2023/2405

31.10.2023

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/2405

ze dne 18. října 2023

o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU)

(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 ([1]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem, ([2])

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, pracovních míst, obchodu a cestovního ruchu, stejně jako konektivity a mobility pro podniky i občany, zejména na trhu Unie v oblasti letecké dopravy, a rovněž jednu z hlavních spojnic mezi nejvzdálenějšími regiony a pevninou. Růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity, podpoře soudržnosti a snížení regionálních rozdílů v Unii, zejména v okrajových, nejvzdálenějších, řídce osídlených a ostrovních regionech, jakož i ke zlepšení konektivity 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. Předpokládá se, že se letecká doprava v nadcházejících letech postupně oživí a vrátí na předkrizovou úroveň. Prognóza Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) pro období po pandemii COVID-19 ve scénáři s vysokým objemem dopravy odhaduje růst přepravy cestujících v Evropě do roku 2050 ve výši až 3,1 % ročně a nákladní dopravy až 2,4 % ročně. Emise z letecké dopravy zároveň od roku 1990 stoupaly, a jakmile překonáme pandemii, mohl by se trend narůstajících emisí vrátit. Proto je naprosto nezbytné připravit se na budoucnost a provést nezbytné úpravy, které zajistí existenci dobře fungujícího odvětví letecké dopravy přispívajícího plně k dosahování klimatických cílů Unie, s vysokou úrovní konektivity, cenové dostupnosti, bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ([3]) Unie stanovila právní povinnosti s cílem dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality a do roku 2030 dosáhnout snížení čistých emisí skleníkových plynů alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990. Aby toho bylo dosaženo, musí všechna hospodářská odvětví, včetně odvětví dopravy, přijmout rychlá opatření k dekarbonizaci. V odvětví letecké dopravy to vyžaduje výrazné zvýšení výroby, dodávek a používání udržitelných leteckých paliv (SAF).

([1]) Úř. věst. C 105, 4.3.2022, s. 134.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 13. září 2023 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 9. října 2023.
([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“), (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

(3) Fungování unijního odvětví letecké dopravy je určováno jeho přeshraniční povahou napříč celou Unií a jeho globálním rozměrem. Trh letecké dopravy je jedním z nejvíce integrovaných odvětví vnitřního trhu, které se řídí jednotnými pravidly přístupu na trh a provozními podmínkami. Vnější politika Unie v oblasti letecké dopravy se řídí pravidly, která na globální úrovni stanoví ICAO, a komplexními mnohostrannými nebo dvoustrannými dohodami mezi Unií nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi. Je proto důležité, aby Unie pokračovala v úsilí vyvíjeném na mezinárodní, mnohostranné a dvoustranné úrovni s cílem prosazovat vysokou úroveň ambicí a konvergence, pokud jde o používání udržitelných leteckých paliv, při zajištění rovných podmínek na mezinárodní úrovni.

(4) Trh letecké dopravy je celosvětově a v rámci Unie vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty, rovné podmínky jsou proto nezbytně nutné. Stabilita a prosperita trhu letecké dopravy a hospodářských subjektů působících na tomto trhu se opírá o jasný a harmonizovaný politický rámec, v němž mohou provozovatelé letadel, letiště a další účastníci trhu letecké dopravy působit na základě rovných pravidel a příležitostí, což vytváří dynamické odvětví a pracovní příležitosti. Lety uvnitř EU jsou do značné míry součástí globálních tras stanovených v rámci celosvětového trhu letecké dopravy. Totéž platí pro trasy z míst určení mimo EU do míst určení mimo EU přes evropská letiště. Dojde-li k narušení trhu, jsou provozovatelé letadel nebo letišť vystaveni riziku znevýhodnění vůči svým vnitřním či vnějším konkurentům. To může následně vést ke ztrátě konkurenceschopnosti odvětví letecké dopravy, což ohrozí podniky a pracovní místa v odvětví letecké dopravy, a ke ztrátě letecké konektivity a dopravních možností pro občany a podniky.

(5) Zejména je zásadně důležité zajistit na celém unijním trhu letecké dopravy rovné podmínky, pokud jde o letecké palivo, které tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů letadel, a zároveň posílit dekarbonizaci letecké dopravy podporou udržitelných leteckých paliv. Rozdíly v cenách leteckého paliva mohou mít dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel a negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu. Vyšší ceny leteckého paliva, které by se přímo odrazily ve vyšších cenách pro koncové spotřebitele, by snížily propojenost regionů, mobilitu občanů a konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy. Pokud mezi letišti v Unii nebo mezi letišti v Unii a letišti mimo ni existují rozdíly v cenách leteckého paliva, může to z ekonomických důvodů vést provozovatele letadel 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 podkopává snahy Unie v oblasti ochrany životního prostředí. Někteří provozovatelé letadel mohou využívat příznivé ceny leteckého paliva na svých domovských letištích jako konkurenční výhodu vůči jiným provozovatelům letadel působícím na podobných trasách. To může mít nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy, vést k narušení trhu a poškodit leteckou konektivitu. Toto nařízení by mělo zavést opatření, která takovým praktikám zabrání v zájmu předcházení zbytečným ekologickým újmám a obnovení a zachování podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na unijním trhu letecké dopravy.

(6) Hlavním cílem společné dopravní politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, při zohlednění sociálních standardů a environmentálních cílů. Pro udržitelný rozvoj letecké dopravy je nutné zavést opatření, včetně ekonomických nástrojů, jejichž cílem bude snížení uhlíkových emisí letadel odlétajících z letišť v Unii a rozvoj trhu pro výrobu a dodávky udržitelných leteckých paliv. Tato opatření by měla přispět ke splnění klimatických cílů Unie do roku 2030 a do roku 2050.

(7) Sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ stanoví postup pro to, aby dopravní systém Unie dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. Dekarbonizace odvětví letecké dopravy je nutným a náročným procesem, zejména z krátkodobého hlediska. Jasný závazek ze strany leteckého průmyslu a technologické pokroky, jichž bylo dosaženo v rámci evropských a vnitrostátních programů výzkumu a vývoje, 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 nové technologie, včetně vývoje letadel na elektrický nebo vodíkový pohon s nulovými emisemi, pomohou v nadcházejících dekádách snížit závislost krátkých letů na fosilní energii a mohou ve střednědobém i dlouhodobém horizontu hrát v obchodní letecké dopravě významnou úlohu, představují udržitelná letecká paliva slibné řešení pro zásadní dekarbonizaci letů na všechny vzdálenosti, a to jak v krátkodobém, tak i ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Tento potenciál však v současné době zůstává do značné míry nevyužit a potřebuje podporu.

(8) V odvětví letecké dopravy byla zavedena zásada „energetická účinnost v první řadě“. Zavádění energeticky účinnějších motorů přispívá ke snížení environmentální stopy letů a také k účinnějšímu využívání udržitelných leteckých paliv.

(9) Udržitelná letecká paliva jsou letecká paliva zahrnující kapalná paliva typu „drop-in“, která jsou plně zastupitelná za konvenční letecká paliva a kompatibilní se stávajícími leteckými motory. Pro využití v civilním a 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 ve skladbě leteckých paliv převažovat. Mimoto by udržitelná letecká paliva – s podporou vhodných mezinárodních palivových norem a s podporou při koncipování těchto norem – mohla přispět ke snížení obsahu aromátů ve finálním leteckém palivu používaném provozovatelem letadla, což by napomohlo snížení emisí jiných než CO_2. Slibnými technologiemi jsou i další letecká paliva, např. elektřina nebo vodík, a očekává se, že začnou postupně přispívat k dekarbonizaci letecké dopravy, a to nejdříve u letů na krátké vzdálenosti. Toto nařízení má potenciál dále uspíšit vědecký vývoj a zavádění těchto technologií, jakož i podpořit v souvislosti s nimi komerční inovace tím, že hospodářským subjektům umožní zvážit tyto technologie, jakmile se stanou vyspělými a komerčně dostupnými. Zvýší tím také jistotu a předvídatelnost trhu a bude působit jako pobídka pro nezbytné investice do těchto nových technologií.

(10) Postupné zavádění udržitelných leteckých paliv na unijní 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 letecká paliva. Předpokládá se, že tím dojde k prohloubení dosavadních problémů s rovnými podmínkami na unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o letecká paliva, a že to povede k dalším narušením hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel a letišť a to i v souvislosti s prováděním programu ICAO pro kompenzaci a snižování emisí uhlíku v mezinárodním letectví (CORSIA) ze strany Unie a jejích členských států v souladu s rozhodnutím Rady (EU) 2020/954 ([4]) a systémem EU pro obchodování s emisemi (dále jen „systém EU ETS“) zřízeným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ([5]) ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/958 ([6]). Dostupnost surovin a výrobní kapacita pro udržitelná letecká paliva jsou omezené. Intenzivnější hospodářská soutěž o omezené suroviny by mohla vést k nedostatku dodávek a narušení trhu, a tím negativně ovlivnit konkurenceschopnost odvětví letectví. Toto nařízení by mělo zavést opatření, jež zabrání negativnímu dopadu zavedení udržitelných leteckých paliv na konkurenceschopnost odvětví letectví, a to stanovením harmonizovaných požadavků pro celou Unii.

(11) Na celosvětové úrovni udržitelná letecká paliva reguluje a definuje organizace ICAO, v jejímž rámci země dohadují podrobné požadavky na udržitelnost, sledovatelnost a účetnictví certifikovaných postupů výroby udržitelných leteckých paliv používaných u letů, na něž se vztahuje program CORSIA. Ačkoliv jsou v programu CORSIA stanoveny pobídky a udržitelná letecká paliva jsou považována za nedílnou součást práce na proveditelnosti dlouhodobého globálního aspiračního cíle (LTAG) pro mezinárodní letectví, pokud jde o čisté nulové emise uhlíku do roku 2050, který byl přijat na 41. shromáždění ICAO v říjnu 2022, neexistuje v současné době žádný povinný režim používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety. Komplexní mnohostranné nebo dvoustranné dohody o letecké dopravě mezi Unií nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi obecně zahrnují ustanovení o ochraně životního prostředí. Prozatím však tato ustanovení neukládají smluvním stranám žádné závazné povinnosti týkající se používání udržitelných leteckých paliv.

([4]) Rozhodnutí Rady (EU) 2020/954 ze dne 25. června 2020 o postoji, který má být jménem Evropské unie zaujat v Mezinárodní organizaci pro civilní letectví (ICAO), pokud jde o oznamování dobrovolné účasti v programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) od 1. ledna 2021 a o zvolenou možnost výpočtu kompenzačních požadavků vztahujících se na provozovatele letounů pro období 2021–2023 (Úř. věst. L 212, 3.7.2020, s. 14).

([5]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

([6]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/958 ze dne 10. května 2023, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letectví k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 115).

(12) Aby se zabránilo narušení hospodářské soutěže na celosvětovém trhu letecké dopravy, které by mohlo vést ke ztrátě dopravních toků procházejících letišti v Unii a k úniku uhlíku, a aby se vytvořil celosvětový trh s udržitelnými leteckými palivy, měla by Unie v celosvětovém měřítku zaujmout vedoucí postavení při přechodu na používání udržitelných leteckých paliv, zapojit se do mezinárodních jednání s cílem harmonizovat definice a normy pro udržitelná letecká paliva a podporovat mezinárodní sbližování pravidel týkajících se výroby, používání a čerpání udržitelných leteckých paliv. Komise a členské státy by v rámci ICAO měly nadále usilovat o vytvoření ambiciózního celosvětového rámce pro výrobu a používání udržitelných leteckých paliv. Komise by dále měla pravidelně posuzovat, zda ustanovení tohoto nařízení nemají nepříznivý dopad na fungování unijního trhu letecké dopravy, konkurenceschopnost daného odvětví, rovné podmínky na mezinárodní úrovni, pokud jde o letecké dopravce a letištní uzly, a na případná přesměrování vedoucí k úniku uhlíku, a případně předložit nápravná opatření k řešení těchto nepříznivých dopadů.

(13) Na unijní úrovni jsou obecná pravidla pro odvětví dopravy týkající se obnovitelné energie stanovena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ([7]). 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 v oblasti letectví funguje poměrně malý trh s palivy, pro který je výroba obnovitelných paliv nákladnější než u jiných druhů dopravy, a je zde vysoce konkurenční a integrovaný unijní trh letecké dopravy, měl by být tento regulační rámec doplněn specifickými opatřeními pro leteckou dopravu, která by účinně podpořila zavádění udržitelných leteckých paliv. Navíc hrozí, že vnitrostátní právní předpisy provádějící směrnici (EU) 2018/2001 povedou k výrazné fragmentaci trhu letecké dopravy, pokud by vnitrostátní pravidla o udržitelných leteckých palivech stanovila výrazně odlišné cíle. To by pak mohlo ještě více narušit rovné podmínky na trhu letecké dopravy.

