařízení určené konkrétně pro leteckou dopravu před rámcem, který by vyžadoval provedení ve vnitrostátním právu formou vnitrostátních právních předpisů, neboť tato druhá možnost by mohla vést ke vzniku směsice různorodých vnitrostátních opatření s odlišnými požadavky a cíli. Má-li být politika navržena jasně a účinně, měly by být povinnosti ukládané dodavatelům leteckých paliv v souvislosti s udržitelnými leteckými palivy stanoveny výhradně v tomto nařízení, které představuje *lex specialis* ke směrnici o obnovitelných zdrojích energie. Vzhledem k tomu, že nařízení stanoví minimální podíl udržitelných leteckých paliv, nebrání leteckým společnostem ani dodavatelům paliv v tom, aby usilovali o ambicióznější environmentální cíle nebo o další ekonomické/finanční výhody související s udržitelnými leteckými palivy tak, že budou čerpat či dodávat vyšší podíly udržitelných leteckých paliv. V tomto ohledu by se letecké společnosti měly snažit o vhodná ujednání s dodavateli leteckých paliv v zájmu urychlení zavádění udržitelných leteckých paliv. Toto nařízení neřeší obchodovatelnost používání udržitelných leteckých paliv (tzv. systém „book and claim“). Pokud by někdy v budoucnu bylo zavedeno obchodování, řídilo by se odolnými pravidly, která by zajistila ekologickou vyváženost systému.

Toto nařízení by měla doprovázet zvýšená snaha EU a jejích členských států v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví o zavedení závazných cílů pro používání udržitelných leteckých paliv v mezinárodní letecké dopravě, a strategická aliance EU na posílení hodnotového řetězce výroby udržitelných leteckých paliv, zejména pro nejinovativnější technologie, jako jsou pokročilá biopaliva a syntetická letecká paliva, včetně zejména mechanismů financování, jako jsou rozdílové smlouvy a opatření na usnadnění certifikace inovativních technologií výroby udržitelných leteckých paliv.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh nařízení je v souladu s politikou letecké dopravy EU, zejména s příslušnými pravidly, která tvoří rámec vnitřního trhu EU v oblasti letecké dopravy. Sleduje stejné cíle jako nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství, konkrétně zajištění

[5] Posouzení dopadů návrhu nařízení pro zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu.

toho, aby letecké společnosti působící v EU mohly soutěžit na základě rovných příležitostí. Navrhované nařízení je rovněž v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/712 ze dne 17. dubna 2019 o ochraně hospodářské soutěže v letecké dopravě, jehož cílem je zajistit, aby všichni letečtí dopravci provozující dopravu do EU a z ní měli rovné podmínky.

Tento návrh nařízení je v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) a zejména s nařízením Komise (EU) 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu. Navrhované nařízení vyžaduje, aby EASA přijímala a zpracovávala zprávy od leteckých společností, zejména ohledně jejich čerpání leteckých paliv. Povinnost čerpat letecká paliva stanovená v navrhovaném nařízení by měla být v souladu s pravidly o bezpečnosti leteckých paliv stanovenými podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Navrhované nařízení je v souladu se směrnicí o obnovitelných zdrojích energie[6] (RED II), neboť se očekává, že povede ke zvýšenému využívání obnovitelné energie v letecké dopravě. Navrhované nařízení se opírá o komponenty pravidel směrnice RED II, zejména o její rámec udržitelnosti. Směrnice RED II je meziodvětvovým rámcem, který stanovuje cíle pro nadřazené oblasti. Vzhledem ke specifikům odvětví letecké dopravy, zejména silnému konkurenčnímu tlaku odvětví na snižování nákladů v rámci EU i globálně, jakož i vysoce integrovanému a konkurenceschopnému vnitřnímu trhu EU v oblasti letecké dopravy a jeho globálnímu rozměru, tato směrnice nepostačovala k podpoře používání udržitelných leteckých paliv. Navrhované nařízení stanoví plně harmonizované požadavky, které zajistí rovné podmínky mezi leteckými společnostmi a umožní vyvarovat se znevýhodnění v hospodářské soutěži mezi letišti v EU.

Navrhované nařízení je v souladu se systémem EU pro obchodování s emisemi (EU ETS)[7], který se vztahuje na leteckou dopravu. Očekává se jeho bezproblémová interakce se systémem EU ETS, který obsahuje pobídku pro provozovatele letadel, aby používali udržitelná letecká paliva, tj. letecké společnosti nejsou povinny vyřadit povolenky při vykazování používání udržitelných leteckých paliv. Očekává se, že dopady systému EU ETS budou posíleny v kontextu nadcházející revize tohoto systému. Navrhované nařízení se spoléhá na systém EU ETS, neboť křížově odkazuje na procesy vyžadované k ověřování zpráv předkládaných leteckými společnostmi (články 14 a 15 EU ETS).

Navrhované nařízení je v souladu se směrnicí o infrastruktuře pro alternativní paliva (AFID), ale očekává se, že s ní bude spolupůsobit jen omezeně. Směrnice stanoví společný rámec pro opatření na zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v EU. Vzhledem k tomu, že udržitelná letecká paliva jsou zastupitelná konvenčním tryskovým palivem, je potřeba

[6] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

[7] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství.

dodatečné infrastruktury na letištích nízká, ale přesto je důležité zajistit, aby byla dostupná infrastruktura vhodná k danému účelu.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Cíle navrhovaného nařízení jsou rovněž v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu, konkrétně do roku 2030 dosáhnout 55% snížení emisí na úrovni EU a do roku 2050 dosáhnout uhlíkově neutrální ekonomiky. Cílem tohoto nařízení je zajistit rovné podmínky pro subjekty na jednotném trhu letecké dopravy, vybavit tento sektor odolnými pravidly, která zajistí jeho konkurenceschopnost, a současně zavést zvýšené podíly udržitelných leteckých paliv. To je v souladu s politickými cíli EU týkajícími se rychlého oživení odvětví nejhůře zasažených koronavirovou krizí a silného jednotného trhu EU, což povede k vysoké míře růstu a vytvoření mnoha pracovních míst. A konečně je navrhované nařízení v souladu s cílem přechodu od fosilních energií k obnovitelným zdrojům energie a cílem zlepšit energetickou bezpečnost EU omezením naší závislosti na energetických produktech získávaných z třetích zemí.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Cílem navrhovaného nařízení je zajistit rovné podmínky mezi subjekty na jednotném trhu letecké dopravy a vybavit toto odvětví odolnými pravidly, která zajistí jeho konkurenceschopnost a současně posílí jeho udržitelnost. Právní text bude obsahovat podrobná ustanovení týkající se konkrétně letecké dopravy, aby byly ošetřeny složitosti tohoto odvětví.

Ustanovení čl. 100 odst. 2 dává Unii pravomoc stanovit příslušná ustanovení v letecké dopravě.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Letecká doprava je pro EU vysoce relevantní, neboť se jedná o vysoce integrovaný trh, který funguje v rámci sítí po celé EU i mimo ni. Přeshraniční rozměr je u letecké dopravy inherentní, takže jakýkoli roztříštěný regulační rámec představuje pro hospodářské subjekty v oblasti letecké dopravy významnou překážku.

Zásah na úrovni EU je nezbytný, neboť konkurenceschopnost vnitřního trhu EU v oblasti letecké dopravy jako celku nemůže být odpovídajícím způsobem vyřešena na vnitrostátní úrovni. Zásah na úrovni EU je obzvlášť nutný k tomu, aby se předešlo vzniku směsice nesourodých vnitrostátních opatření s možnými nezamýšlenými dopady. Vzhledem k tomu, že cílem navrhovaného nařízení je obnovit rovné podmínky na trhu letecké dopravy, různé úrovně povinností v jednotlivých členských státech by mohly mít opačný účinek a mohly by trh v oblasti letecké dopravy ještě víc narušit, a podporovat tak neblahé praktiky provozovatelů letadel, jako je převážení paliva.

A konečně pokud jde o uložení povinnosti týkající se dodávek udržitelných leteckých paliv, předpokládá se, že opatření na úrovni EU s harmonizovanými speciálními pravidly pro

leteckou dopravu, které bude přímo platit pro účastníky trhu, bude účinnější než vnitrostátní opatření stanovující různé požadavky a cíle.