(14) Proto je pro unijní trh letecké dopravy třeba stanovit jednotná pravidla, která by doplnila směrnici (EU) 2018/2001 a splnila její celkové cíle řešením specifických potřeb a požadavků unijního trhu letecké dopravy a v oblasti podpory udržitelných leteckých paliv. Cílem tohoto nařízení je zejména předejít fragmentaci unijního trhu letecké dopravy a zabránit možným narušením hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty nebo nekalým praktikám provozovatelů letadel spojeným s vyhýbáním se nákladům, pokud jde o doplňování paliva, a zároveň podpořit rozvoj udržitelných leteckých paliv v Unii. Cílená podpora a financování na úrovni Unie a na vnitrostátní úrovni, jakož i partnerství veřejného a soukromého sektoru, mohou toto nařízení dále doplňovat s cílem zlepšit dosažitelnost a cenovou dostupnost udržitelných leteckých paliv a dále uspíšit dodávky a používání udržitelných leteckých paliv. Tímto nařízením by neměly být dotčeny povinnosti stanovené ve směrnici (EU) 2018/2001. Členské státy mohou požadovat použití příslušných paliv, na něž se vztahuje toto nařízení, k dosažení cílů stanovených v uvedené směrnici za podmínek a v mezích uvedené směrnice.

(15) Cílem tohoto nařízení je v první řadě stanovit rámec, který by na unijním 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 v hospodářské soutěži znevýhodňují některá unijní letiště oproti jiným. V druhé řadě je cílem tohoto nařízení vybavit unijní trh letecké dopravy odolnými pravidly, aby na letištích v Unii bylo možné zavádět stále vyšší podíly udržitelných leteckých paliv, aniž by to mělo nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy Unie.

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

([7]) 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).

(17) Toto nařízení by se mělo vztahovat na letadla využívaná v civilním letectví pro lety obchodní letecké dopravy. Nemělo by se vztahovat na letadla, jako jsou vojenská letadla, a na lety využívané pouze v rámci operací pro humanitární účely, repatriace a návraty, ať už dobrovolné či nucené, včetně zpětných přebírání, pro pátrací, záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely odstraňování následků katastrof, jakož i na letadla používaná k celním, policejním a hasičským operacím. Lety provozované za těchto okolností mají totiž výjimečnou povahu, a jako takové nemohou být vždy plánovány stejným způsobem jako standardní lety obchodní letecké dopravy. S ohledem na povahu uvedených operací by tyto lety nemusely být vždy způsobilé vyhovět požadavkům tohoto nařízení, které by mohly představovat zbytečnou zátěž. Aby toto nařízení přispělo k rovným podmínkám na celém unijním trhu v oblasti letectví, mělo by se vztahovat na co největší část leteckého provozu obchodní povahy z letišť nacházejících se na území Unie. Aby byla zachována letecká konektivita ve prospěch občanů, podniků a regionů Unie, 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 nemělo vztahovat; oblast působnosti tohoto nařízení by ovšem měla pokrývat alespoň 95 % celkové přepravy odlétající z letišť nacházejících se na území Unie. Z týchž důvodů by měla být stanovena prahová hodnota, kdy by byli z oblasti působnosti vyňati provozovatelé letadel, na které připadá velmi malý počet odletů z letišť nacházejících se na území Unie. V zájmu dosažení vyšší úrovně ambicí by však členské státy měly mít možnost rozhodnout, že se toto nařízení vztahuje na letiště nacházející se na jejich území, které nedosahuje prahových hodnot stanovených v tomto nařízení, nebo které se nachází v nejvzdálenějším regionu ve smyslu článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“). Letiště nacházející se na území Unie, které nedosahuje prahových hodnot stanovených v tomto nařízení, nebo letiště nacházející se v nejvzdálenějších regionech by mělo mít možnost požádat příslušné orgány, aby s ním bylo zacházeno jako s letištěm Unie, a by se na ně vztahovalo toto nařízení. Kromě toho by osoba provozující lety obchodní letecké dopravy, které nedosahují prahových hodnot stanovených v tomto nařízení, nebo osoba provozující jiné lety, než lety obchodní letecké dopravy s použitím leteckých turbínových paliv měla mít možnost rozhodnout, že pro účely tohoto nařízení bude považována za provozovatele letadla, a že se tudíž na ni nebo na její lety neobchodní letecké dopravy toto nařízení bude vztahovat.

(18) Mezinárodní normy pro letecké palivo stanoví, které druhy konvenčních leteckých paliv lze smísit s udržitelnými leteckými palivy, což má vliv na použitelnost tohoto nařízení, pokud jde o letecká paliva. Definice leteckých paliv je navíc omezena na paliva typu „drop-in“, a proto nezahrnuje vodík ani elektřinu používané k pohonu letadel. Povinnosti dodavatelů leteckého paliva, řídících orgánů letišť v Unii a provozovatelů letadel se proto vztahují na paliva typu „drop-in“, je-li odkazováno na letecká paliva, pokud se nejedná o vodík nebo elektřinu.

(19) Je zásadní, aby méně propojené evropské regiony, jako jsou ostrovní a nejvzdálenější regiony, které jsou často závislé na letecké dopravě jako jediném prostředku spojení, nebyly povinnostmi vyplývajícími z tohoto nařízení neúměrně dotčeny, a aby byl zachován přístup těchto regionů k základním statkům a službám. S cílem pomoci zachovat leteckou konektivitu regionů, které mají méně jiných možností dopravy, by měla být pozornost věnována možným účinkům ustanovení tohoto nařízení, pokud jde o cenovou dostupnost, konkurenceschopnost a potenciální zvýšení cen u leteckých tras spojujících vzdálené regiony a jiné oblasti Unie.

(20) Je třeba podporovat vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv s velkým potenciálem udržitelnosti, komerční vyspělosti a způsobilosti pro inovace a růst, které jsou potřebné k naplnění budoucích potřeb. To by mělo podpořit vytváření inovativního a konkurenčního trhu s udržitelnými leteckými palivy 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. Pobídky k používání obnovitelných paliv nebiologického původu v dopravě poskytované podle jiných právních předpisů Unie budou mít pozitivní dopad na používání těchto paliv v letectví. Aby subjekty na trhu letecké dopravy a trhu paliv získaly právní jistotu a byla zajištěna kontinuita ohledně způsobilosti udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení, je nezbytný jednotný, jasný a odolný rámec udržitelnosti. Proto by měla být způsobilá všechna letecká biopaliva, která splňují kritéria udržitelnosti a emisí během životního cyklu stanovená ve směrnici (EU) 2018/2001 a která jsou certifikována v souladu s uvedenou směrnicí, s výjimkou biopaliv vyráběných z „potravinářských a krmných plodin“ a některých surovin uvedených v čl. 4 odst. 5 tohoto nařízení, syntetická letecká paliva a recyklovaná letecká paliva s obsahem uhlíku splňující prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu stanovenou v uvedené směrnici. V tomto ohledu by tedy v zájmu zajištění souladu s dalšími souvisejícími politikami Unie měla být způsobilost leteckých biopaliv, syntetických leteckých paliv a recyklovaných leteckých paliv s obsahem uhlíku založena na kritériích udržitelnosti a prahových hodnotách stanovených ve směrnici (EU) 2018/2001.

Důležitá jsou zejména udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, protože se v současné době představují nejvyspělejší technologii pro dekarbonizaci letecké dopravy v krátkodobém horizontu. Podíl energie z obnovitelných zdrojů u paliv vyrobených prostřednictvím společného zpracování by měl být způsobilý podle definice udržitelných leteckých paliv, pokud je podíl energie z obnovitelných zdrojů vyroben ze surovin uvedených ve směrnici (EU) 2018/2001, s výjimkou biopaliv vyrobených z „potravinářských a krmných plodin“ ve smyslu uvedené směrnice nebo z některých surovin uvedených v čl. 4 odst. 5 tohoto nařízení; tento podíl by měl být stanovený v souladu s metodikou, kterou stanoví nařízení Komise v přenesené pravomoci přijaté podle směrnice (EU) 2018/2001. Vodík pro letectví z obnovitelných zdrojů a nízkouhlíková letecká paliva, která dosahují alespoň stejné úrovně úspor emisí během životního cyklu jako syntetická letecká paliva, se mohou podílet na nahrazování konvenčních leteckých paliv a podporovat dekarbonizaci letectví, a proto by měly být rovněž zahrnuty do oblasti působnosti tohoto nařízení.

(21) Vzhledem k využití surovin v kosmetických přípravcích a jako krmiva by jiná než pokročilá biopaliva ve smyslu směrnice (EU) 2018/2001 a jiná biopaliva než biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v části B přílohy IX uvedené směrnice, která dodávají na všech letištích v Unii všichni dodavatelé leteckého paliva, měla představovat nejvýše 3 % dodaného leteckého paliva pro účely splnění minimálních podílů udržitelných leteckých paliv, která mají být podle tohoto nařízení dodávána na každém letišti v Unii.

(22) Široký soubor způsobilých surovin má zásadní význam pro maximalizaci potenciálu pro rozšíření výroby udržitelných leteckých paliv za dostupné náklady a zároveň pro zajištění jejich udržitelnosti. Toto nařízení vylučuje určité druhy surovin, ledaže jsou uvedeny v příloze IX směrnice (EU) 2018/2001 a splňují všechny podmínky, jsou-li příslušné podmínky v uvedené příloze stanoveny. Seznam surovin způsobilých podle tohoto nařízení by proto neměl být neměnný, ale měl by se vyvíjet v čase tak, aby zahrnoval nové udržitelné suroviny v souladu s uvedenou směrnicí. Změny v seznamu surovin v příloze IX uvedené směrnice, které splňují příslušné podmínky uvedené přílohy, by měly být přímo zohledněny v seznamu paliv způsobilých pro výrobu udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení.

(23) Z důvodů udržitelnosti by neměla být způsobilá letecká biopaliva na bázi potravinářských a krmných plodin, včetně biopaliv s vysokým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy. 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 způsobuje 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 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. Tato rizika jsou obzvláště závažná v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby v důsledku výrazného zvýšení poptávky.

Míra poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin je v odvětví letecké dopravy v současnosti nevýznamná, neboť více než 99 % leteckých paliv, která se v současnosti používají, je fosilního původu. Proto je vhodné předejít vytvoření potenciálně velké poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin tím, že by jejich použití bylo podpořeno tímto nařízením. Nezpůsobilost biopaliv na bázi plodin podle tohoto nařízení rovněž snižuje 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 zdaleka nejvíce znečišťujícím druhem dopravy.

(24) Přesné a správné informace o vlastnostech udržitelných leteckých paliv mají pro řádné fungování tohoto nařízení zásadní význam. Aby se podpořila důvěra spotřebitelů a zajistila transparentnost a sledovatelnost, měli by být dodavatelé leteckého paliva odpovědní za poskytování správných informací o vlastnostech dodávaných udržitelných leteckých paliv, jejich vlastnostech z hlediska udržitelnosti a původu surovin používaných při jejich výrobě. Tyto informace by měly být evidovány v databázi Unie zřízené v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001. Dodavatelé leteckého paliva, u nichž bylo prokázáno, že poskytli zavádějící nebo nepřesné informace o vlastnostech nebo původu udržitelných leteckých paliv, která dodávají, by měli být sankcionováni. Členské státy by měly zajistit, aby dodavatelé *leteckého paliva* vkládali do databáze Unie včasné a přesné informace a aby tyto informace byly ověřené a auditované. V zájmu boje proti možným podvodům, a to i pokud jde o suroviny potřebné pro výrobu udržitelných leteckých paliv dovážených ze zemí mimo Unii, je nezbytné, aby členské státy ve spolupráci s příslušnými subjekty Unie posílily kontrolní mechanismy pro přepravu, včetně auditů na místě, v souladu s příslušnými pravidly Unie. V tomto ohledu Komise stanovila prováděcí pravidla pro certifikaci udržitelnosti v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001 s cílem dále harmonizovat a posilovat pravidla týkající se spolehlivosti, transparentnosti a nezávislého auditu, jakož i spolupráce příslušných orgánů členských států při dohledu nad auditem.

(25) Cílem tohoto nařízení by mělo být zajištění toho, aby provozovatelé letadel mohli soutěžit na základě rovných příležitostí, pokud jde o přístup k udržitelným leteckým palivům. Aby nedocházelo k jakýmkoli narušením hospodářské soutěže na unijním trhu letecké dopravy, měly by být na všechna letiště v Unii dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Přestože v rámci trhu může být dodáváno a používáno větší množství udržitelných leteckých paliv, mělo by toto nařízení zajistit, aby povinné minimální podíly udržitelných leteckých paliv byly na všech letištích v Unii totožné. Aby byla zajištěna jasnost a právní jistota, a byl tak podpořen vývoj a zavádění nejvíce udržitelných a inovativních technologií výroby leteckého paliva s potenciálem růstu ke splnění budoucích potřeb, mělo by toto nařízení stanovit postupně se zvyšující minimální podíly udržitelných leteckých paliv, a to i se zahrnutím syntetických leteckých paliv. S ohledem na významný dekarbonizační potenciál syntetických leteckých paliv a na jejich aktuálně odhadované výrobní náklady, je nutné stanovit vyhrazené minimální podíly syntetických leteckých paliv jako součást minimálních podílů udržitelných leteckých 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 třikrát až šestkrát vyšší než tržní cena konvenčního leteckého paliva. Toto nařízení by proto mělo stanovit minimální podíly vyhrazené pro tuto technologii.

(26) Při zajišťování plnění uvedených harmonizovaných požadavků Unie na dodávky udržitelných leteckých paliv by členské státy mohly provádět podpůrné politiky a iniciativy v zájmu zvýšení úrovně výroby a používání udržitelných leteckých paliv, včetně syntetických leteckých paliv. Tyto politiky a opatření by měly být transparentní, nediskriminační, přiměřené a obecné povahy, otevřené všem podnikům. Toto nařízení by členským státům nemělo bránit v provádění zvláštních opatření mimo oblast jeho působnosti, jejichž cílem je usnadnit používání udržitelných leteckých paliv nebo dekarbonizovat odvětví letecké dopravy.

(27) Neexistence společné metodiky, kritérií a ukazatelů, které jsou náležitě certifikovány, vykazovány a monitorovány, umožňuje provozovatelům letadel uvádět úrovně emisní výkonnosti jejich letů, které nelze vzájemně porovnávat. Cestující musejí mít možnost důvěřovat informacím provozovatelů letadel, pokud jde o udržitelnost leteckých paliv, která provozovatelé letadel používají, a udržitelnost jejich letů, aby mohli činit informovaná rozhodnutí při porovnávání různých letových možností pro přímé i nepřímé lety nabízené provozovateli letadel. Aby se spotřebitelé mohli informovaně rozhodovat, je zapotřebí více solidních, spolehlivých, nezávislých a harmonizovaných informací o dopadech letů na životní prostředí. Je proto nezbytné stanovit kritéria a ukazatele používané k oznamování úrovně emisí z jejich letů prostřednictvím systému dobrovolného společného environmentálního štítku (dále jen „štítek“). Tato kritéria by mělo být možné snadno aktualizovat a držet krok s technologickými změnami a mezinárodními a evropskými normami. Vzhledem k tomu, že některé údaje nezbytné pro výpočet úrovně a kvality použitých udržitelných leteckých paliv a další kritéria pro měření výkonnosti letu v oblasti udržitelnosti mohou být obchodně citlivé, je rovněž nezbytné, aby zprávy provozovatelů letadel centrálně spravoval nezávislý orgán, aby sledoval jejich údaje, osvědčoval jejich přesnost a vydával štítky odpovídající úrovně. S ohledem na dynamickou povahu údajů poskytovaných provozovateli letadel by štítek měl

být pravidelně přezkoumáván a potvrzován, například na konci každé sezóny IATA. V případě potřeby by dané údaje vycházely z odhadů, jako je průměrná míra vytížení pro daný let, trasu a sezónu. Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) má povinnost monitorovat a podávat zprávy podle tohoto nařízení, a proto je vhodné, aby byla orgánem Unie odpovědným za provádění systému environmentálního štítku. Je proto žádoucí stanovit podmínky pro vydávání štítků k porovnávání vlivů letectví na životní prostředí a požadovat v zájmu zajištění souladu s těmito podmínkami, aby je agentura pravidelně přezkoumávala.

(28) Se zavedením a rozšířením udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii by v důsledku zvýšení nákladů na letecké palivo mohlo docházet k rozšíření praktik převážení paliva (tzv. „fuel tankering“). Praktiky převážení paliva nejsou v souladu s požadavkem udržitelnosti, neboť podkopávají snahy Unie o snižování environmentálního dopadu 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 letadel a 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 odlety z daného letiště v Unii by mělo být úměrné množství paliva nutnému k provedení letů odlétajících z tohoto letiště. Tento požadavek zajistí, aby se rovné podmínky vztahovaly na unijní i zahraniční provozovatele letadel v celé Unii, 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 provozovatelé letadel a dodavatelé leteckého paliva vyvíjet úsilí směrem k ambicióznějším environmentálním politikám s vyšším podílem použití a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celkových provozních sítích, a přitom se vyhnout převážení paliva. Toto nařízení by však mělo rovněž zohlednit skutečnost, že v některých případech k převážení paliva dochází v zájmu dodržení bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ([8]), a v takových případech je ospravedlněno bezpečnostními důvody. To může zahrnovat například případy nedostatku nebo kontaminace paliva na cílovém letišti potvrzené oznámením pilotům či leteckým misím (NOTAM). Převážení paliva může být navíc důsledkem specifických provozních obtíží některých provozovatelů letadel na některých letištích, mimo jiné ve smyslu nepřiměřeně delších dob odbavení letadel nebo snížení kapacity letiště v době dopravní špičky. Komise a agentura by proto měly pečlivě sledovat, hodnotit a analyzovat nahlášené případy převážení paliva a jejich důvody a případně předložit legislativní návrhy na změnu tohoto nařízení. Tím není dotčena pravomoc Komise a orgánů pro hospodářskou soutěž členských států podle článků 101 a 102 Smlouvy o fungování EU vyšetřovat a sankcionovat protisoutěžní chování subjektů na trhu s cílem chránit řádné fungování trhu s udržitelnými leteckými palivy, zejména pokud informace obsažené v databázi Unie a další údaje oznámené příslušným orgánům odhalí protisoutěžní praktiky.

(29) Toto nařízení by však mělo umožnit osvobodit na omezenou dobu provozovatele letadel od povinnosti doplňování paliva před odletem na některých trasách z letišť Unie v případě, že tito provozovatelé letadel mohou prokázat vážné a opakující se provozní obtíže při doplňování paliva na daném letišti v Unii, které jim brání v provádění otáčkových letů v přiměřené době, což může mít dopad na konektivitu zejména okrajových regionů, nebo strukturální obtíže s dodávkami paliva, které vedou k výrazně vyšším cenám paliva ve srovnání s průměrnými cenami podobných typů paliv na jiných letištích v Unii. Výrazně vyšší ceny na daném unijním letišti by neměly být především důsledkem většího využívání udržitelných leteckých paliv na tomto letišti v Unii.

(30) Další používání udržitelných leteckých paliv, která mají obvykle nižší obsah aromátů a síry, přispěje ke snížení dopadu jiných emisí než CO_2 na klima. Další snížení obsahu aromátů a síry v leteckých palivech by mohlo omezit tvorbu kondenzačních stop, zlepšit kvalitu ovzduší na letištích a v jejich okolí i zvýšit kvalitu paliva ve prospěch leteckých společností díky jeho vysoké energetické hustotě i nižším nákladům na údržbu v důsledku nižšího obsahu sazí. Kromě toho by měly být zohledněny vzájemné vazby mezi emisemi CO_2 a jiných látek. Obsah aromátů v leteckých palivech je však třeba snížit při současném dodržování mezinárodních bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy a zachování rovných podmínek na mezinárodní úrovni. Dodavatelé leteckého paliva by proto měli agentuře a příslušným orgánům podávat zprávy o obsahu aromátů, naftalenů a síry v dodávaných leteckých palivech. Při vykazování těchto informací by se dodavatelé leteckého paliva mohli opírat o příslušná osvědčení o jakosti paliv vydaná ke splnění požadavků mezinárodních norem kvality paliv a poskytnutá výrobci paliv a výrobci směsí.

([8]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

(31) Kromě dopadů souvisejících se změnou klimatu mají konvenční letecká paliva rovněž negativní dopad na kvalitu ovzduší. Zvýšené používání udržitelných leteckých paliv může hrát roli při zlepšování kvality ovzduší.

(32) Je důležité zajistit, aby řídící orgány letišť v Unii, na které se vztahuje toto nařízení, přijaly nezbytná opatření k usnadnění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva, aby nevznikaly překážky používání udržitelných leteckých paliv. V případě potřeby by příslušné orgány členského státu, ve kterém se letiště nachází, měly mít možnost požadovat, aby řídící orgán letiště v Unii poskytoval nezbytné informace o dodržování tohoto nařízení pro za účelem plynulé distribuce a doplňování udržitelného leteckého paliva provozovateli letadel. Příslušné orgány by měly řídícím orgánům letišť v Unii a provozovatelům letadel Unie poskytnout společné kontaktní místo pro případ, že bude nutné technické objasnění týkající se dostupnosti infrastruktury leteckého paliva. Jakmile budou letadla na elektrický nebo vodíkový pohon vyspělá a komerčně dostupná, bude ve vhodných případech nutné, aby řídící orgány letišť v Unii, dodavatelé leteckého paliva a subjekty poskytující palivové služby, na něž se vztahuje toto nařízení, přijaly veškerá nezbytná opatření ke spolupráci a usnadnění přístupu k příslušné infrastruktuře pro vodík a elektrické dobíjení letadel v souladu s příslušným vnitrostátním rámcem politiky pro infrastrukturu alternativních paliv.

(33) Mnoho letišť v Unii je zásobováno leteckými palivy především potrubím z rafinérií nebo stanic pro mísení udržitelných leteckých paliv. Je proto nezbytné, aby osoby odpovědné za tato potrubí spolupracovaly a přijaly veškerá nezbytná opatření, která dodavatelům leteckého paliva umožní soustavný a nepřetržitý přístup k infrastruktuře pro letecká paliva v civilní dopravě za účelem dodávek jak konvenčních leteckých paliv, tak těch, která obsahují podíly udržitelných leteckých paliv.

(34) Provozovatelé letadel by měli mít povinnost každoročně podávat svému příslušnému orgánu nebo orgánům a agentuře zprávy o svých nákupech udržitelných leteckých paliv a o jejich vlastnostech. Podávat by se měly informace o vlastnostech a původu surovin, postupu konverze a emisích během životního cyklu u každého nákupu a typu udržitelných leteckých paliv.

(35) Provozovatelé letadel by rovněž měli mít povinnost podávat každoroční zprávy o tom, kolik leteckého paliva skutečně načerpali na jednotlivých letištích v Unii, zahrnující informace týkající se dodržování příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy, aby prokázali, že nepraktikovali žádné neoprávněné převážení paliva. Tyto zprávy by měli ověřovat nezávislí ověřovatelé a následně je předávat příslušnému orgánu či příslušným orgánům a agentuře pro účely monitorování a posouzení souladu. Nezávislí ověřovatelé by měli ověřit správnost ročního množství potřebného paliva vykázaného provozovateli letadel, a to pomocí nástroje schváleného Komisí.

(36) Aniž jsou dotčeny údaje zaznamenávané dodavateli leteckého paliva v souladu se směrnicí (EU) 2018/2001 a prováděcím nařízením Komise (EU) 2022/996 ([9]), měli by mít dodavatelé leteckého paliva povinnost každoročně vykazovat své dodávky leteckých paliv, včetně udržitelných leteckých paliv a jejich vlastností, v databázi Unie, na kterou odkazuje uvedená směrnice. Podávat by se měly informace o vlastnostech a původu surovin, postupech konverze a emisích během životního cyklu dodávaných udržitelných leteckých paliv. Informace o vlastnostech udržitelných leteckých paliv zahrnují druh použitých produktů a surovin a další parametry udržitelnosti požadované pro prokázání souladu udržitelných leteckých paliv s kritérii udržitelnosti podle směrnice (EU) 2018/2001.

(37) Členské státy by měly jmenovat příslušný orgán nebo orgány odpovědné za provádění tohoto nařízení provozovateli letadel, řídícími orgány letišť v Unii a dodavateli leteckého paliva. Toto nařízení by mělo stanovit pravidla pro přiřazování provozovatelů letadel, řídících orgánů letišť v Unii a dodavatelů leteckého paliva příslušným orgánům. Agentura by příslušným orgánům rovněž měla zasílat údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckého paliva, kteří spadají do jejich kompetence. Úroveň agregace by měla pokud možno umožnit příslušným orgánům porovnat tyto souhrnné údaje s jinými zdroji údajů.

([9]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2022/996 ze dne 14. června 2022 o pravidlech pro ověřování kritérií udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů a kritérií nízkého rizika nepřímé změny ve využívání půdy (Úř. věst. L 168, 27.6.2022, s. 1).

(38) Agentura by měla každoročně zveřejnit technickou zprávu a předložit ji Evropskému parlamentu a Radě. To je nutné pro získání jasného přehledu o provádění tohoto nařízení, o nákupech a dodávkách udržitelných leteckých paliv v Unii a v příslušných třetích zemích, o stavu trhu včetně informací o vývoji cenového rozdílu mezi udržitelnými palivy a fosilními palivy a o složení leteckých paliv.

(39) Bez dalších postupů není možné přesně určit, 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 leteckého paliva informace nutné k vykázání nákupu udržitelných leteckých paliv. Účelem používání systému hmotnostní bilance uvedeného ve směrnici (EU) 2018/2001 je zajistit sledovatelnost leteckých paliv, přičemž soulad s tímto nařízením mohou dodavatelé leteckého paliva prokázat použitím tohoto systému hmotnostní bilance, a to i v případě, že tento systém sdílí dva nebo více členských států.