- **Proporcionalita**

Předpokládá se, že opatření na úrovni EU stanoví jasný politický směr pro účastníky trhu jak z odvětví letecké dopravy, tak z odvětví paliv. Jeden jasný soubor pravidel EU na úrovni EU znamená, že letecké společnosti mohou fungovat po celé EU na základě rovných příležitostí, což napraví rovné podmínky pro letecké společnosti a letiště. Odvětví leteckých paliv navíc dostane jasné signály o úrovni dodávek a palivových technologií, do nichž je třeba investovat. Jediný soubor pravidel znamená rovněž snížené náklady účastníků trhu na dodržování předpisů.

Opatření na úrovni EU týkající se udržitelných leteckých paliv by rovněž přispělo k dosažení ambicióznějšího cíle EU v oblasti klimatu, který byl stanoven v evropském právním rámci pro klima. Plán dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 stanoví, že udržitelná letecká paliva hrají významnou roli při snižování emisí z letecké dopravy do roku 2030 a do roku 2050 a při dosahování cílů EU v oblasti klimatu. Stanovení pravidel EU pro výrobu a používání udržitelných leteckých paliv proto umožňuje přijmout „na míru připravený“ postup směřující ke splnění cílů. Při spoléhání se pouze na vnitrostátní opatření s cíli, které by se pravděpodobně lišily (pokud by byly stanoveny), vzniklo by riziko, že agregovaná míra ambicí by nebyla dostatečná. Tato iniciativa může rovněž podpořit nadcházející přezkum směrnice o obnovitelných zdrojích energie, když posílí podíl obnovitelné energie v odvětví dopravy.

Opatření na úrovni EU může mít pozitivní dopady na mezinárodní úrovni. Vzhledem k tomu, že by zásah EU měl dopady na celý trh EU v oblasti letecké dopravy a udržitelných leteckých paliv, dá se očekávat, že bude mít vůči třetím zemím prominentnější postavení, než by měly izolované vnitrostátní iniciativy. Je také pravděpodobnější, že bude snáze docházet k vnějším efektům, kdy by třetí země mohly začít zvažovat přijetí obdobných opatření. To by následně mohlo urychlit práci v oblasti používání udržitelných leteckých paliv probíhající v současnosti na úrovni ICAO. Stručně řečeno, opatření na úrovni EU by mohlo uspíšit další rozvoj v oblasti výroby a používání udržitelných leteckých paliv mimo EU, což by mohlo přispět k vytvoření rovných podmínek na globální úrovni a ke snížení emisí z letecké dopravy v širším měřítku.

- **Volba nástroje**

Tato iniciativa musí být jakožto klíčový cíl Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a jakožto nezbytný stavební kámen pro dosažení cílů EU v oblasti klimatu do roku 2030 a 2050 zavedena rychle a efektivně a musí zajistit, aby odvětví letecké dopravy urychlilo svou vlastní dekarbonizaci, aniž by byly ohroženy jasně prokázané výhody vysoce integrovaného vnitřního trhu letecké dopravy. Jak je vysvětleno v oddíle 1.4 a v příloze 11, toho lze nejlépe dosáhnout přímou regulací hospodářských subjektů na úrovni EU prostřednictvím nařízení pro vnitřní trh. Společná pravidla vztahující se přímo a jednotně na účastníky trhu letecké dopravy a paliv napříč EU totiž přinesou jednoznačnost a jednotnost. Vzhledem k tomu, že jednotný letecký trh je na úrovni EU již ze své podstaty integrován, nejlépe funguje tehdy, když jsou pravidla aplikována na všechny letecké

společnosti stejně. To, že jsou všem účastníkům trhu uloženy tytéž požadavky, snižuje riziko narušení hospodářské soutěže a vysílá jasné signály účastníkům trhu letecké dopravy ze zemí mimo EU, kteří létají v EU. Jednotný soubor pravidel napříč EU, jako ten stanovený tímto nařízením, umožní vyslat na trh hlasité a jasné signály. Vzhledem k tomu, že pro přechod k udržitelným leteckým palivům jsou nutné významné investice, je nezbytně nutné, aby regulační rámec poskytoval jednotný, dlouhodobý a solidní soubor pravidel pro všechny investory v celé EU. Je klíčové vyhnout se zejména vzniku směsice nesourodých opatření na vnitrostátní úrovni, což by nastalo, pokud by byla pravidla prováděna na základě meziodvětvové směrnice. Ačkoliv u některých druhů dopravy, jako je doprava silniční nebo železniční, může tento model fungovat, u druhů dopravy, které jsou natolik přeshraniční a globální, jako je letecká doprava, nemůže uspět. Většina leteckých společností působí na trhu v celé EU nebo dokonce globálně. Směsice nesourodých vnitrostátních předpisů by mohla snížit účinnost politiky a ohrozit účinnou dekarbonizaci letecké dopravy. To by mohlo navádět k rozdílnému ekonomickému chování v odvětví letecké dopravy i průmyslu paliv mezi jednotlivými členskými státy. A to by mohlo vést k praktikám vyhýbání se vyšším výdajům (např. prostřednictvím převážení paliva), což by ohrozilo fungování jednotného trhu. Tato iniciativa bude mít významný dopad na aktéry letecké dopravy a na celý vnitřní trh letecké dopravy. Je nezbytně nutné, aby se povinnosti stanovené všem leteckým společnostem vztahovaly na všechny tyto letecké společnosti jednotně, což lze zajistit pomocí nařízení. Pro účinnost tohoto nařízení je rovněž důležité, aby byla povinnost týkající se dodávek paliva prováděna a uplatňována jednotným způsobem. Rozdílné povinnosti v oblasti dodávek paliva v různých částech EU (např. odlišné cíle, různé standardy udržitelnosti atd.) by vedly k různým zacházením s jednotlivými leteckými společnostmi a mohly by vyvolat narušení hospodářské soutěže mezi letišti v EU nebo uvést účastníky trhu letecké dopravy z EU do nevýhodného postavení vůči jejich konkurentům ze zemí mimo EU. Tato iniciativa by měla být provedena prostřednictvím samostatného nařízení, aby zohlednila všechna specifika a složitosti jednotného trhu letecké dopravy.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

• Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů

Jedná se o novou iniciativu. Proto nebylo provedeno žádné hodnocení *ex post* ani kontrola účelnosti.

• Konzultace se zúčastněnými stranami

Tento návrh nařízení je výsledkem rozsáhlé konzultace, která se uskutečnila v průběhu roku 2020. Komise uskutečnila v březnu a dubnu 2020 veřejnou konzultaci k počátečnímu posouzení dopadů. Celkem bylo od veřejných orgánů, leteckého průmyslu a průmyslu paliv, od neziskových organizací, z akademické sféry a od občanů obdrženo 121 reakcí. Obecně tyto reakce vyjadřovaly podporu regulačnímu opatření na úrovni EU, které podpoří zavádění udržitelných leteckých paliv. Komise uspořádala dvě jednání u kulatého stolu (v březnu a listopadu 2020), jejichž součástí byla vždy zasedání se zúčastněnými stranami a členskými státy a zasedání věnovaná diskuzím výhradně s členskými státy. Jednání u kulatého stolu

umožnila získat od účastníků jejich názory přímo a diskutovat s nimi ohledně potřeby regulačního opatření týkajícího se udržitelných leteckých paliv na úrovni EU. První jednání u kulatého stolu umožnilo získat cenné poznatky týkající se definice problému, zatímco při druhém jednání u kulatého stolu věnovaném o možnostech politiky mohli účastníci vyjádřit své názory ohledně možnosti, kterou preferují, a navrhnout úpravy návrhu projednávaných možností. Otevřená veřejná konzultace probíhala dvanáct týdnů, od srpna do října 2020. Celkem bylo shromážděno 156 odpovědí od veřejných orgánů, leteckého a palivového průmyslu, od neziskových organizací, z akademické sféry a od občanů. Obecně tyto odpovědi vyjadřovaly podporu regulačnímu opatření na úrovni EU, které podpoří zavádění udržitelných leteckých paliv v podobě pověření k přimíchávání udržitelných leteckých paliv (tzv. „blending mandate“). Byly shromážděny cenné informace týkající se preferencí respondentů ve vztahu ke konkrétním podobám tohoto opatření. Na závěr se v průběhu podpůrné studie prováděné externím dodavatelem uskutečnila cílená konzultace, jejímž cílem bylo získat konkrétní a podrobné představy o fungování trhu letecké dopravy, o stavu trhu s leteckými palivy, o výrobě udržitelných leteckých paliv a různých stávajících a nadcházejících politikách na podporu používání udržitelných leteckých paliv. Tato cílená konzultace se zaměřovala na subjekty v oblasti leteckého průmyslu a průmyslu leteckých paliv, na členské státy, neziskové organizace a mezinárodní letecké organizace.