(40) Zavedení povinnosti používání udržitelných leteckých paliv v Unii by mohlo vést k nepřiměřenému konkurenčnímu znevýhodnění leteckých společností Unie provozujících přímé dálkové lety z letiště v Unii ve srovnání s jejich konkurenty, kteří létají přes letištní uzel mimo oblast působnosti tohoto nařízení, kde neplatí rovnocenné politiky ohledně udržitelných leteckých paliv. Aby se více podpořilo používání udržitelných leteckých paliv v Unii, u nichž se očekává, že jejich ceny se budou v dohledné budoucnosti výrazně lišit od cen konvenčních leteckých paliv, měli by mít provozovatelé letadel nárok na povolenky na čerpání udržitelných leteckých paliv v souladu se systémem EU ETS.

(41) Aby se podpořilo používání udržitelných leteckých paliv, u nichž se očekává podstatný cenový rozdíl oproti konvenčním leteckým palivům, je nezbytné, aby provozovatelé letadel mohli v rámci systémů pro snižování emisí skleníkových plynů, jako je systém EU ETS nebo CORSIA podle svého uvážení a bez dvojího započítávání snížení emisí uvádět, že používají udržitelná letecká paliva. Provozovatelé letadel by neměli vznášet nárok na výhody plynoucí z použití téže šarže udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému pro snižování emisí skleníkových plynů. Dodavatelé leteckého paliva by měli být povinni poskytovat provozovatelům letadel bezplatně jakékoli informace týkající se vlastností udržitelných leteckých paliv prodaných danému provozovateli letadla, které budou relevantní pro účely vykazování provozovatelem letadla podle tohoto nařízení nebo podle systému pro snižování emisí skleníkových plynů.

(42) 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 uložených povinností stanovit účinné, přiměřené a odrazující sankce pro dodavatele leteckého paliva a provozovatele letadel. Úroveň sankcí musí být přiměřená způsobené škodě na životním prostředí a škodě na vnitřním trhu způsobené narušením rovných podmínek. Při ukládání pokut a jiných sankcí by orgány měly zohlednit vývoj cen leteckého paliva a udržitelných leteckých paliv ve vykazovaném roce a mohou rovněž zohlednit míru nesouladu, například v případě opakovaného porušení předpisů.

(43) Přechod od fosilních paliv k udržitelným leteckým palivům bude hrát významnou úlohu při napomáhání dekarbonizaci. Vzhledem k současnému nedostatečně vyvinutému trhu Unie s udržitelnými leteckými palivy, vysoké úrovni hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel a významnému cenovému rozdílu mezi konvenčními leteckými palivy a udržitelnými leteckými palivy by však tento přechod měl být podpořen pobídkami, které odrážejí přínos udržitelných leteckých paliv pro životní prostředí a zvyšují jejich atraktivitu pro provozovatele letadel. K dosažení tohoto cíle by přispělo využití příjmů z pokut nebo jejich finančního ekvivalentu na podporu výzkumných a inovačních projektů v oblasti udržitelných leteckých paliv, výroby udržitelných leteckých paliv nebo mechanismů umožňujících překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy.

(44) Pokuty pro dodavatele leteckého paliva, kteří nedodrží minimální podíly stanovené v tomto nařízení, by měla provázet povinnost dodat v následujícím vykazovaném období na trh taková množství udržitelných leteckých paliv, včetně syntetických leteckých paliv, která odpovídají deficitu minimálních podílů stanovených v článku 4 a příloze I. Za účelem snazšího přechodu a dosažení cílů, by však v přechodném období mezi lety 2030 a 2034, kdy uvedená povinnost vstoupí v platnost poprvé, měli mít dodavatelé leteckého paliva možnost pružného plnění povinností ohledně dodávek syntetických leteckých paliv a s tím související povinnosti týkající se deficitu.

(45) Je nezbytné zajistit, aby minimální podíly udržitelných leteckých paliv mohly být účastníkům trhu letecké dopravy dodávány bez problémů a bez výpadků dodávek. Za tímto účelem by měl být navržen a uplatňován mechanismus flexibility, který odvětví udržitelných leteckých paliv poskytne desetiletou lhůtu na odpovídající rozvoj výrobních a dodavatelských kapacit a umožní dodavatelům leteckého paliva plnit jejich povinnosti nákladově nejefektivnějším způsobem, aniž by se snížily celkové ambice tohoto nařízení v oblasti životního prostředí, a umožní, aby řídící orgány letišť v Unii, dodavatelé leteckého paliva a provozovatelé letadel mohli provádět nutné technologické a logistické investice. Dodávky udržitelných leteckých paliv by měly začít v roce 2025, a to s pružností stanovenou v mechanismu flexibility. Během uplatňování mechanismu flexibility mohou dodavatelé leteckého paliva dodávat letecké palivo s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv na některých letištích k vykompenzování leteckých paliv s nižším podílem udržitelných leteckých paliv na jiných letištích nebo snížené dostupnosti konvenčních leteckých paliv na jiných letištích. Stejně tak v zájmu zajištění právní jistoty a předvídatelnosti trhu, a aby investice byly trvale směrovány do výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv, by toto nařízení mělo zůstávat dlouhodobě ustálené.

(46) Úspěšný přechod na udržitelná letecká paliva vyžaduje komplexní přístup a odpovídající podpůrné prostředí pro stimulaci inovací, jež bude zahrnovat veřejné i soukromé investice do výzkumu a vývoje, podporu převádění pracovníků na jiná pracovní místa, jejich rekvalifikace a zvyšování jejich kvalifikace, stejně jako technologická a provozní opatření a zavádění udržitelných leteckých paliv a technologií s nulovými emisemi včetně nezbytné infrastruktury pro doplňování paliva a dobíjení na letištích v Unii, při zohlednění zásady „energetická účinnost v první řadě“. Za tímto účelem by příjmy plynoucí z pokut podle tohoto nařízení měly být přiděleny na projekty udržitelných leteckých paliv. Zřízení Evropské průmyslové aliance prostřednictvím dobrovolné spolupráce zúčastněných stran v hodnotovém řetězci má dále podpořit dodávky a používání udržitelných leteckých paliv v Evropě.

(47) Výzkum a inovace hrají ve vývoji udržitelných a syntetických leteckých paliv a při budování výrobních kapacit významnou roli. Vývoj a výroba udržitelných leteckých paliv by v nadcházejících letech měly exponenciálně vzrůst. Proto je důležité v tomto úsilí pokračovat a usnadnit investice do udržitelných leteckých paliv. Investice do projektů kapacity udržitelných leteckých paliv představují příležitost z hlediska životního prostředí i průmyslu s dopady i na tvorbu pracovních míst a inovace.

(48) Aby se zvýšila environmentální účinnost opatření Unie a usnadnila se schopnost dodavatelů leteckého paliva plnit jejich povinnosti v oblasti dodávek udržitelných leteckých paliv a zvyšování množství udržitelných leteckých paliv odebíraných provozovateli letadel nákladově efektivním způsobem, a tím byla posílena konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy Unie, měla by Komise po konzultaci se všemi příslušnými zúčastněnými stranami posoudit, zda by měla být přijata další opatření k usnadnění nákladově efektivní distribuce a používání udržitelných leteckých paliv na trhu letecké dopravy Unie oddělením nákupu udržitelných leteckých paliv od jejich fyzického dodání a použití. Toho by mohlo být dosaženo mimo jiné posouzením proveditelnosti zavedení systému obchodovatelných osvědčení o dodávkách a nákupu udržitelných leteckých paliv s prvky systému „book and claim“ při současném zaručení rovných podmínek a vysoké úrovně ekologické vyváženosti, zajištění souladu s ostatními právními předpisy Unie, včetně směrnic 2003/87/ES a 2009/28/ES, jakož i minimalizace rizika podvodů, nesrovnalostí nebo dvojího započítávání. Ve své analýze by Komise měla zohlednit všechny relevantní globální trendy a iniciativy, jakož i možný dopad, který by takový systém mohl mít na fungování trhu, a to i s ohledem na jakoukoli volatilitu trhu, vývoj cen nebo obchodní chování účastníků trhu.

(49) Toto nařízení by mělo obsahovat ustanovení o pravidelných zprávách Evropskému parlamentu a Radě ohledně vývoje leteckém trhu l a trhu s palivy a o provádění tohoto nařízení a jeho dopadu na unijní trh letecké dopravy, o propojení ostrovů a odlehlých území a o konkurenceschopnosti leteckých dopravců Unie a letištních uzlů ve srovnání s jejich konkurenty v sousedních zemích, o účinnosti klíčových prvků tohoto nařízení, jako jsou minimální podíly udržitelných leteckých paliv, o úrovni pokut nebo vývoji politiky ohledně používání udržitelných leteckých paliv na mezinárodní úrovni. Tyto prvky jsou klíčové pro jasný přehled o současném stavu trhu s udržitelnými leteckými palivy a měly by být zohledněny při zvažování budoucí revize tohoto nařízení. Zprávy Komise by se měly rovněž zabývat vazbami mezi tímto nařízením a dalšími příslušnými legislativními akty a určit ustanovení, která mohou být aktualizována a zjednodušena, jakož i kroky a opatření, které byly nebo by mohly být

přijaty za účelem snížení celkového tlaku na náklady v odvětví letecké dopravy. V těchto zprávách by Komise měla ve vhodných případech zvážit možnosti změn, včetně ve vztahu k mechanismům na podporu výroby a čerpání udržitelných leteckých paliv, jakož i mechanismů umožňujících překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy s cílem omezit nepříznivý dopad tohoto nařízení na leteckou konektivitu a hospodářskou soutěž a zmírnit únik uhlíku.

(50) Požadavek stanovený tímto nařízením, který má zajistit, aby na každém letišti v Unii byly k dispozici minimální podíly udržitelných leteckých paliv, by mohl motivovat provozovatele letadel provozující přestupní lety z letišť v Unii s konečným místem určení mimo Unii k tranzitu přes letištní uzly mimo EU, na něž se tento požadavek nevztahuje, namísto přes letištní uzly v EU. To by mohlo vést k narušení hospodářské soutěže na úkor letišť v Unii a provozovatelů, kteří tato letiště využívají, a k riziku úniku uhlíku. Vzhledem k tomu, že neexistuje povinný systém používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety na úrovni ICAO nebo v komplexních mnohostranných či dvoustranných dohodách o letecké dopravě mezi Unií nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi s podobnou úrovní ambicí srovnatelnou s požadavky stanovenými v tomto nařízení a cíli Pařížské dohody ([10]), přijaté na základě Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, nebo s mechanismy vytvořenými na mezinárodní úrovni s cílem zabránit riziku úniku uhlíku a narušení hospodářské soutěže, měla by Komise zejména zvážit vytvoření cílených mechanismů zaměřených na předcházení těmto účinkům.

(51) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o výjimky z uplatňování povinnosti doplňovat paliva před odletem, které mohou být provozovatelům letadel uděleny, a stanovit podrobná ustanovení a technické normy pro fungování systému udělování štítků. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([11]).

(52) Přechod na udržitelná letecká paliva bude mít rovněž sekundární důsledek v podobě snížení závislosti na dovozu fosilních paliv ze třetích zemí, a zvýší tak energetickou bezpečnost Unie. Současná mezinárodní politická situace jen posiluje potřebu tohoto kroku.

(53) 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 vlastností 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

1. Toto nařízení se vztahuje na provozovatele letadel, letiště v Unii a příslušné řídící orgány letišť v Unii, jakož i na dodavatele leteckého paliva.

([10]) Úř. věst. L 282, 19.10.2016, s. 4.

([11]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Aniž je dotčen odstavec 3, vztahuje se toto nařízení pouze na lety obchodní letecké dopravy.

2. Členský stát může po konzultaci s řídícím orgánem letiště rozhodnout, že letiště, na které se nevztahuje definice v čl. 3 bodu 1 a které se nachází na jeho území, má být pro účely tohoto nařízení považováno za letiště v Unii, pokud jsou v době daného rozhodnutí členského státu splněny požadavky stanovené v čl. 6 odst. 1.

Řídící orgán letiště pro letiště, na které se nevztahuje definice v čl. 3 bodu 1 a které se nachází na území členského státu, může požádat, aby bylo dané letiště pro účely tohoto nařízení považováno za letiště v Unii, pokud v době podání uvedené žádosti splňuje požadavky stanovené v čl. 6 odst. 1. Tento řídící orgán letiště podá uvedenou žádost členskému státu, jehož orgán nebo orgány jsou odpovědné za dané letiště podle čl. 11 odst. 6. K žádosti připojí potvrzení, že dané letiště splňuje požadavky stanovené v čl. 6 odst. 1.

Dotčený členský stát oznámí rozhodnutí podle prvního pododstavce tohoto odstavce Komisi a Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) nejméně šest měsíců před začátkem vykazovaného období, od něhož se uvedené rozhodnutí použije. K rozhodnutí členského státu připojí odůvodněné stanovisko osvědčující, že dané rozhodnutí je založeno na přiměřených kritériích, která nezakládají diskriminaci mezi letišti, jež mají podobné soutěžní vlastnosti.

3. Osoba provozující lety obchodní letecké dopravy, na kterou se nevztahuje definice v čl. 3 bodu 3, se může rozhodnout, že bude pro účely tohoto nařízení považována za provozovatele letadla. Osoba provozující jiné lety než lety obchodní letecké dopravy ve smyslu čl. 3 bodu 4 se může rozhodnout, že bude pro účely tohoto nařízení považována za provozovatele letadla. Osoba, na kterou se nevztahuje definice čl. 3 bodu 3, se může rozhodnout, že se toto nařízení má vztahovat i na její jiné lety než lety obchodní letecké dopravy. Každá taková osoba oznámí své rozhodnutí členskému státu, jehož příslušný orgán nebo orgány jsou za daného provozovatele letadla odpovědné v souladu s čl. 11 odst. 5. Tento členský stát oznámí uvedené rozhodnutí Komisi a agentuře nejméně šest měsíců před začátkem vykazovaného období, od něhož se uvedené rozhodnutí použije.

4. Na základě informací obdržených podle odstavců 2 a 3 Komise poskytne zaktualizovaný a zkonsolidovaný seznam dotčených letišť v Unii a provozovatelů letadel. Uvedený seznam musí být snadno přístupný.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) „letištěm v Unii“ letiště ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ([12]), na kterém byl v předchozím vykazovaném období objem přepravy cestujících vyšší než 800 000 cestujících nebo objem nákladní dopravy vyšší než 100 000 tun a které se nenachází v některém z nejvzdálenějších regionů uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování EU;

2) „řídícím orgánem letiště v Unii“ pokud jde o letiště v Unii, řídící orgán letiště ve smyslu čl. 2 bodu 2 směrnice 2009/12/ES, nebo pokud dotčený členský stát vyhradil řízení centralizovaných infrastruktur pro rozdělování pohonných hmot jinému orgánu podle čl. 8 odst. 1 směrnice Rady 96/67/ES ([13]), tento jiný orgán;

3) „provozovatelem letadla“ osoba, která v předchozím vykazovaném období provozovala minimálně 500 letů obchodní osobní letecké dopravy nebo 52 letů obchodní nákladní letecké dopravy odlétajících z letišť v Unii, nebo pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla;

([12]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

([13]) Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

4) „letem obchodní letecké dopravy“ let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo nájemné, včetně letu provozovaného pro obchodní účely;

5) „trasou“ cesta uskutečněná v rámci letu a vymezená místem odletu a místo určení daného letu;

6) „leteckým palivem“ palivo typu „drop-in“ vyrobené pro přímé použití letadlem;

7) „udržitelnými leteckými palivy“ letecká paliva, která jsou:

   a) syntetickými leteckými palivy;

   b) leteckými biopalivy, nebo

   c) recyklovanými leteckými palivy s obsahem uhlíku;

8) „leteckými biopalivy“ letecká paliva, která jsou:

   a) pokročilými biopalivy ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 34 směrnice (EU) 2018/2001;

   b) biopalivy ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001 vyrobená ze surovin uvedených v části B přílohy IX uvedené směrnice, nebo

   c) „biopalivy“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí během životního cyklu stanovená v článku 29 uvedené směrnice a jsou certifikována v souladu s článkem 30 uvedené směrnice, nejedná-li se o biopaliva vyrobená z „potravinářských a krmných plodin“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40 uvedené směrnice;

9) „recyklovanými leteckými palivy s obsahem uhlíku“ letecká paliva, která jsou „recyklovanými palivy s obsahem uhlíku“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 35 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu uvedenou v čl. 29a odst. 2 uvedené směrnice a jsou certifikována v souladu s článkem 30 uvedené směrnice;

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

11) „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, a to i během spalování, které se vypočítají v souladu s metodikami přijatými podle čl. 28 odst. 5 nebo čl. 31 odst. 5 směrnice (EU) 2018/2001 nebo podle relevantních právních předpisů Unie;

12) „syntetickými leteckými palivy“ letecká paliva, která jsou „palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu uvedenou v čl. 29a odst. 1 uvedené směrnice a jsou certifikována v souladu s článkem 30 uvedené směrnice;

13) „syntetickými nízkouhlíkovými leteckými palivy“ letecká paliva nebiologického původu, jejichž energetický obsah je získáván z nefosilního nízkouhlíkového vodíku a která splňují prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu ve výši 70 % podle metodiky pro posuzování těchto úspor emisí během životního cyklu podle relevantních právních předpisů Unie;

14) „konvenčními leteckými palivy“ letecká paliva vyrobená z fosilních neobnovitelných zdrojů uhlovodíkových paliv;

15) „nízkouhlíkovým vodíkem pro letectví“ vodík pro použití v letadle, jehož energetický obsah je získáván z nefosilních neobnovitelných zdrojů a který splňuje prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu ve výši 70 % podle metodiky pro posuzování těchto úspor emisí během životního cyklu podle relevantních právních předpisů Unie;

16) „vodíkem pro letectví z obnovitelných zdrojů“ vodík pro použití v letadle, který je palivem z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001, který splňuje prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu uvedenou v čl. 29a odst. 1 uvedené směrnice a je certifikován v souladu s článkem 30 uvedené směrnice;

17) „vodíkem pro letectví“ vodík pro letectví z obnovitelných zdrojů nebo nízkouhlíkový vodík pro letectví;

18) „nízkouhlíkovými leteckými palivy“ syntetická nízkouhlíková letecká paliva nebo nízkouhlíkový vodík pro letectví;

19) „dodavatelem leteckého paliva“ dodavatel paliva ve smyslu v čl. 2 druhého pododstavce bodu 38 směrnice (EU) 2018/2001, který dodává letecké palivo nebo vodík pro letectví na letiště v Unii;

20) „subjektem poskytující palivové služby“ poskytovatel odbavovacích služeb, který pro provozovatele letadla na letištích v Unii organizuje a provádí činnosti spojené s tankováním paliva a jejich vypouštěním, včetně skladování paliva a kontroly kvality a množství dodávek paliva, jak jsou uvedeny v příloze směrnice 96/67/ES;

21) „hlavním místem obchodní činnosti“ ústředí nebo sídlo dodavatele leteckého paliva v členském státě, v němž probíhá hlavní finanční a provozní kontrola ze strany daného dodavatele leteckého paliva;

22) „rokem, v němž se podává zpráva“ období jednoho roku od 1. ledna do 31. prosince, v němž mají být předloženy zprávy uvedené v článcích 8 a 10;

23) „vykazovaným obdobím“ období od 1. ledna do 31. prosince roku předcházejícího roku, v němž se podává zpráva;

24) „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva označované jako „traťové palivo“ a „palivo pro pojíždění“ v příloze IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([14]), které je potřebné k provozování všech letů, na něž se vztahuje toto nařízení, provozovaných provozovatelem letadla a odlétajících z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

25) „ročním nenatankovaným množstvím“ rozdíl mezi ročním potřebným množstvím leteckého paliva a skutečným množstvím paliva načerpaným provozovatelem letadla před lety, na něž se vztahuje toto nařízení, odlétajícími z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

26) „celkovým ročním nenatankovaným množstvím“ součet ročních nenatankovaných množství jednotlivého provozovatele letadla na všech letištích v Unii během vykazovaného období;

27) „systémem pro snižování emisí skleníkových plynů“ systém poskytující výhody provozovatelům letadel za používání udržitelných leteckých paliv.

Článek 4

Podíly udržitelných leteckých paliv dostupných na letištích v Unii

1. S výhradou článku 15 dodavatelé leteckého paliva zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii obsahovalo minimální podíly udržitelných leteckých paliv, včetně minimálních podílů syntetického leteckého paliva, v souladu s hodnotami a daty použitelnosti uvedenými v příloze I. Aniž jsou dotčeny uvedené minimální podíly, dodavatelé leteckého paliva rovněž zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii během období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 a od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 obsahovalo alespoň průměrné podíly syntetického leteckého paliva v souladu s hodnotami uvedenými v příloze I.

Tato povinnost se považuje za splněnou rovněž v případě, že je minimálních podílů uvedených v prvním pododstavci dosaženo za použití:

a) vodíku pro letectví z obnovitelných zdrojů;

b) nízkouhlíkových leteckých paliv.

2. Je-li provozovatelům letadel na letišti v Unii dostupný vodík pro letectví, pro účely výpočtu minimálních podílů uvedených v příloze I:

a) jsou hodnotami týkajícími se energetického obsahu všech příslušných paliv hodnoty uvedené v čl. 27 odst. 2 písm. f) a g) a v příloze III směrnice (EU) 2018/2001 nebo v příslušných mezinárodních leteckých normách týkajících se paliv, která do uvedené přílohy zahrnuta nejsou a

b) energetický obsah dodaného vodíku pro letectví se zohlední jak v čitateli, tak ve jmenovateli.

([14]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

3. Pokud dodavatel leteckého paliva využije možnosti stanovené v odst. 1 druhém pododstavci nebo pokud provozovatel letadla načerpá paliva uvedená ve zmíněném pododstavci, považují se odkazy na udržitelná letecká paliva v čl. 3 bodech 10, 11 a 27, článcích 8, 9 a 10, čl. 12 odst. 6 a 7, čl. 13 odst. 1 písm. a), b) a g), článku 14, čl. 15 odst. 1 a příloze II rovněž za odkazy na nízkouhlíková letecká paliva a na vodík pro letectví z obnovitelných zdrojů.

4. Letecká biopaliva jiná než pokročilá biopaliva ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 34 směrnice (EU) 2018/2001 a jiná než biopaliva vyrobená ze surovin uvedených v části B přílohy IX uvedené směrnice, která dodávají na všech letištích v Unii jednotliví dodavatelé leteckého paliva, představují v každém vykazovaném období nejvýše 3 % leteckých paliv dodaných za účelem splnění minimálních podílů uvedených v odstavci 1 tohoto článku a v příloze I tohoto nařízení.

5. Z výpočtu minimálních podílů udržitelných leteckých paliv uvedených v příloze I tohoto nařízení jsou vyňata udržitelná letecká paliva vyrobená z těchto surovin: „potravinářské a krmné plodiny“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40 směrnice (EU) 2018/2001, meziplodiny, destilované mastné kyseliny palmového oleje a materiály odvozené z palmového oleje a sóji, a mýdlový kal a jeho deriváty.

Vyňaty však nejsou žádné suroviny, které jsou uvedeny v příloze IX směrnice (EU) 2018/2001, za podmínek stanovených v uvedené příloze.

6. Dodavatelé leteckého paliva mohou prokázat splnění povinnosti uvedené v odstavci 1 tohoto článku pomocí systému hmotnostní bilance uvedeného v článku 30 směrnice (EU) 2018/2001.

7. Aniž je dotčeno použití čl. 12 odst. 4 a 5, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá za dané vykazované období minimální podíly stanovené v příloze I, tento deficit alespoň dorovná v následném vykazovaném období. Ve výjimečných případech, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá průměrné podíly syntetického leteckého paliva v období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031, tento deficit alespoň dorovná před koncem období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034, a pokud dodavatel leteckého paliva nedodá průměrné podíly syntetického leteckého paliva v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034, tento deficit alespoň dorovná v následném vykazovaném období.

Článek 5

Povinnost provozovatelů letadel doplnit palivo

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

2. Provozovatel letadla se může dostat pod prahovou hodnotu uvedenou v odstavci 1 tohoto článku, je-li to nezbytné pro dodržení příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy. V takových případech dotčený provozovatel letadla pokles pod uvedenou prahovou hodnotu řádně odůvodní příslušnému orgánu nebo orgánům uvedeným v čl. 11 odst. 6 a agentuře, včetně uvedení dotčených tras. Uvedené informace se zahrnou do zprávy podle článku 8. Související množství paliva se vykazují samostatně v souladu s článkem 8.

3. Výjimečně může provozovatel letadla v náležitě odůvodněných případech požádat příslušný orgán nebo orgány uvedené v čl. 11 odst. 6 o dočasnou výjimku z povinnosti stanovené v odstavci 1 tohoto článku pro lety na konkrétní stávající nebo nové trase kratší než 850 kilometrů nebo kratší než 1 200 kilometrů v případě tras zajišťujících spojení s letišti umístěnými na ostrovech bez železničního nebo silničního spojení s odletem z letiště v Unii. Tato vzdálenost se měří metodou ortodromické dráhy letu.

Tato žádost musí být podána nejméně tři měsíce před zamýšleným datem použitelnosti dané výjimky a musí být podložena podrobným a náležitým odůvodněním. Tato výjimka by měla být omezena na tyto situace:

a) závažné a opakující se provozní obtíže při doplňování paliva do letadel na daném letišti v Unii, které provozovatelům letadel brání v provádění otáčkových letů v přiměřené době nebo

b) strukturální obtíže s dodávkami leteckého paliva vyplývající ze zeměpisných vlastností daného letiště v Unii, které vedou k výrazně vyšším cenám leteckých paliv ve srovnání s cenami uplatňovanými v průměru na podobné typy leteckých paliv na jiných letištích v Unii, a to zejména v důsledku specifických omezení v oblasti přepravy paliv nebo omezené dostupnosti paliv na uvedeném letišti v Unii, a které dotčeného provozovatele letadla výrazně znevýhodňují v porovnání s tržními podmínkami na jiných letištích v Unii, která mají podobné soutěžní vlastnosti.