V průběhu této rozsáhlé konzultační strategie naprostá většina zúčastněných stran z odvětví letecké dopravy (letecké společnosti, letiště, výrobci letadel) a odvětví paliv, členských států a nevládních organizací podpořila zavedení povinnosti týkající se udržitelných leteckých paliv jakožto účinného politického mechanismu na podporu výroby a zavádění udržitelných leteckých paliv a pro úspěšnou dekarbonizaci odvětví letecké dopravy. Zúčastněné strany byly poměrně rozdělené, pokud jde o konkrétní podobu této možnosti, ale většina dodavatelů paliv, členských států, nevládních organizací, letišť a část leteckých společností podporuje povinnost na straně dodavatelů udržitelných leteckých paliv s flexibilitou v oblasti distribuce paliv, která by se vztahovala na tryskové palivo dodávané pro všechny lety odlétající z letišť v EU. Současně většina zúčastněných stran vnímala potřebu opatření, která by zabránila úniku uhlíku a narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu letecké dopravy. Většina zúčastněných stran (letecké společnosti, letiště, průmysl paliv, nevládní organizace, členské státy) rovněž podporuje konkrétní pobídky na podporu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Všechna tato opatření byla zařazena do preferované možnosti.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Externí dodavatel provedl studii na podporu posouzení dopadů, o něž se opírá tento návrh. Tato studie byla zahájena v červenci 2020 a byla ukončena počátkem roku 2021. Poskytla Komisi cenné informace zejména k návrhu možností, posouzení jejich ekologických, ekonomických a sociálních dopadů a shromáždění názorů zúčastněných stran, na které budou mít opatření přímý vliv.

- **Posouzení dopadů**

Navrhovaná politická opatření byla strukturována okolo regulačního požadavku spočívajícím v povinnosti používat udržitelná letecká paliva. Tento požadavek umožňuje obnovit rovné

podmínky v odvětví letecké dopravy, pokud jde o čerpání leteckých paliv, a zachovat je v průběhu rostoucího používání udržitelných leteckých paliv v odvětví letecké dopravy. Možnosti zahrnovaly různé způsoby formulace této povinnosti. První soubor možností obsahoval povinnost dodavatelů paliv distribuovat udržitelná letecká paliva na všech letištích v EU. Druhý soubor možností obsahoval povinnost leteckých společností čerpat udržitelná letecká paliva, pokud odlétají z letišť v EU (jedna dílčí možnost se vztahovala na všechny lety, druhá dílčí možnost se vztahovala pouze na lety v rámci EU). Konečně třetí soubor možností obsahoval povinnosti dodavatelů paliv distribuovat udržitelná paliva zpočátku s určitou flexibilitou a povinnost leteckých společností načerpat tryskové palivo před odletem z letišť v EU. U jednotlivých možností byly stanoveny cíle v podobě objemu udržitelných leteckých paliv a v ostatních případech v podobě snížení uhlíkové náročnosti tryskového paliva. Všechny možnosti obsahovaly pobídky na podporu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Preferovanou možností bylo uložit dodavatelům paliv pověření k přimíchávání udržitelných leteckých paliv a leteckým společnostem povinnost čerpat tryskové palivo, včetně dílčího mandátu týkajícího se paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Tato možnost byla upřednostňována, protože umožňuje zajistit rovné podmínky na trhu letecké dopravy a současně výrazně navýšit výrobu a používání udržitelných leteckých paliv.

Upřednostňovaná možnost umožňuje zachovat konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy a vede k významnému snížení emisí CO_2 v odvětví letecké dopravy podle metodiky „od těžby ke křídlům“ (well-to-wing), tj. o 60–61 % do roku 2050 v porovnání s výchozím scénářem. Emise látek znečišťujících ovzduší poklesnou ve srovnání s výchozím scénářem do roku 2050 o přibližně 9 %. Celkově se environmentální náklady letecké dopravy (související s emisemi CO_2 a emisemi látek znečišťujících ovzduší) v porovnání s výchozím scénářem sníží o přibližně 87–88 miliard EUR, vyjádřeno v současné hodnotě za období 2021–2050. Výrobní kapacita udržitelných leteckých paliv se do roku 2050 zvýší o dalších 25,5–25,6 Mt. Až se udržitelná letecká paliva objeví na trhu, povede to k výraznému snížení závislosti letecké dopravy na fosilním tryskovém palivu, jehož spotřeba se v porovnání s výchozím scénářem do roku 2050 sníží o 65 %. Energetická bezpečnost EU se zvýší, neboť dovoz fosilní energie ze třetích zemí poklesne a suroviny a obnovitelná elektřina na výrobu udržitelných leteckých paliv budou získávány v EU (v roce 2050 budou udržitelná letecká paliva vyrobená v EU představovat 92 % všech udržitelných leteckých paliv). Při zavedení preferovaných možností se technologie výroby udržitelných leteckých paliv s nejvyšším dekarbonizačním potenciálem objeví na trhu ve významných množstvích dříve, než pokud by tyto možnosti zavedeny nebyly. Ceny udržitelných leteckých paliv v porovnání s aktuálními odhady poklesnou, což přispěje k postupnému snížení cenových rozdílů mezi udržitelnými leteckými palivy a fosilními tryskovými palivy, Preferované možnosti povedou k čistému vytváření pracovních míst v EU, konkrétně jde asi o 202 100 dalších pracovních míst v porovnání s výchozím scénářem. A Konečně snížení znečištění vzduchu bude mít pozitivní dopad na veřejné zdraví (tj. externí náklady ze znečištění vzduchu se v období 2021 až 2050 sníží o přibližně 1,5 miliardy EUR v porovnání s výchozím scénářem).

Celkové náklady možností C1 a C2 povedou během období 2021 až 2050 ke zvýšení nákladů o 20,3 miliardy EUR (C1) a 14,6 miliardy EUR (C2) v porovnání se základním scénářem. Tyto náklady se budou do značné míry odvíjet od navýšení nákladů na trysková paliva v porovnání s výchozím scénářem, tj. 103,5 miliardy EUR (C1) a 88,2 miliardy EUR (C2), vyjádřeno v současné hodnotě za období 2021–2050. Navýšení nákladů na paliva se odrazí v cenách letenek, u nichž se do roku 2050 očekává nárůst o 8,1 až 8,2 %. Vyšší cena letenek povede k mírnému snížení celkové aktivity cestujících v letecké dopravě v porovnání s výchozím scénářem, ačkoliv i tak tato aktivita do roku 2050 vzroste o 77 % v porovnání s rokem 2015. To povede k nižším kapitálovým a provozním nákladům na leteckou dopravu v porovnání se základním scénářem, tj. o 84 miliard EUR (C1) a 74,5 miliardy EUR (C2). Dodatečné náklady na logistiku budou představovat 0,19 miliardy EUR (C1 a C2). Letecké společnosti rovněž zaznamenají nárůst nákladů na podávání zpráv o 0,34 miliardy EUR (C1 a C2) v porovnání s výchozím scénářem, vyjádřeno v současné hodnotě za období 2021–2050. U výrobců udržitelných leteckých paliv se očekávají potřeby investic v období 2021 až 2050 ve výši přibližně 10,4 až 10,5 miliardy EUR. Do roku 2050 bude potřeba v EU vybudovat 104 až 106 dalších závodů na výrobu udržitelných leteckých paliv, aby byla vytvořena dostatečná kapacita pro výrobu udržitelných leteckých paliv.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Navrhované nařízení předchází zbytečné zátěži pro hospodářské subjekty tím, že snižuje náklady na dodržování předpisů. Zejména v prvních pěti letech od data jeho použití nabízí určitou flexibilitu, pokud jde o způsob, jak mohou dodavatelé leteckých paliv splnit povinnost dodávek udržitelných leteckých paliv. Očekává se, že tím dojde ke snížení nákladů na logistiku a předejde se navýšení nákladů na udržitelná letecká paliva. Vzhledem k tomu, že letecká paliva představují značnou část provozních nákladů provozovatelů letadel, očekává se, že to bude mít pozitivní dopad na jejich konkurenceschopnost.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádný dopad na základní práva.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozpočtové důsledky souvisejí zejména s přezkoumáním zpráv a posouzením toho, zda hospodářské subjekty, na které se tyto povinnosti vztahují, splňují předpisy, a také s podáváním zpráv Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví Komisi. Podrobně jsou posouzeny v legislativním finančním výkaze. Vývoj informační technologie a volby zadávání zakázek budou předmětem předběžného schválení Výborem Evropské komise pro informační technologie a kybernetickou bezpečnost.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Navrhované nařízení obsahuje systémy monitorování, podávání zpráv a ověřování, které umožní zajistit jeho správné provádění. Konkrétně budou mít provozovatelé letadel a dodavatelé paliv budou každoroční povinnost podávat zprávy a vykazovat. Tyto zprávy a vykazování budou ověřovány nezávislými orgány a proběhne posouzení souladu

provozovatelů letadel a dodavatelů paliv s předpisy s cílem určit, zda splnili své povinnosti. Kromě toho bude EASA každoročně předkládat Komisi zprávu o tom, zda hospodářské subjekty splňují předpisy, a o stavu trhu letecké dopravy a trhu s udržitelnými leteckými palivy. A konečně bude Komise alespoň jednou za pět let od data použitelnosti tohoto nařízení předkládat Evropskému parlamentu a Radě zprávu o vývoji trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na vnitřní trh Unie v oblasti letecké dopravy, včetně možného rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení na další zdroje energie a možné potřeby úprav konkrétních prvků navrhovaného nařízení.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Článek 1 tohoto návrhu popisuje předmět navrhovaného nařízení, které stanoví harmonizovaná pravidla, jejichž cílem je zachovat rovné podmínky hospodářské soutěže na vnitřním trhu Unie v oblasti letecké dopravy a současně zvýšit používání udržitelných leteckých paliv provozovateli letadel a zlepšit distribuci udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii. Článek 2 vymezuje oblast působnosti nařízení. Článek 3 obsahuje několik definic, které jsou pro toto nařízení důležité. Článek 4 stanoví povinnost dodavatelů leteckých paliv zajistit, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na letištích v Unii obsahovalo minimální podíl udržitelného leteckého paliva včetně minimálního podílu syntetického paliva. Článek 5 stanoví povinnost provozovatelů letadel zajistit, aby roční množství leteckého paliva načerpaného na daném letišti v Unii činilo alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva. Článek 6 stanoví povinnosti letišť v Unii poskytnout infrastrukturu potřebnou k zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím podíly udržitelných leteckých paliv. Článek 7 upřesňuje povinnost provozovatelů letadel podávat zprávy. Článek 8 stanoví pravidla pro nárokování výhod za používání udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému pro obchodování s emisemi skleníkových plynů. Článek 9 stanoví vykazovací povinnosti dodavatelů leteckých paliv. Článek 10 stanoví pravidla pro příslušné úřady, které mají být členskými státy určeny k zajištění prosazování tohoto nařízení. Článek 11 stanoví pravidla pro správní pokuty. Článek 12 stanoví povinnost Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví zveřejňovat roční technické zprávy na základě ročních zpráv předkládaných provozovateli letadel a dodavateli paliv. Článek 13 stanoví přechodné pětileté období, během něhož mohou dodavatelé leteckých paliv dodávat minimální podíl udržitelného leteckého paliva stanovený jako průměr z veškerého leteckého paliva dodaného na všechna letiště v Unii během daného vykazovaného období. Článek 14 stanoví povinnost Komise podávat Evropskému parlamentu a Radě alespoň jednou za pět let zprávu o několika aspektech uplatňování tohoto nařízení. Článek 15 stanoví datum vstupu tohoto nařízení v platnost. Příloha I stanoví minimální podíly udržitelného leteckého paliva, včetně minimálních podílů syntetických paliv, v dodávaném leteckém palivu a příloha II obsahuje šablonu pro povinnost provozovatelů letadel podávat zprávy.

2021/0205 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[8],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[9],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Letecká doprava měla během uplynulých desetiletí zásadní roli v hospodářství Unie a v každodenním životě občanů Unie jako jedno z nejvýkonnějších a nejdynamičtějších odvětví hospodářství Unie. Představovala silný motor hospodářského růstu, obchodu a cestovního ruchu, jakož i konektivity a mobility pro podniky i občany a byla důležitým faktorem vytváření pracovních míst, zejména v rámci vnitřního trhu Unie v oblasti letecké dopravy. Růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.

(2) Od roku 2020 je letecká doprava jedním z odvětví, které nejhůře zasáhla krize COVID-19. S ohledem na to, že konec pandemie je na dohled, předpokládá se, že letecká doprava se v nadcházejících letech postupně oživí a vrátí na předkrizovou úroveň. Emise z tohoto odvětví zároveň od roku 1990 stoupaly, a jakmile překonáme pandemii, mohl by se trend narůstajících emisí vrátit. Proto je potřeba připravit se na budoucnost a provést nezbytné úpravy, které zajistí existenci dobře fungujícího trhu letecké dopravy přispívajícího k dosahování klimatických cílů Unie a s vysokou úrovní konektivity, bezpečnosti a zabezpečení.

(3) Fungování unijního odvětví letecké dopravy je určováno jeho přeshraniční povahou napříč celou EU a jeho globálním rozměrem. Vnitřní trh letecké dopravy je jedním z nejvíce integrovaných odvětví v Unii, které se řídí jednotnými pravidly přístupu na trh a provozními podmínkami. Vnější politika v oblasti letecké dopravy se řídí pravidly, která na globální úrovni stanoví Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO),

[8] Úř. věst. C , , s. .
[9] Úř. věst. C , , s. .

jakož i komplexními mnohostrannými nebo dvoustrannými dohodami mezi Unií nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi.

(4) Trh letecké dopravy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty v celé Unii, pročež jsou nezbytně nutné rovné podmínky. Stabilita a prosperita trhu letecké dopravy a jeho hospodářských subjektů se opírá o jasný a harmonizovaný politický rámec, v němž mohou provozovatelé letadel, letiště a další účastníci trhu letecké dopravy působit na základě rovných příležitostí. Když dojde k narušení trhu, mohou se provozovatelé letadel nebo letiště ocitnout v nevýhodě vůči svým interním či externím konkurentům. To může následně vést ke ztrátě konkurenceschopnosti odvětví letecké dopravy a ke ztrátě letecké konektivity pro občany a podniky.

(5) Zejména je zásadní zajistit rovné podmínky na celém unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, které tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů letadel. Odchylky v cenách paliv mohou mít výrazný dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel a negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu. Pokud mezi letišti v Unii nebo mezi letišti v Unii a letišti mimo ni existují rozdíly v cenách paliv, může to vést provozovatele letadel z ekonomických důvodů k úpravě jejich strategií doplňování paliva. Převážení paliva zvyšuje u letadla spotřebu paliva a vede ke zbytečným emisím skleníkových plynů. Převážení paliva prováděné provozovateli letadel rovněž hatí snahy Unie v oblasti ochrany životního prostředí. Někteří provozovatelé letadel mohou využívat příznivé ceny leteckého paliva na svém domovském letišti jako konkurenční výhodu vůči jiným leteckým společnostem provozujícím podobné tratě. To může mít nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví a škodlivě působit na leteckou konektivitu. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která takovým praktikám zabrání v zájmu předcházení zbytečným ekologickým újmám a obnovení a zachování podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu letecké dopravy.

(6) Hlavním cílem společné dopravní politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí. Pro udržitelný rozvoj letecké dopravy je nutné zavést opatření, jejichž cílem bude snížení uhlíkových emisí letadel létajících z letišť v Unii. Tato opatření by měla přispět ke splnění klimatických cílů Unie do roku 2030 a do roku 2050.

(7) Sdělení Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu[10], které Komise přijala v prosinci 2020, stanoví postup pro to, aby dopravní systém EU dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. Dekarbonizace odvětví letecké dopravy je zejména z krátkodobého hlediska nutným a náročným procesem. Technologické pokroky, jichž bylo dosaženo v rámci evropských a vnitrostátních programů výzkumu a vývoje v oblasti letectví, přispěly v uplynulých desetiletích k významnému snížení emisí. Globální nárůst letecké dopravy byl ale rychlejší než snižování emisí v tomto odvětví. Ačkoliv lze předpokládat, že závislost krátkých letů na fosilní energii pomohou v nadcházejících dekádách snížit nové technologie, jediné řešení pro zásadní dekarbonizaci letů na všechny vzdálenosti představují udržitelná letecká paliva, a to již v krátkodobém horizontu. Tento potenciál však v současné době zůstává do značné míry nevyužit.