4. Příslušný orgán nebo orgány uvedenou žádost posoudí. S ohledem na poskytnuté odůvodnění mohou požádat o další informace.

5. Příslušný orgán nebo orgány přijmou rozhodnutí o uvedené žádosti bez zbytečného prodlení, nejpozději jeden měsíc přede dnem použitelnosti zamýšlené výjimky. Pokud příslušný orgán nebo orgány požádají o další informace podle odstavce 4, lhůta, v níž mají přijmout rozhodnutí, se staví, dokud provozovatel letadla neposkytne úplné informace.

Udělená výjimka má omezenou dobu platnosti nepřesahující jeden rok, po jejímž uplynutí se na žádost provozovatele letadla přezkoumá.

6. Příslušný orgán nebo orgány přijmou rozhodnutí o přijetí nebo zamítnutí jakékoli první žádosti o výjimku podané podle odstavce 3. Nepřijetí takového rozhodnutí ve lhůtě stanovené v odstavci 5 se nepovažuje za rozhodnutí, jímž se požadovaná výjimka povoluje. Nepřijetí rozhodnutí týkajícího se žádosti o prodloužení stávající výjimky, pokud je tato žádost podložena podrobným a náležitým odůvodněním nejpozději jeden měsíc před prvním dnem zamýšleného prodloužení, se považuje za rozhodnutí o povolení pokračovat v uplatňování požadované výjimky.

7. Provozovatel letadla má právo se proti rozhodnutí příslušného orgánu nebo orgánů, které žádost o výjimku zamítnou, odvolat.

8. Příslušný orgán nebo orgány poskytnou Komisi seznam povolených a zamítnutých výjimek, odůvodnění svého rozhodnutí a posouzení, na němž je toto rozhodnutí založeno. Komise seznam povolených výjimek zveřejní a tento seznam nejméně jednou ročně aktualizuje.

9. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, provozovatelem letadla, dotčeným řídícím orgánem letiště v Unii, dodavatelem leteckého paliva nebo z vlastního podnětu, může Komise po posouzení odůvodnění výjimky udělené podle odstavce 5 tohoto článku s ohledem na kritéria stanovená v odstavci 3 tohoto článku přijmout prováděcí akty, jimiž příslušný orgán nebo orgány požádá, aby přijaly rozhodnutí o zrušení uvedené výjimky od začátku příštího plánovacího období ve smyslu čl. 2 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ([15]). Pokud uvedené plánovací období začíná dříve než dva měsíce po vyhlášení daného rozhodnutí, rozhodnutí o zrušení výjimky se začne uplatňovat od začátku následujícího plánovacího období. Uvedené prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 16 odst. 2.

10. Za účelem přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 9 si může Komise od členských států a provozovatelů letadel vyžádat veškeré nezbytné informace. Členské státy a provozovatelé letadel poskytnou tyto informace bez zbytečného prodlení. Členské státy poskytování informací ze strany provozovatelů letadel usnadní.

11. Komise do 1. září 2024 přijme pokyny k uplatňování výjimek uvedených v tomto článku. Tyto pokyny obsahují požadavky, jak má provozovatel letadla žádost o poskytnutí uvedené výjimky odůvodnit.

([15]) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

Článek 6

Povinnosti řídícího orgánu letiště v Unii usnadnit přístup k udržitelným leteckým palivům

1. Řídící orgány letišť v Unii přijmou veškerá nezbytná opatření k usnadnění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s tímto nařízením.

2. Pokud provozovatelé letadel oznámí příslušnému orgánu nebo orgánům obtíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s tímto nařízením na daném letišti v Unii, příslušný orgán nebo orgány vyzvou daný řídící orgán letiště v Unii, aby poskytl informace nutné k prokázání splnění povinnosti podle odstavce 1. Řídící orgán letiště v Unii poskytne tyto informace příslušnému orgánu bez zbytečného prodlení.

3. Příslušný orgán nebo orgány posoudí veškeré informace obdržené v souladu s odstavcem 2. Pokud příslušný orgán nebo orgány dospějí k závěru, že řídící orgán letiště v Unii plní své povinnosti podle odstavce 1, uvědomí o tom Komisi a agenturu. V případě porušení povinností příslušný orgán nebo orgány vyzvou řídící orgán letiště v Unii, aby bez zbytečného prodlení a v každém případě nejpozději tři roky od výzvy příslušného orgánu podle odstavce 2 identifikoval a přijal nezbytná opatření k řešení nedostatků v zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv.

4. Pro účely odstavců 2 a 3 poskytnou dodavatelé leteckého paliva, subjekty poskytující palivové služby, provozovatelé letadel a jakákoli jiná strana, jichž se oznámené obtíže týkají, ve vhodných případech na požádání a bez zbytečného prodlení řídícímu orgánu letiště v Unii veškeré nezbytné informace a spolupracují s tímto orgánem při určování a přijímání nezbytných opatření k řešení oznámených obtíží.

5. Příslušný orgán nebo orgány předají bez zbytečného prodlení veškeré relevantní informace poskytnuté podle odstavců 2 a 3 tohoto článku agentuře, aby mohla vypracovat technickou zprávu uvedenou v článku 13.

Článek 7

Podpora dodávek vodíku a elektřiny na letištích v Unii

1. Řídící orgány letišť v Unii, dodavatelé leteckého paliva a subjekty poskytující palivové služby ve vhodných případech spolupracují se svým příslušným členským státem na přípravě vnitrostátních politických rámců pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na letištích spadajících do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ([16]).

2. Řídící orgány letišť v Unii, dodavatelé leteckých paliv a subjekty poskytující palivové služby ve vhodných případech v souladu s vnitrostátními politickými rámci uvedenými v odstavci 1, pokud byl takový rámec přijat, spolupracují a vyvíjejí úsilí s cílem usnadnit provozovatelům letadel přístup k vodíku nebo elektřině používaným primárně k pohonu letadla a s cílem zajistit infrastrukturu a služby nezbytné pro dodávky, skladování a čerpání tohoto vodíku nebo elektřiny za účelem doplnění paliva do letadla, případně jeho dobití v souladu s vnitrostátními politickými rámci pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

3. Do 31. března 2025 a poté každé dva roky podají řídící orgány letišť v Unii příslušným orgánům a agentuře zprávu o pokroku v realizaci stávajících projektů pro jejich příslušné letiště v Unii, které jsou zaměřeny na jakékoliv z iniciativ uvedených v odstavci 2. Uvedená zpráva obsahuje informace, které jsou veřejně dostupné nebo které mohou být zveřejněny, případně včetně odhadů objemu a typu výroby a dodávek vodíku a elektřiny provozovatelům letadel na letišti v Unii, jakož i plány zavádění pro infrastrukturu a služby v oblasti dobíjení a doplňování paliva, jsou-li tyto plány přijaty.

([16]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1).

Článek 8

Vykazovací povinnost provozovatelů letadel

1. Do 31. března každého roku, v němž se podává zpráva, a poprvé v roce 2025, oznámí provozovatelé letadel příslušným orgánům a agentuře následující informace týkající se daného vykazovaného období:

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

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

c) roční nenatankované množství za každé letiště v Unii; pokud je roční nenatankované množství záporné nebo pokud je rovno 10 % ročního potřebného množství leteckého paliva nebo je nižší, vykáže se roční nenatankované množství jako 0 (nula);

d) roční natankované množství k zajištění dodržení příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy podle čl. 5 odst. 2, za jednotlivá letiště v Unii, vyjádřené v tunách;

e) celkové množství udržitelných leteckých paliv zakoupených od dodavatelů leteckého paliva za účelem provozování jejich letů, na něž se vztahuje toto nařízení, z letišť v Unii, vyjádřené v tunách;

f) u každého nákupu udržitelných leteckých paliv název dodavatele leteckého paliva, nakoupené množství vyjádřené v tunách, konverzní proces, vlastnosti a původ surovin použitých k výrobě a emise během životního cyklu udržitelných leteckých paliv, a pokud jeden nákup zahrnuje různé typy udržitelných leteckých paliv s rozdílnými vlastnostmi, uvedou se ve zprávě tyto informace u každého typu udržitelných leteckých paliv;

g) celkový počet provozovaných letů, na něž se vztahuje toto nařízení, s odletem z letišť v Unii, vyjádřený počtem letů a letových hodin.

2. Zpráva se předloží v souladu s šablonami uvedenými v příloze II.

3. Zprávu ověří nezávislý ověřovatel v souladu s požadavky stanovenými v článcích 14 a 15 směrnice 2003/87/ES a v prováděcích aktech přijatých na jejím základě.

Článek 9

Nároky provozovatele letadla za používání udržitelných leteckých paliv

1. Provozovatelé letadel si nesmí nárokovat výhody plynoucí z použití identické šarže udržitelných leteckých paliv v rámci více než jednoho systému pro snižování emisí skleníkových plynů. Emisní faktor pro používání udržitelných leteckých paliv v rámci systému EU pro obchodování s emisemi (dále jen „systém EU ETS“) je stanoven v příloze IV směrnice 2003/87/ES nebo v prováděcích aktech přijatých podle článku 14 uvedené směrnice. Pro účely přidělování povolenek v rámci systému EU ETS se použije směrnice 2003/87/ES. Pro účely přidělování povolenek, které jsou v rámci systému EU ETS vyhrazeny pro čerpání udržitelných leteckých paliv, se použije čl. 3c odst. 6 směrnice 2003/87/ES.

Spolu se zprávou uvedenou v článku 8 poskytnou provozovatelé letadel agentuře:

a) prohlášení o tom, do kterých systémů pro snižování emisí skleníkových plynů jsou zapojeni a ve kterých mohou vykazovat použití udržitelných leteckých paliv;

b) prohlášení o tom, že nevykázali použití identických šarží udržitelných leteckých paliv v rámci více než jednoho systému pro snižování emisí skleníkových plynů a

c) informace o účasti v unijních, vnitrostátních nebo regionálních režimech finanční podpory, které umožňují, aby provozovatelé letadel obdrželi náhradu za náklady vynaložené na udržitelná letecká paliva, a informace o tom, zda stejná šarže udržitelných leteckých paliv obdržela podporu v rámci více než jednoho režimu finanční podpory.

2. Pro účely vykazování použití udržitelných leteckých paliv podle ustanovení článku 8 tohoto nařízení nebo v rámci systému pro snižování emisí skleníkových plynů poskytnou dodavatelé leteckého paliva provozovatelům letadel relevantní a přesné informace týkající se vykazovaného období, a to bezplatně a co nejdříve a v každém případě nejpozději 14. února každého roku, v němž se podává zpráva.

3. Provozovatel letadla může požádat dodavatele leteckého paliva, aby mu poskytl informace uvedené v odstavci 2 pro účely jiných vykazovacích povinností, včetně vykazovacích povinností podle vnitrostátního práva. Dodavatel leteckého paliva uvedené informace poskytne bezplatně. Pokud se žádost týká informací vztahujících se k období, které v době podání žádosti již skončilo, poskytne dodavatel leteckého paliva tyto informace do 90 dnů ode dne podání žádosti. Pokud se žádost týká informací vztahujících se k vykazovanému období, které v době podání žádosti ještě neskončilo, provozovatel letadla se vynasnaží podat svou žádost nejpozději 45 dnů před koncem daného období. Dodavatel leteckého paliva poskytne tyto informace do 45 dnů od konce daného období.

Článek 10

Vykazovací povinnost dodavatelů leteckého paliva

Do 14. února každého roku, v němž se podává zpráva, a poprvé v roce 2025 dodají dodavatelé leteckého paliva do databáze Unie uvedené v článku 31a směrnice (EU) 2018/2001 tyto informace týkající se vykazovaného období:

a) množství leteckých paliv dodaných na jednotlivých letištích v Unii, vyjádřené v tunách;

b) množství udržitelných leteckých paliv dodaných na jednotlivých letištích v Unii, a to pro každý typ udržitelného leteckého paliva, jak je to popsáno v bodě c), vyjádřené v tunách;

c) konverzní proces, vlastnosti a původ surovin použitých pro výrobu a emise během životního cyklu každého typu udržitelného leteckého paliva dodaného na letištích v Unii;

d) obsah aromátů a naftalenů v procentech objemových a síry v procentech hmotnostních v leteckém palivu dodaném v rámci jednotlivých šarží na jednotlivých letištích v Unii a na úrovni Unie s uvedením celkového objemu a hmotnosti každé šarže a zkušební metody použité k měření obsahu jednotlivých látek na úrovni šarže;

e) u každého typu paliva energetický obsah leteckých paliv a udržitelných leteckých paliv dodaných na jednotlivých letištích v Unii.

Členské státy musí mít na vnitrostátní úrovni k dispozici nezbytný právní a správní rámec, aby zajistily, že informace zadané dodavateli leteckého paliva do uvedené databáze Unie jsou přesné a byly ověřeny podle článku 31a směrnice (EU) 2018/2001.