[10] Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

(8) Udržitelná letecká paliva jsou kapalná paliva typu „drop-in“, která jsou zastupitelná konvenčními leteckými palivy a kompatibilní se stávajícími leteckými motory. Pro využití v civilním nebo vojenském letectví bylo na celosvětové úrovni certifikováno několik způsobů výroby udržitelných leteckých paliv. Udržitelná letecká paliva jsou technologicky připravena hrát významnou roli ve snižování emisí z letecké dopravy, a to již ve velmi krátkodobém horizontu. Očekává se, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu budou v palivové skladbě převažovat. Udržitelná letecká paliva by kromě toho – a s podporou vhodných mezinárodních palivových norem – mohla přispět ke snížení obsahu aromátů ve finálním palivu používaném provozovatelem, což by napomohlo snížení emisí jiných než CO_2. Očekává se, že k dekarbonizaci letecké dopravy začnou postupně přispívat i další alternativní pohony letadel, jako jsou elektřina nebo tekutý vodík, a to nejdříve u letů na krátké vzdálenosti.

(9) Postupné zavádění udržitelných leteckých paliv na trh letecké dopravy bude pro letecké společnosti představovat dodatečné náklady na palivo, neboť tyto palivové technologie jsou v současné době nákladnější na výrobu než konvenční letecké palivo. Předpokládá se, že tím dojde k prohloubení dosavadních problémů s rovnými podmínkami na trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, a že to povede k dalším narušením hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel a letišti. Toto nařízení by mělo přijmout opatření, jež zabrání negativnímu dopadu zavedení udržitelných leteckých paliv na konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy, a to stanovením harmonizovaných požadavků pro celou Unii.

(10) Na globální úrovni reguluje udržitelné letecká paliva Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Organizace ICAO konkrétně stanoví podrobné požadavky na udržitelnost, sledovatelnost a účetnictví udržitelných leteckých paliv používaných u letů, na něž se vztahuje program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA). Ačkoliv jsou v programu CORSIA stanoveny pobídky a udržitelná letecká paliva jsou považována za nedílný pilíř práce na proveditelnosti dlouhodobého ambiciózního cíle pro mezinárodní letectví, neexistuje v současné době žádný povinný režim používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety. Komplexní mnohostranné nebo dvoustranné dohody o letecké dopravě mezi EU nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi obecně zahrnují ustanovení o ochraně životního prostředí. Prozatím však tato ustanovení neukládají smluvním stranám žádné závazné požadavky týkající se používání udržitelných leteckých paliv.

(11) Na úrovni EU jsou obecná pravidla týkající se obnovitelné energie stanovena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001[11]. V minulosti podobné horizontální meziodvětvové regulační rámce neprokázaly účinnost při řízení přechodu od fosilních paliv k udržitelným leteckým palivům v letecké dopravě. Směrnice (EU) 2018/2001 a její předchůdkyně stanovily nadřazené cíle pro všechny druhy dopravy, v nichž měla být používána obnovitelná paliva. Vzhledem k tomu, že letectví je malý trh s palivy, pro který je výroba obnovitelných paliv nákladnější než u jiných druhů dopravy, měly by být tyto regulační rámce doplněny specifickými opatřeními pro leteckou dopravu, která by účinně podpořila zavádění udržitelných leteckých paliv. Provedení směrnice (EU) 2018/2001 do vnitrostátního práva jednotlivých členských států s sebou navíc nese riziko výrazné fragmentace trhu letecké dopravy, pokud by

[11] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

vnitrostátní pravidla o udržitelných leteckých palivech stanovila výrazně odlišné cíle. To by pak mohlo ještě více narušit rovné podmínky na trhu letecké dopravy.

(12) Proto je třeba stanovit jednotná pravidla pro vnitřní trh letecké dopravy, která by doplnila směrnici (EU) 2018/2001 a splnila její celkové cíle vyřešením specifických potřeb a požadavků vnitřního trhu EU v oblasti letectví. Cílem tohoto nařízení je zejména předejít fragmentaci trhu letecké dopravy a zabránit možným narušením hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty nebo nekalým praktikám předcházení nákladům, pokud jde o doplňování paliva, ze strany provozovatelů letadel.

(13) Cílem tohoto nařízení je v první řadě stanovit rámec, který by na trhu letecké dopravy obnovil a zachoval rovné podmínky, pokud jde o používání leteckých paliv. Tento rámec by měl předejít existenci odchylných požadavků v rámci Unie, které by zhoršily praktiky doplňování paliva, které narušují hospodářskou soutěž mezi provozovateli letadel nebo znevýhodňují některá letiště v hospodářské soutěži. V druhé řadě je cílem tohoto nařízení vybavit trh EU v oblasti letecké dopravy odolnými pravidly, aby bylo možné zavádět na letištích v EU stále vyšší podíly udržitelných leteckých paliv, aniž by to mělo nežádoucí dopady na konkurenceschopnost vnitřního trhu EU v oblasti letecké dopravy.

(14) Je nezbytně nutné stanovit harmonizovaná pravidla pro celý vnitřní trh EU, která se uplatní přímo a jednotně jednak na účastníky trhu letecké dopravy, a jednak na účastníky trhu leteckých paliv. Nadřazený rámec stanovený směrnici (EU) 2018/2001 je třeba doplnit o *lex specialis* vztahující se na leteckou dopravu. Tento předpis by měl obsahovat postupně se zvyšující cíle pro dodávky udržitelných leteckých paliv. Tyto cíle by měly být definovány pečlivě, s ohledem na cíle dobře fungujícího trhu letecké dopravy, potřebu dekarbonizace odvětví letecké dopravy a stávající postavení odvětví udržitelných leteckých paliv.

(15) Toto nařízení by se mělo vztahovat na letadla využívaná v civilním letectví pro účely obchodní letecké dopravy. Nemělo by se vztahovat na letadla, jako jsou vojenská letadla, letadla využívaná v rámci operací pro humanitární, pátrací, záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely odstraňování následků katastrof, jakož i na letadla používaná k celním, policejním a hasičských operacím. Lety provozované za těchto okolností mají totiž výjimečnou povahu, a jako takové nemohou být vždy plánovány stejným způsobem jako pravidelné lety. V důsledku povahy těchto operací nemusejí být tyto lety vždy schopny splnit povinnosti podle tohoto nařízení, protože by pro ně mohly představovat zbytečnou zátěž. Aby toto nařízení přispělo k rovným podmínkám na celém jednotném trhu EU v oblasti letecké dopravy, mělo by se vztahovat na co největší část obchodní letecké dopravy provozované z letišť nacházejících se na území EU. Aby byla zachována letecká konektivita ve prospěch občanů, podniků a regionů EU, je současně důležité nezatěžovat provoz letecké dopravy na malých letištích nepřiměřenými požadavky. Měla by být stanovena prahová hodnota objemu roční letecké přepravy cestujících a nákladu; na letiště nedosahující této mezní hodnoty by se toto nařízení nevztahovalo; působnost nařízení by ovšem měla pokrývat alespoň 95 % celkové přepravy odlétající z letišť v Unii. Z téhož důvodu by měla být stanovena prahová hodnota, jíž by byli z působnosti nařízení vyňati provozovatelé letadel, na které připadá velmi malý počet odletů z letišť nacházejících se na území EU.

(16) Je třeba podporovat vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv s velkým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a zároveň s velkým potenciálem pro inovace a růst potřebným k naplnění budoucích potřeb. To by mělo podpořit vytváření

inovativních a konkurenceschopných trhů s palivem a zajistit v krátkodobém i dlouhodobém horizontu dostatečné dodávky udržitelných leteckých paliv pro leteckou dopravu, což by přispělo k cílům Unie v oblasti dekarbonizace a současně posílilo její úsilí o dosažení vyšší úrovně ochrany životního prostředí. Pro tento účel by měla být způsobilá udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 a také syntetická letecká paliva. Konkrétně udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 jsou zásadní, protože se v současné době jedná o nejvyspělejší technologii pro dekarbonizaci letecké dopravy již v krátkodobém horizontu.

(17) Z důvodů udržitelnosti by neměla být způsobilá paliva na bázi potravinářských a krmných plodin. Pokud totiž pěstování plodin pro biopaliva nahradí tradiční pěstování plodin pro potravinářské a krmné účely, dochází k nepřímé změně ve využívání půdy. Taková dodatečná poptávka zvyšuje tlak na půdu a může vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což přivodí další emise skleníkových plynů a obavy o ztrátu biologické rozmanitosti. Výzkum ukazuje, že míra tohoto účinku závisí na mnoha faktorech, včetně druhu suroviny použité pro výrobu paliva, úrovně dodatečné poptávky po surovině, která je vyvolána používáním biopaliv, jakož i míry, do jaké je půda s velkou zásobou uhlíku celosvětově chráněna. Nejvyšší rizika nepřímé změny ve využívání půdy byla identifikována u biopaliv, paliv vyrobených ze surovin, u nichž je pozorováno výrazné rozšíření produkční plochy na půdu s velkou zásobou uhlíku. Proto by neměla být podporována paliva na bázi potravinářských a krmných plodin. Tento přístup je v souladu s unijní politikou a zejména se směrnicí (EU) 2018/2001, která omezuje a stanoví horní hranici využití takových biopaliv v silniční a železniční dopravě s ohledem na jejich nižší přínos pro životní prostředí, nižší výkonnost, pokud jde o potenciál ke snižování emisí skleníkových plynů, a větší obavy z hlediska udržitelnosti. Vedle emisí skleníkových plynů souvisejících s nepřímými změnami ve využívání půdy, které mohou částečně či zcela anulovat úspory emisí skleníkových plynů z jednotlivých biopaliv, představují nepřímé změny ve využívání půdy také riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvlášť závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby vyvolaným významným nárůstem poptávky. V odvětví letecké dopravy momentálně existuje nevýznamná míra poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, neboť více než 99 % leteckých paliv, která se v současnosti používají, je fosilního původu. Proto je vhodné předejít vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, pokud by bylo jejich použití podpořeno podle tohoto nařízení. Nezpůsobilost biopaliv na bázi plodin podle tohoto nařízení rovněž minimalizuje riziko zpomalení dekarbonizace silniční dopravy, které by jinak mohlo vyplynout z přesunu biopaliv na bázi plodin z odvětví silniční dopravy do odvětví letecké dopravy. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, neboť silniční doprava je zatím stále nejvíce znečišťujícím druhem dopravy.

(18) Aby subjekty na trhu letecké dopravy a trhu paliv získaly jistotu ohledně způsobilosti udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení, je nezbytný jednotný, jasný a robustní rámec udržitelnosti. Aby byl zajištěn soulad s dalšími souvisejícími

politikami EU, měla by být způsobilost udržitelných leteckých paliv stanovena v souladu s kritérii udržitelnosti stanovenými v článku 29 směrnice 2018/2001[12].

(19) Cílem tohoto nařízení by mělo být zajistit, aby provozovatelé letadel mohli soutěžit na základě rovných příležitostí, pokud jde o přístup k udržitelným leteckým palivům. Aby nedocházelo k narušením hospodářské soutěže na trhu leteckých služeb, měly by být na všechna letiště v Unii, na něž se vztahuje toto nařízení, dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Přestože trh bude moci svobodně dodávat a používat větší množství udržitelných paliv, mělo by toto nařízení zajistit, aby povinné minimální podíly udržitelných leteckých paliv byly na všech dotčených letištích stejné. Nahrazuje veškeré požadavky stanovené přímo nebo nepřímo na vnitrostátní nebo regionální úrovni, které po provozovatelích letadel či dodavatelích leteckých paliv požadují, aby používali nebo dodávali udržitelná letecká paliva v jiných cílových množstvích, než jsou ta, která předepisuje toto nařízení. Aby byl vytvořen jasný a předvídatelný právní rámec, a byl tak podpořen vývoj a zavádění nejvíce udržitelných a inovativních technologií výroby paliv s potenciálem růstu ke splnění budoucích potřeb, mělo by toto nařízení stanovit postupně se zvyšující minimální podíly syntetických leteckých paliv. S ohledem na významný dekarbonizační potenciál syntetických leteckých paliv a s ohledem na jejich aktuálně odhadované výrobní náklady je nutné stanovit dílčí povinnost týkající se těchto paliv. Jsou-li vyráběna z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou syntetická letecká paliva přinést až 100% úsporu emisí v porovnání s konvenčními leteckými palivy. Tato paliva mají rovněž výrazné výhody oproti dalším typům udržitelných leteckých paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů (zejména vody) ve výrobním procesu. Náklady na výrobu syntetických leteckých paliv jsou ale v současné době podle odhadů 3krát až 6krát vyšší než tržní cena konvenčního leteckého paliva. Proto by toto nařízení mělo stanovit dílčí povinnost týkající se speciálně této technologie. Zařazení dalších typů syntetických paliv, jako jsou syntetická paliva s nízkým obsahem uhlíku, která dosahují vysokého snížení emisí skleníkových plynů, do působnosti tohoto nařízení by mohlo být zváženo při budoucích revizích, pokud budou taková paliva definována podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

(20) Je nezbytné zajistit, aby minimální podíly udržitelných leteckých paliv mohly být na trh letecké dopravy dodávány bez problémů a bez výpadků dodávek. K tomuto účelu je třeba naplánovat dostatečnou přípravnou lhůtu, aby odvětví udržitelných paliv mohlo odpovídajícím způsobem rozšířit svou výrobní kapacitu. Dodávky udržitelných leteckých paliv by měly být povinné od roku 2025. Aby byla zajištěna právní jistota a předvídatelnost trhu a investice byly trvale směrovány do výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv, měly by být také podmínky tohoto nařízení dlouhodobě stabilní.

(21) Se zavedením a rozšířením udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii může v důsledku zvýšení nákladů na letecká paliva docházet k rozšíření praktik převážení paliva (tzv. „fuel tankering“).. Praktiky převážení paliva nejsou udržitelné a je třeba se jim vyhýbat, neboť hatí snahy Unie o snižování environmentálních dopadů dopravy. Tyto praktiky by byly v rozporu s cíli v oblasti dekarbonizace letecké dopravy, neboť zvýšená hmotnost letadla by u daného letu zvýšila spotřebu paliva a související emise. Praktiky převážení paliva by rovněž ohrozily rovné podmínky mezi provozovateli

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

letadel i mezi letišti v Unii. Toto nařízení by tudíž mělo požadovat, aby provozovatelé letadel doplňovali palivo před odletem z daného letiště v Unii. Množství paliva načerpané před odletem z daného letiště v Unii by mělo být úměrné množství paliva nutnému k provedení letů odlétajících z daného letiště s ohledem na nutný soulad s bezpečnostními pravidly pro nakládání s palivy. Tento požadavek zajistí, aby se rovné podmínky pro provoz v Unii vztahovaly stejnoměrně na unijní i zahraniční provozovatele a současně byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí. Vzhledem k tomu, že nařízení nestanovuje maximální podíl udržitelných leteckých paliv na celkových leteckých palivech, mohou si letecké společnosti a dodavatelé paliv předsevzít ambicióznější environmentální politiky s vyšším podílem použití a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celkových provozních sítích, jejichž součástí nebude praktika převážení paliva.

(22) Letiště, na která se vztahuje toto nařízení, by měla zajistit, aby byla poskytnuta veškerá nutná infrastruktura pro dodávky, skladování a doplňování udržitelných leteckých paliv tak, aby to nepředstavovalo překážku pro rozšíření používání těchto udržitelných leteckých paliv. Pokud to bude nutné, agentura by měla být schopna požadovat po letišti v Unii, aby poskytlo informace o dostupné infrastruktuře, která umožní bezproblémovou distribuci a provozovatelům letadel doplňování udržitelných leteckých paliv. Agentura by měla pro letiště a letecké společnosti sloužit jako společné kontaktní místo pro případ, že bude nutné technické objasnění týkající se dostupnosti palivové infrastruktury.

(23) Provozovatelé letadel by měli agentuře každoročně podávat zprávy o svých nákupech udržitelného leteckého paliva a o jeho charakteristikách. Podávané informace o charakteristikách nakoupených udržitelných leteckých paliv, by měly zahrnovat mimo jiné povahu a původ surovin, postup konverze a emise během životního cyklu.

(24) Provozovatelé letadel by rovněž měli mít povinnost podávat každoroční zprávy o tom, kolik leteckého paliva skutečně načerpali na jednotlivých letištích v Unii, aby prokázali, že nepraktikovali převážení paliva. Tyto zprávy by měli ověřovat nezávislí ověřovatelé a následně je předávat agentuře pro účely monitorování a posouzení souladu. Ověřovatelé by měli stanovit přesnost ročního množství potřebného paliva vykázaného provozovateli, a to pomocí nástroje schváleného Komisí.