Do uvedené databáze Unie mají přístup agentura a příslušné orgány. Agentura používá informace obsažené v uvedené databázi Unie po jejich ověření na úrovni členského státu v souladu s článkem 31a směrnice (EU) 2018/2001.

Článek 11

Příslušný orgán

1. Členské státy určí příslušný orgán nebo orgány odpovědné za vymáhání tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, řídícím orgánům letišť v Unii a dodavatelům leteckého paliva. Členské státy sdělí Komisi a agentuře údaje o příslušném orgánu nebo orgánech, které určily.

2. Členské státy zajistí, aby jejich příslušné orgány vykonávaly své úkoly v oblasti dohledu a vymáhání nestranně, transparentně a nezávisle na provozovatelích letadel, dodavatelích leteckého paliva a řídících orgánech letišť v Unii. Členské státy rovněž zajistí, aby jejich příslušné orgány měly k dispozici zdroje a kapacity nezbytné k tomu, aby mohly efektivně a včas plnit úkoly, které jim toto nařízení ukládá.

3. Komise, agentura a příslušné orgány členských států spolupracují a vyměňují si veškeré relevantní informace s cílem zajistit účinné provádění a dodržování tohoto nařízení.

4. Agentura zašle příslušným orgánům údaje agregované podle provozovatelů letadel, letišť v Unii a jejich příslušných řídících orgánů letišť v Unii a dodavatelů leteckého paliva, pro něž jsou tyto orgány příslušné podle odstavců 5, 6 a 7.

5. Odpovědný členský stát, jehož příslušný orgán nebo orgány určené v souladu s odstavcem 1 tohoto článku jsou odpovědné za daného provozovatele letadla, se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ([17]). V případě provozovatelů letadel, za něž není podle uvedeného nařízení odpovědný žádný členský stát, se odpovědný členský stát určí podle pravidel stanovených v článku 18a směrnice 2003/87/ES. Komise může být členským státům nápomocna při procesu přidělování odpovědnosti. V této souvislosti může Komise požádat organizaci Eurocontrol o pomoc a může s ní za tímto účelem uzavřít jakoukoli odpovídající dohodu.

6. Odpovědný členský stát, jehož příslušný orgán nebo orgány určené v souladu s odstavcem 1 tohoto článku jsou odpovědné za daný řídící orgán letiště v Unii, se určí na základě místní příslušnosti daného letiště v Unii.

7. Odpovědným členským státem, jehož příslušný orgán nebo orgány určené v souladu s odstavcem 1 jsou odpovědné za daného dodavatele leteckých paliv, je členský stát, v němž má daný dodavatel leteckého paliva své hlavní místo obchodní činnosti.

8. V případě dodavatelů leteckého paliva, kteří nemají své hlavní místo obchodní činnosti v členském státě, je odpovědným členským státem ten členský stát, v němž dodavatel leteckého paliva dodal nejvíce leteckého paliva v roce 2023 nebo v prvním roce poskytování leteckého paliva na trhu Unie, podle toho, co nastane později.

Tento dodavatel leteckého paliva může předložit svému příslušnému orgánu odůvodněnou žádost, aby spadal pod odpovědnost jiného členského státu, pokud v tomto jiném členském státě dodal v průběhu dvou let předcházejících podání žádosti největší podíl svého leteckého paliva. Rozhodnutí o změně odpovědnosti se přijme do šesti měsíců od podání žádosti dodavatelem leteckého paliva, je podmíněno souhlasem příslušných orgánů členského státu, jemuž byla odpovědnost nově svěřena, a je bez zbytečného prodlení předáno agentuře a Komisi. Použije se od začátku vykazovaného období následujícího po dni přijetí uvedeného rozhodnutí.

Článek 12

Vymáhání

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující a musí zohledňovat zejména povahu, dobu trvání, opakování a závažnost daného porušení. Členské státy tyto sankce a opatření oznámí Komisi do 31. prosince 2024 a neprodleně jí oznámí i všechny jejich následné změny.

2. Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadla, který nesplní povinnosti stanovené v článku 5, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného množství. Provozovateli letadla nemusí být tato pokuta uložena, pokud prokáže, že nesplnění jeho povinností stanovených v článku 5 bylo způsobeno výjimečnými a nepředvídatelnými okolnostmi, které nemohl ovlivnit a jejichž následkům nebylo možné zabránit, a to ani přijetím všech přiměřených opatření.

3. Členské státy zajistí, aby každý řídící orgán letiště v Unii, který nepřijme nezbytná opatření k řešení nedostatečného přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv stanovené v čl. 6 odst. 3, podléhal pokutě.

4. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, který nesplní povinnosti týkající se minimálních podílů udržitelných leteckých paliv stanovené v článku 4, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelných leteckých paliv za tunu a množství leteckých paliv, která nesplňují minimální podíly uvedené v článku 4 a příloze I.

([17]) Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří ke dni 1. ledna 2006 nebo po tomto datu vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES, s uvedením členského státu správy u jednotlivých provozovatelů letadel (Úř. věst. L 219, 22.8.2009, s. 1).

5. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, který nesplní povinnosti týkající se minimálních podílů syntetického leteckého paliva stanovené v článku 4 a v období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2034 průměrných podílů syntetického leteckého paliva, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou syntetického leteckého paliva a konvenčního leteckého paliva za tunu a množství leteckého paliva, které nesplňuje minimální podíly stanovené v článku 4 a příloze I. Při stanovování výše pokuty vztahující se k průměrným podílům syntetických leteckých paliv vezmou členské státy v úvahu veškeré pokuty týkající se minimálních podílů syntetických leteckých paliv, kterým dodavatel leteckého paliva za příslušné období uvedené v tomto odstavci již podléhá, s cílem zabránit uložení dvojí sankce.

6. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, u něhož bylo prokázáno, že poskytl zavádějící nebo nepřesné informace o vlastnostech či původu udržitelných leteckých paliv, které dodal podle čl. 9 odst. 2 a článku 10, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelných leteckých paliv za tunu a množství leteckých paliv, o nichž byly poskytnuty zavádějící nebo nepřesné informace.

7. V rozhodnutí o uložení pokut uvedených v odstavcích 2, 4, 5 a 6 tohoto článku příslušný orgán nebo orgány vysvětlí metodiku použitou ke stanovení ceny leteckého paliva, udržitelných leteckých paliv a syntetického leteckého paliva na unijním trhu s leteckými palivy. Uvedená metodika je založena na ověřitelných a objektivních kritériích, včetně kritérií z poslední dostupné technické zprávy uvedené v článku 13.

8. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, který v daném vykazovaném období nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o minimální podíly udržitelných leteckých paliv nebo syntetických leteckých paliv, dodal v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, rovněž množství paliva odpovídající uvedenému deficitu.

Odchylně od prvního pododstavce se na syntetická letecká paliva v obdobích od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 a od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 použijí tato pravidla:

a) každý dodavatel leteckého paliva, který v období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o průměrné podíly syntetických leteckých paliv, dodá před koncem období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném období, rovněž množství syntetického leteckého paliva odpovídající uvedenému deficitu a

b) každý dodavatel leteckého paliva, který nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o průměrné podíly syntetického leteckého paliva v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034, dodá v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, rovněž množství syntetického leteckého paliva odpovídající uvedenému deficitu.

Splnění povinností uvedených v prvním a druhém pododstavci tohoto odstavce nezprošťuje dodavatele leteckého paliva povinnosti uhradit pokuty podle odstavců 4 a 5.

9. Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění plnění povinností a výběr pokut.

10. Členské státy usilují o zajištění toho, aby příjmy z pokut nebo jejich finanční ekvivalent byly využity na podporu výzkumných a inovačních projektů v oblasti udržitelných leteckých paliv, výroby udržitelných leteckých paliv nebo mechanismů umožňujících překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy.

Pokud jsou tyto příjmy odváděny do souhrnného rozpočtu členského státu, má se za to, že členský stát splnil povinnost podle prvního pododstavce, pokud provádí politiky finanční podpory na podporu výzkumných a inovačních projektů v oblasti udržitelných leteckých paliv, výroby udržitelných leteckých paliv nebo politik, které podporují mechanismy umožňující překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy, a hodnota těchto politik je rovnocenná příjmům z pokut nebo je vyšší.

Do 25. září 2026 a poté každých pět let členské státy zveřejní zprávu o využití souhrnných příjmů z pokut a informace o výši výdajů přidělených na výzkumné a inovační projekty v oblasti udržitelných leteckých paliv, na výrobu udržitelných leteckých paliv nebo na politiky, které podporují mechanismy umožňující překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy.

Článek 13

Shromažďování a zveřejňování údajů

1. Agentura každý rok zveřejní technickou zprávu na základě zpráv uvedených v článcích 7, 8 a 10 a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě. Tato zpráva obsahuje alespoň tyto informace:

a) souhrnné množství udržitelného leteckého paliva nakoupené provozovateli letadel na úrovni Unie a na úrovni letišť v Unii pro použití při letech, na něž se vztahuje toto nařízení, odlétajících z letiště v Unii;

b) souhrnné množství udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva dodaného na úrovni Unie, podle jednotlivých členských států a podle jednotlivých letišť v Unii. Zpráva obsahuje informace o množství a druhu surovin použitých na úrovni Unie, podle jednotlivých členských států a podle jednotlivých letišť v Unii a analýzu schopnosti dodavatelů leteckého paliva dodržovat minimální podíly stanovené v příloze I;

c) pokud je to možné, množství dodaných udržitelných leteckých paliv ve třetích zemích, s nimiž Unie nebo Unie a její členské státy uzavřely dohodu upravující poskytování leteckých služeb, a v jiných třetích zemích, pokud jsou tyto informace veřejně dostupné;

d) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech ve výrobě a používání udržitelných leteckých paliv v Unii a v jednotlivých členských státech a pokud možno ve třetích zemích, s nimiž Unie nebo Unie a její členské státy uzavřely dohodu upravující poskytování leteckých služeb, a v jiných třetích zemích, včetně informací o vývoji cenového rozdílu mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy;

e) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 řídícím orgánem letiště v Unii podle jednotlivých letišť;

f) stav dodržování povinností každým provozovatelem letadla a dodavatelem leteckého paliva, kterému je tímto nařízením uložena povinnost během vykazovaného období;

g) původ a vlastnosti všech udržitelných leteckých paliv a parametry udržitelnosti vodíku pro letectví, jež byly provozovateli letadel zakoupeny pro použití při letech, na něž se vztahuje toto nařízení, odlétajících z letišť v Unii;

h) průměrný celkový obsah aromátů a naftalenu vyjádřený v procentech objemových a síry v procentech hmotnostních v dodaném leteckém palivu na úrovni jednotlivých letišť v Unii a na úrovni Unie;

i) stav pokroku v realizaci projektů na letištích v Unii zaměřených na iniciativy uvedené v čl. 7 odst. 3.

2. Agentura může při vypracovávání této zprávy konzultovat odborníky z členských států.

Článek 14

Systém environmentálního štítku

1. Zavádí se dobrovolný systém environmentálního štítku umožňující porovnávat environmentální výkonnost letů.

2. Štítky vydané podle tohoto článku se vztahují na provozovatele letadla spadající do působnosti tohoto nařízení pro lety, na něž se vztahuje toto nařízení, s odletem z letišť v Unii. Pokud provozovatel letadla požaduje vydání štítku podle tohoto článku, požádá o tento štítek pro všechny své lety, na něž se vztahuje toto nařízení, s odletem z letišť v Unii.

Provozovatelé letadel mohou požádat o vydání štítku podle tohoto článku rovněž pro své lety, na něž se vztahuje toto nařízení, přilétající na letiště v Unii. Pokud provozovatel letadla požaduje vydání štítku podle tohoto pododstavce, požádá o tento štítek pro všechny své lety přilétající na letiště v Unii.

3. Štítky vydané podle tohoto článku osvědčují úroveň environmentální výkonnosti letu na základě informací uvedených v druhém pododstavci tohoto odstavce. Úroveň environmentální výkonnosti letu se určí na základě průměrné environmentální výkonnosti letů provedených daným provozovatelem letadla na konkrétní trase za předchozí odpovídající plánovací období ve smyslu čl. 2 písm. d) nařízení (EHS) č. 95/93.

Štítky vydané podle tohoto článku obsahují tyto informace:

a) očekávanou uhlíkovou stopu na cestujícího vyjádřenou v metrice jako jsou kilogramy CO_2 na cestujícího během doby platnosti štítku;

b) očekávanou uhlíkovou účinnost na kilometr vyjádřenou v metrice jako jsou gramy CO_2 na cestujícího a kilometr během doby platnosti štítku.