(25) Dodavatelé leteckých paliv by měli mít povinnost každoročně vykazovat své dodávky leteckých paliv, včetně udržitelných leteckých paliv, v databázi Unie, na kterou odkazuje článek 28 směrnice (EU) 2018/2001. Agentura by měla každoročně podávat zprávy Komisi o plnění příslušných povinností podle tohoto nařízení ze strany provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv. Je to důležité pro to, aby měla Komise jasný přehled o míře souladu s nařízením.

(26) Bez dalších postupů není možné přesně stanovit, zda provozovatelé letadel skutečně na konkrétních letištích v Unii do svých nádrží fyzicky načerpali podíly udržitelných leteckých paliv. Proto by mělo být provozovatelům letadel umožněno, aby vykazovali své použití udržitelných leteckých paliv na základě záznamů o koupi. Provozovatelé letadel by měli mít nárok získat od dodavatele paliva informace nutné k vykázání nákupu udržitelného leteckého paliva.

(27) Je zásadně důležité, aby si provozovatelé letadel mohli nárokovat výhody za používání udržitelných leteckých paliv v rámci systémů pro obchodování s emisemi skleníkových plynů, jako je systém EU pro obchodování s emisemi nebo CORSIA, v závislosti na trasách jejich letů. Je přitom ovšem důležité, aby toto nařízení nevedlo ke dvojímu započítávání snížení emisí. Provozovatelům letadel by mělo být umožněno

nárokovat si výhody plynoucí z použití stejné šarže udržitelných leteckých paliv pouze jednou. Dodavatelé paliv by měli být povinni poskytovat provozovatelům letadel bezplatně jakékoliv informace týkající se vlastností udržitelného leteckého paliva prodaného danému provozovateli letadel, které budou relevantní pro účely vykazování provozovatelem letadel podle tohoto nařízení nebo podle systému pro obchodování s emisemi skleníkových plynů.

(28) Aby byly zajištěny rovné podmínky na vnitřním trhu letecké dopravy a také dodržování cílů Unie v oblasti klimatu, mělo by toto nařízení pro případ nedodržení stanovit účinné, přiměřené a odrazující sankce pro dodavatele leteckých paliv a provozovatele letadel. Úroveň sankcí musí být přiměřená škodám na životním prostředí a ohrožení rovných podmínek na vnitřním trhu, které byly nedodržením způsobeny. Při ukládání správních pokut by orgány měly zohlednit vývoj ceny leteckého paliva a udržitelného leteckého paliva v roce, za nějž se podává zpráva.

(29) Sankce pro dodavatele, kteří nesplní cíle stanovené v tomto nařízení, by měly být doplněny povinností dodat na trh deficit, o který nebyla kvóta splněna, v nadcházejícím roce.

(30) Toto nařízení by mělo obsahovat ustanovení týkající se pravidelných zpráv Evropskému parlamentu a Radě ohledně vývoje trhu letecké dopravy a trhu s palivy, účinnosti klíčových prvků nařízení, jako jsou minimální podíly udržitelných leteckých paliv, výše správních pokut nebo vývoje politik týkajících se používání udržitelných leteckých paliv na mezinárodní úrovni. Tyto prvky jsou klíčové pro jasný přehled o současném stavu trhu s leteckými palivy a měly by být zohledněny při zvažování budoucí revize tohoto nařízení.

(31) Mělo by být stanoveno přechodné období v délce trvání 5 let, aby měli dodavatelé leteckých paliv, letiště v Unii i provozovatelé letadel dost času na provedení nutných technologických a logických investic. Během této fáze bude možné používat letecká paliva s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv k vykompenzování nižších podílů udržitelných leteckých paliv nebo omezené dostupnosti konvenčních leteckých paliv na jiných letištích.

(32) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž udržení rovných podmínek na unijním trhu letecké dopravy a současně zvýšení používání udržitelných leteckých paliv, nemůže být v důsledku přeshraniční povahy letecké dopravy uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jej z důvodu charakteristik tohoto trhu a účinků opatření může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví harmonizovaná pravidla pro používání a dodávky udržitelných leteckých paliv.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na provozovatele letadel, letiště v Unii a dodavatele leteckých paliv.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

– „letištěm v Unii“ letiště, jak je definováno v čl. 2 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES[13], na kterém byl objem osobní dopravy vyšší než 1 milion cestujících nebo kde byl objem nákladní dopravy vyšší než 100 000 tun za dané vykazované období a které se nenachází v nejvzdálenějším regionu, jejichž seznam je uveden v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie;

– „provozovatelem letadla“ osoba, která v daném vykazovaném období provozovala minimálně 729 letů v obchodní letecké dopravě z letišť v Unii, nebo, pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla;

– „letem obchodní letecké dopravy“ let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu, nebo soukromé lety;

– „leteckým palivem“ palivo vyrobené pro přímé použití letadlem;

– „udržitelnými leteckými palivy“ letecká paliva typu „drop-in“, a to buď syntetická letecká paliva, pokročilá biopaliva, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 34 směrnice (EU) 2018/2001, nebo biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v příloze IX části B uvedené směrnice, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovená v čl. 29 odst. 2 až 7 uvedené směrnice a jsou certifikována podle článku 30 uvedené směrnice;

– „šarží“ množství udržitelných leteckých paliv, které je možné identifikovat číslem a dosledovat;

– „emisemi během životního cyklu“ emise ekvivalentu oxidu uhličitého z udržitelných leteckých paliv, které zohledňují emise ekvivalentu oxidu uhličitého z výroby energie, její dopravy, distribuce a využití na palubě, včetně během spalování, které se vypočítají v souladu s článkem 31 směrnice (EU) 2018/2001;

– „syntetickými leteckými palivy“ paliva, jež jsou obnovitelnými palivy jiného než biologického původu, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001, která se používají v letecké dopravě;

– „konvenčními leteckými palivy“ paliva vyrobená z fosilních neobnovitelných zdrojů uhlovodíkových paliv, která se používají v letecké dopravě;

– „dodavatelem leteckých paliv“ dodavatel paliva, jak je definován v čl. 2 druhém pododstavci bodě 38 směrnice (EU) 2018/2001, který dodává letecké palivo na letiště v Unii;

– „rokem, za nějž se podává zpráva,“ období jednoho roku od 1. ledna do 31. prosince, během něhož mají být předloženy zprávy uvedené v článcích 7 a 9;

[13] Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích

– „vykazovaným obdobím“ období od 1. ledna do 31. prosince roku předcházejícího roku, za nějž se podává zpráva;

– „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva potřebné k provozování všech letů obchodní letecké dopravy provozovaných provozovatelem letadel, které odletí z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

– „ročním nenatankovaným množstvím“ rozdíl mezi ročním potřebným množstvím leteckého paliva a skutečným množstvím paliva načerpaným provozovatelem letadla před lety odlétajícími z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

– „celkovým ročním nenatankovaným množstvím“ součet ročních množství nenatankovaných provozovatelem letadel na všech letištích v Unii během vykazovaného období;

– „systémem pro obchodování se skleníkovými plyny“ systém udělující výhody provozovatelům letadel za používání udržitelných leteckých paliv.

Článek 4

Podíl udržitelného leteckého paliva dostupného na letištích v Unii

Dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii obsahovalo minimální podíl udržitelného leteckého paliva, včetně minimálního podílu syntetického leteckého paliva v souladu s hodnotami a daty použitelnosti uvedenými v příloze I.

Aniž je dotčeno použití čl. 11 odst. 3 a 4, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá za dané vykazované období minimální podíly stanovené v příloze I, dodá alespoň tento deficit v následném vykazovaném období.

Článek 5

Povinnost provozovatelů letadel doplnit palivo

Roční množství leteckého paliva načerpaného daným provozovatelem letadel na daném letišti v Unii činí alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva.

Článek 6

Povinnosti letišť v Unii zajistit infrastrukturu

Letiště v Unii přijmou nutná opatření k zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s přílohou I a poskytnou infrastrukturu nutnou k dodání, uskladnění a čerpání těchto paliv.

Pokud provozovatelé letadel oznámí Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví („agentura“) potíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva na daném letišti v Unii z důvodu chybějící vhodné letištní infrastruktury, může agentura po letišti v Unii požadovat, aby poskytlo informace nutné k prokázání splnění požadavků odstavce 1. Dotčené letiště v Unii poskytne tyto informace bez zbytečného prodlení.

Agentura obdržené informace posoudí a informuje Komisi, pokud lze z těchto informací vyvodit, že dané letiště v Unii neplní své povinnosti. Letiště v Unii přijmou opatření nezbytná k identifikaci a řešení chybějící vhodné letištní infrastruktury do 5 let od vstupu tohoto nařízení v platnost nebo po roce, ve kterém překročí jednu z prahových hodnot stanovených v čl. 3 písm. a).

Článek 7

Povinnost provozovatelů letadel podávat zprávy

Do 31. března každého roku, za nějž se podává zpráva, poskytnou provozovatelé letadel agentuře následující informace:

a) celkové množství leteckého paliva načerpaného na každém letišti v Unii, vyjádřené v tunách;

b) roční potřebné množství leteckého paliva podle letiště v Unii, vyjádřené v tunách;

c) roční nenatankované množství podle letiště v Unii. Pokud je roční nenatankované množství záporné nebo pokud je nižší než 10 % ročního potřebného množství leteckého paliva, vykáže se roční nenatankované množství jako 0;

d) celkové množství udržitelného leteckého paliva koupeného od dodavatelů leteckého paliva za účelem provozování letů odlétajících z letišť v Unii, vyjádřené v tunách.

e) Ke každému nákupu udržitelného leteckého paliva název dodavatele leteckého paliva, nakoupené množství vyjádřené v tunách, konverzní technologii, charakteristiky a původ surovin použitých k výrobě a emise během životního cyklu udržitelného leteckého paliva. Pokud jeden nákup zahrnuje udržitelná letecká paliva s rozdílnými charakteristikami, uvedou se ve zprávě tyto informace u každého typu udržitelného leteckého paliva.

Zpráva se předloží v souladu s šablonou uvedenou v příloze II.

Zprávu ověří nezávislý ověřovatel v souladu s požadavky stanovenými v článcích 14 a 15 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES[14] a v prováděcím nařízení Komise (EU) 2018/2067[15].

Článek 8

Nároky provozovatelů letadel za používání udržitelných leteckých paliv

Provozovatelé letadel si nenárokují výhody plynoucí z použití identické šarže udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému pro obchodování se skleníkovými plyny. Spolu se zprávou uvedenou v článku 7 poskytnou provozovatelé letadel agentuře:

a) prohlášení o tom, do kterých systémů pro obchodování se skleníkovými plyny jsou zapojeni a ve kterých může být vykázáno použití udržitelných leteckých paliv;

b) prohlášení o tom, že nevykázali použití identických šarží udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému.

[14] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství

[15] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/2067 ze dne 19. prosince 2018 o ověřování údajů a akreditaci ověřovatelů podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES (Úř. věst. L 334, 31.12.2018, s. 94).

Relevantní informace pro účely vykazování použití udržitelných leteckých paliv podle ustanovení článku 7 tohoto nařízení nebo v systému pro obchodování se skleníkovými plyny poskytnou dodavatelé leteckých paliv provozovatelům letadel bezplatně.

Článek 9

Vykazovací povinnost dodavatelů paliv

Do 31. března každého roku, za nějž se podává zpráva, dodají dodavatelé paliv do databáze Unie uvedené v článku 28 směrnice (EU) 2018/2001 následující informace týkající se vykazovaného období:

a) objem leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii;

b) objem udržitelného leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii, a to pro každý typ udržitelného leteckého paliva, jak je to popsáno v bodě c);

c) emise během životního cyklu, původ surovin a konverzní postup pro každý typ udržitelného leteckého paliva dodaného na letiště v Unii.

Agentura má přístup k databázi Unie a používá v ní obsažené informace po jejich ověření na úrovni členského státu v souladu s článkem 28 směrnice (EU) 2018/2001.

Článek 10

Příslušný orgán

1) Členské státy jmenují příslušný úřad nebo úřady odpovědné za provádění tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, letištím v Unii a dodavatelům paliv. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

2) Agentura zašle údaje obdržené podle článků 7 a 9 příslušným úřadům členských států. Agentura příslušným úřadům rovněž zašle údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv, pro něž jsou úřady příslušné podle odstavců 3, 4 a 5.

3) Příslušné úřady ve vztahu k provozovateli letadla se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009[16].

4) Příslušné úřady ve vztahu k letištím v Unii se určí na základě místní příslušnosti.

5) Příslušné úřady ve vztahu k dodavatelům leteckých paliv se určí podle členského státu, ve kterém jsou usazeni.

Článek 11

Prosazování

1) Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení přijatých podle tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do 31. prosince 2023 a bezodkladně pak veškeré následné související změny.

[16] Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES

2) Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadel, který nesplní povinnosti stanovené v článku 5, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného množství.

3) Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nesplní povinnosti týkající se minimálního podílu udržitelných leteckých paliv stanovené v článku 4, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelného leteckého paliva za tunu a množství leteckých paliv, která nesplňují minimální podíl uvedený v článku 4 a příloze I.

4) Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nesplní povinnosti týkající se minimálního podílu syntetických leteckých paliv stanovené v článku 4, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou syntetického leteckého paliva a konvenčního leteckého paliva za tunu a množství leteckého paliva, které nesplňuje minimální podíl uvedený v článku 4 a příloze I.

5) V rozhodnutí o uložení správních pokut uvedených v odstavcích 3 a 4 příslušný úřad vysvětlí metodiku použitou ke stanovení ceny leteckého paliva, udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na trhu Unie na základě ověřitelných a objektivních kritérií.

6) Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o minimální podíl udržitelných leteckých paliv nebo syntetických paliv v daném vykazovaném období, dodal v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, také množství paliva odpovídající uvedenému deficitu. Splněním této povinnosti se dodavatel paliv nezbavuje povinnosti uhradit sankce stanovené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku.

7) Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností a výběru správních pokut. Členské státy převádí částku vybranou prostřednictvím těchto administrativních pokut jako příspěvek do investiční facility pro zelenou transformaci InvestEU jako navýšení záruky EU.

Článek 12

Shromažďování a zveřejňování údajů

Agentura každý rok zveřejní technickou zprávu na základě ročních zpráv uvedených v článcích 7 a 9. Tato zpráva obsahuje alespoň tyto informace:

a) množství udržitelného leteckého paliva nakoupené provozovateli letadel na úrovni Unie pro použití při letech z letiště v Unii, agregovaně a podle letišť v Unii;

b) množství udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na úrovni Unie, agregovaně a podle letišť v Unii;

c) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech v oblasti výroby udržitelných leteckých paliv a jejich používání v Unii;

d) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 letišti;

e) stav dodržování povinností každým provozovatelem letadel a dodavatelem leteckých paliv, který má podle tohoto nařízení povinnost během vykazovaného období;

f) původ a charakteristiky všech udržitelných leteckých paliv zakoupených provozovateli letadel pro použití při letech z letišť v Unii.

Článek 13

Přechodné období

Odchylně od ustanovení článku 4 může dodavatel leteckých paliv v období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 dodat za každé vykazované období minimální podíl udržitelného leteckého paliva stanovený v příloze I jako vážený průměr veškerého leteckého paliva dodaného na všechna letiště v Unii během daného vykazovaného období.

Článek 14

Zprávy a přezkum

Do 1. ledna 2028 a poté každých pět let předloží útvary Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o vývoji trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na vnitřní trh Unie v oblasti letecké dopravy, včetně možného rozšíření působnosti tohoto nařízení na další zdroje energie a další typy syntetických paliv definované ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie, možné revize minimálních podílů uvedených v článku 4 a příloze I a výše správních pokut. Tato zpráva musí obsahovat informace o vývoji případného politického rámce pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO, pokud jsou takové informace k dispozici. Zpráva musí rovněž obsahovat informace o technologických pokrocích v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro udržitelná letecká paliva, včetně pokroků týkajících se snížení emisí jiných než CO_2. Zpráva může obsahovat zvážení, zda by mělo být toto nařízení změněno, a, pokud to bude vhodné, možnosti změn v souladu s případným politickým rámcem pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO.

Článek 15

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2023.

Články 4 a 5 se však použijí ode dne 1. ledna 2025 a články 7 a 9 se použijí ode dne 1. dubna 2024 pro vykazované období roku 2023.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*