4. Očekávanou uhlíkovou stopu na cestujícího a očekávanou uhlíkovou účinnost na kilometr letu určí agentura na základě standardizované a vědecky podložené metodiky a informací od provozovatelů letadel týkajících se všech nebo některých z těchto faktorů:

a) typy letadel, průměrný počet cestujících a objem nákladu, doplněné v případě potřeby o odhady těchto faktorů, jako jsou průměrné míry vytížení pro danou trasu za dané časové období a

b) výkonnost paliva použitého při letech prováděných provozovatelem letadla na základě spotřeby paliva a s použitím metrik, jako je celkové množství načerpaných udržitelných leteckých paliv, procentní podíl z celkové spotřeby paliva, kvalita, původ a složení daného paliva a emise během životního cyklu z jeho používání vypočítané pro daný let.

5. Štítky vydané podle tohoto článku jsou platné po omezenou dobu nepřesahující jeden rok stanovenou v prováděcích aktech uvedených v odst. 11 písm. c). Spolu se štítkem musí provozovatel letadla zřetelně uvést i dobu jeho platnosti.

6. Agentura vydává štítky na žádost provozovatele letadla pro každý let nebo soubor letů provozovaných za stejných podmínek, na základě informací uvedených v odstavci 3 a standardizované a vědecky podložené metodiky a faktorů uvedených v odstavci 4.

Agentura může od provozovatele letadla požadovat poskytnutí dodatečných informací nezbytných pro vydání o štítku.

Pokud provozovatel letadla nepředloží všechny informace, které agentura potřebuje k vydání požadovaného štítku, agentura žádost zamítne.

Proti rozhodnutím agentury přijatým podle tohoto odstavce a odstavce 7 tohoto článku může provozovatel letadla podat odvolání. Toto odvolání se podává odvolacímu senátu uvedenému v článku 105 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ([18]) do deseti dnů od oznámení rozhodnutí. Použijí se články 106 a 107, čl. 108 odst. 2 a 3 a články 111, 112, 113 a 114 nařízení (EU) 2018/1139. Každé rozhodnutí podle tohoto odstavce přijme agentura bez zbytečného prodlení.

7. Agentura pravidelně přezkoumává, zda nedošlo ke změně faktorů, na jejichž základě byl štítek pro každý let nebo soubor letů provozovaných za stejných podmínek vydán. Pokud agentura dospěje k závěru, že štítek již není odpovídající, poté, co poskytne provozovateli příležitost se vyjádřit, stávající štítek zruší nebo vydá štítek nový. Agentura o svém rozhodnutí informuje provozovatele letadla.

Provozovatel letadla zobrazení štítku neprodleně odpovídajícím způsobem upraví.

([18]) Nařízení 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, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

8. Provozovatelé letadel, kterým byl udělen štítek podle odstavce 6, zobrazují štítek obsahující informace uvedené v odst. 3 druhém pododstavci. Štítek musí být snadno přístupný a srozumitelný. Musí být prezentován tak, aby zákazníci mohli snadno porovnat environmentální výkonnost letů provozovaných různými provozovateli letadel, kteří provozují stejnou trasu. Pokud provozovatel letadla zobrazuje štítek v místě prodeje nebo při jakémkoli jiném kontaktu se zákazníky, činí tak u všech letů spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení.

9. Za účelem financování nákladů na službu poskytovanou agenturou je vydání štítku na žádost provozovatele letadla podmíněno zaplacením poplatku. Příjmy z těchto poplatků představují jiné příjmy ve smyslu čl. 120 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 a považují se za účelově vázané příjmy, které má agentura přidělit na pokrytí uvedených nákladů. Použije se čl. 126 odst. 2 a 3 nařízení (EU) 2018/1139. Výše poplatku se určí podle čl. 126 odst. 4 nařízení (EU) 2018/1139.

10. V rámci svých úkolů v oblasti ochrany životního prostředí stanovených v čl. 87 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139 agentura přispívá ke zvyšování informovanosti o existenci systému štítku ustaveného tímto článkem.

11. Za účelem zajištění jednotného provádění a dodržování pravidel stanovených v tomto článku Komise přijme do 1. ledna 2025 prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se:

a) standardizované a vědecky podložené metodiky uvedené v odstavci 4, která vychází z nejlepších dostupných vědeckých údajů, zejména údajů poskytnutých agenturou, a zahrnuje i metodiku pro používání odhadů uvedených v odst. 4 písm. a);

b) postupu, jehož prostřednictvím mají provozovatelé letadel poskytnout agentuře relevantní informace za účelem vydání štítku, a postupu, podle něhož má agentura tento štítek vydat, včetně lhůty, ve které má agentura přijmout rozhodnutí podle odstavce 6;

c) doby platnosti štítků vydaných podle tohoto článku, která nepřesáhne jeden rok;

d) podmínek, za nichž má agentura provést přezkum uvedený v odstavci 7;

e) postupu uvedeného v odstavci 7, jehož prostřednictvím může agentura stávající štítek zrušit, nebo vydat nový štítek;

f) šablon pro zobrazení štítků vydaných podle tohoto článku;

g) zajištění snadného přístupu ke všem vydaným štítkům ve strojově čitelném formátu;

h) možnosti, aby provozovatelé letadel bez použití štítku podle tohoto článku zobrazovali pro lety z letišť v Unii informace o environmentální výkonnosti podobné informacím uvedeným v odstavci 3, a podmínek, za jakých tak mohou činit.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 3.

12. Do 1. července 2027 Komise určí a posoudí vývoj ve fungování systému štítků stanoveného tímto článkem, jakož i možná zlepšení tohoto systému nebo dodatečná opatření k tomuto systému, zejména s cílem zavést povinný systém environmentálního štítku zahrnující všechny aspekty environmentální výkonnosti letů nebo souboru letů a jednotlivá dekarbonizační opatření, která provozovatelé letadel provádějí, a to v plném souladu s právem Unie. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu s hlavními zjištěními plynoucími z posouzení provedeného podle tohoto odstavce. V případě potřeby může k této zprávě připojit legislativní návrh.

Článek 15

Mechanismy flexibility

1. Odchylně od ustanovení čl. 4 odst. 1 může dodavatel *leteckého paliva* v období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2034 dodat za každé vykazované období minimální podíly udržitelných leteckých paliv stanovené v příloze I jako vážený průměr veškerého leteckého paliva jím dodaného na všechna letiště v Unii během daného vykazovaného období.

2. Do 1. července 2024 Komise určí a posoudí vývoj v oblasti výroby a dodávek udržitelných leteckých paliv na unijním trhu s leteckým palivem a posoudí možná zlepšení stávajícího mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva uvedeného v odstavci 1 nebo dodatečná opatření k tomuto mechanismu, jako je zřízení nebo uznání systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv, který umožní dodávky paliva v Unii, aniž by byly fyzicky spojené s místem dodávky, s cílem dále usnadnit dodávky a používání udržitelných leteckých paliv pro letectví během období flexibility.

Takový možný systém, který by zahrnoval prvky systému tzv. „book and claim", by mohl provozovatelům letadel nebo dodavatelům paliv nebo oběma umožnit nakupovat udržitelná letecká paliva na základě smluvních ujednání s dodavateli *leteckého paliva* a deklarovat používání těchto paliv na letištích v Unii.

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž uvede hlavní zjištění hodnocení provedeného podle tohoto odstavce a případně k ní připojí legislativní návrh.

Článek 16

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU (dále jen „výbor"). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 17

Zprávy a přezkum

1. Do 1. ledna 2027 a poté každé čtyři roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

2. Zpráva obsahuje podrobné posouzení vývoje trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na fungování vnitřního trhu Unie v oblasti letecké dopravy, včetně dopadu na konkurenceschopnost a konektivitu, zejména v případě ostrovů a odlehlých území, a na nákladovou efektivnost snižování emisí během životního cyklu. Zpráva posoudí rovněž potřebu investic, pracovních míst a odborné přípravy, jakož i výzkumu a inovací v oblasti udržitelných leteckých paliv. Kromě toho musí zpráva obsahovat informace o technologickém pokroku v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro udržitelná letecká paliva, a to i pokud jde o snižování emisí jiných než CO_2 nebo technologie přímého zachycování z ovzduší.

3. Zpráva vyhodnotí možnou potřebu revidovat oblast působnosti tohoto nařízení, definici udržitelných leteckých paliv, způsobilá paliva a minimální podíly uvedené v článku 4 a příloze I a výši pokut. Zpráva vyhodnotí možné rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení tak, aby zahrnovala další zdroje energie a další typy syntetických paliv definované ve směrnici (EU) 2018/2001, přičemž náležitě zohlední zásadu technologické neutrality. Zpráva rovněž posoudí iniciativy, zlepšení a dodatečná opatření s cílem dále usnadnit a podpořit větší nabídku a používání leteckých paliv typu „non-drop-in" a souvisejících služeb, infrastruktury a technologií v souladu s cílem dekarbonizace letecké dopravy při zachování rovných podmínek.

4. Zpráva zváží možné začlenění mechanismů na podporu výroby a čerpání udržitelných leteckých paliv, včetně shromažďování a využívání finančních prostředků, a omezení nepříznivého dopadu tohoto nařízení na konektivitu a konkurenceschopnost. Zpráva zváží, zda by tyto mechanismy měly zahrnovat finanční a jiné mechanismy k překlenutí cenových rozdílů mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy.

5. Zpráva posoudí dopad výjimek udělených podle článku 5 na fungování vnitřního trhu letecké dopravy.

Zpráva pokud možno zahrne rovněž informace o vývoji politiky v relevantních třetích zemích, a to i v souvislosti s jejich mnohostrannými a dvoustrannými dohodami s Unií nebo s Unií a jejími členskými státy, jakož i o vypracování potenciálního politického rámce pro dodávky a čerpání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO.

Zpráva posoudí konkurenceschopnost leteckých dopravců a letištních uzlů v Unii ve srovnání s jejich konkurenty v relevantních třetích zemích, jakož i možné přesměrování, zejména prostřednictvím přesunu provozu směrem k letištním uzlům ve třetích zemích, což povede k úniku uhlíku. Zejména pokud na mezinárodní úrovni nebude zaveden povinný systém pro používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety s podobnou úrovní ambicí, jakou mají požadavky stanovené v tomto nařízení, nebo mechanismy vytvořené na mezinárodní úrovni, které umožní předcházet riziku úniku uhlíku a narušení hospodářské soutěže v mezinárodní letecké dopravě, Komise do 31. prosince 2026 případně zváží cílené mechanismy, které budou mít za účel předejít těmto dopadům, včetně případného rozšíření mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích zavedeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/956 ([19]) na mezinárodní leteckou dopravu, jakož i další druhy opatření zohledňující skutečnost, že konečné místo určení letu se nachází mimo území Unie.

6. Součástí zprávy jsou podrobné informace o vymáhání tohoto nařízení. Zpráva posoudí, zda by mělo být toto nařízení změněno a případně jaké změny je třeba zvážit, a to v souladu s případným politickým rámcem pro používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO.

V rámci první zprávy nebo dříve v rámci samostatné zprávy předložené Evropskému parlamentu a Radě posoudí Komise možná opatření k optimalizaci obsahu paliv v leteckých palivech.

7. Komise může při vypracovávání uvedené zprávy konzultovat členské státy, a to nejméně šest měsíců před jejím přijetím.

Článek 18

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 1. ledna 2024.

Články 4, 5, 6, 8 a 10 se však použijí ode dne 1. ledna 2025.

([19]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/956 ze dne 10. května 2023, kterým se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 52).

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

Ve Štrasburku dne 18. října 2023.

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předsedkyně	*předseda*
R. METSOLA	J. M. ALBARES BUENO

PŘÍLOHA I

Podíly udržitelných paliv uvedené v článku 4

a) Ode dne 1. ledna 2025 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 2 %;

b) ode dne 1. ledna 2030 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 6 %, z nichž:

   i) v období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 průměrný podíl syntetických leteckých paliv za dané období ve výši 1,2 %, z toho každý rok minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 0,7 %;

   ii) v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 průměrný podíl syntetických leteckých paliv za dané období ve výši 2,0 %, z toho každý rok minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 1,2 % v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2033 a minimální podíl ve výši 2,0 % v období od 1. ledna 2034 do 31. prosince 2034;

c) ode dne 1. ledna 2035 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 20 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 5 %;

d) ode dne 1. ledna 2040 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 34 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 10 %;

e) ode dne 1. ledna 2045 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 42 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 15 %;

f) ode dne 1. ledna 2050 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 70 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 35 %.

PŘÍLOHA II

Šablona pro zprávy provozovatele letadla

Šablona pro provozovatele letadla podávající zprávy o čerpání leteckých paliv

Letiště v Unii	Kód ICAO letiště v Unii	Roční potřebné množství leteckého paliva (v tunách)	Skutečně načerpané množství leteckého paliva (v tunách)	Roční nenatankované množství (v tunách)	Celkové roční nenatankované množství (v tunách)	Roční natankované množství pro účely dodržení bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy (v tunách)

Šablona pro provozovatele letadla podávající zprávy o nákupech udržitelných leteckých paliv

Celkový počet provozovaných letů	Celkový počet letových hodin	Dodavatel paliva	Nakoupené množství (v tunách)	Konverzní proces	Vlastnosti	Původ surovin	Emise během životního cyklu