**Čtvrtek 7. července 2022**

P9_TA(2022)0297

# Udržitelná letecká paliva (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) ***I

**Pozměňovací návrhy přijaté Evropským parlamentem dne 7. července 2022 k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)) ([1])**

**(Řádný legislativní postup: první čtení)**

(2023/C 47/34)

**Pozměňovací návrh 1**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (1) Letecká doprava měla během uplynulých desetiletí zásadní roli v hospodářství Unie a v každodenním životě občanů Unie jako jedno z nejvýkonnějších a nejdynamičtějších odvětví hospodářství Unie. Představovala silný motor hospodářského růstu, obchodu a cestovního ruchu, ***jakož i*** konektivity a mobility pro podniky i občany a ***byla důležitým faktorem vytváření pracovních míst***, zejména v rámci vnitřního trhu Unie v oblasti letecké dopravy. Růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie. | (1) Letecká doprava měla během uplynulých desetiletí zásadní roli v hospodářství Unie a v každodenním životě občanů Unie jako jedno z nejvýkonnějších a nejdynamičtějších odvětví hospodářství Unie. Představovala silný motor hospodářského růstu, obchodu a cestovního ruchu, konektivity a mobility pro podniky i občany a ***také jednu z hlavních spojnic mezi nejvzdálenějšími regiony a pevninou***, zejména v rámci vnitřního trhu Unie v oblasti letecké dopravy. Růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity***, podpoře soudržnosti a snížení regionálních rozdílů*** v rámci Unie***, 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. |

([1]) Věc byla vrácena příslušnému výboru pro účely interinstitucionálních jednání podle čl. 59 odst. 4 čtvrtého pododstavce (A9-0199/2022).

**Pozměňovací návrh 2**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 2**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (2) ***Od*** roku ***2020 je letecká doprava jedním*** z odvětví, ***které nejhůře zasáhla krize COVID-19***. ***S ohledem na*** to, ***že konec pandemie*** je ***na dohled***, předpokládá se, že letecká doprava se v nadcházejících letech postupně oživí a vrátí na předkrizovou úroveň. Emise z tohoto odvětví zároveň od roku 1990 stoupaly, a jakmile překonáme pandemii, mohl by se trend narůstajících emisí vrátit. Proto je ***potřeba*** připravit se na budoucnost a provést nezbytné úpravy, které zajistí existenci dobře fungujícího ***trhu*** letecké dopravy přispívajícího k dosahování klimatických cílů Unie a s vysokou úrovní konektivity, bezpečnosti a zabezpečení. | (2) ***Unie stanovila podle nařízení (EU) 2021/1119 právní závazky s cílem dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality a do roku 2030 snížit čisté emise skleníkových plynů alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990. Aby toho bylo dosaženo, musí všechna hospodářská odvětví, včetně dopravy, učinit rychle kroky směrem k dekarbonizaci. V odvětví letectví to vyžaduje výrazné zvýšení výroby, dodávek a používání udržitelných leteckých paliv. Od roku 2020*** je ***letecká doprava jedním z odvětví, které nejhůře zasáhla krize COVID-19.*** Předpokládá se, že letecká doprava se v nadcházejících letech postupně oživí a vrátí na předkrizovou úroveň. ***Mezinárodní organizace pro civilní letectví odhaduje, že osobní doprava v Evropě ročně poroste do roku 2050 až o 3 % a nákladní doprava o 2,4 %.*** Emise z tohoto odvětví zároveň od roku 1990 stoupaly, a jakmile překonáme pandemii, mohl by se trend narůstajících emisí ***rychle*** 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 a s vysokou úrovní konektivity***, cenové dostupnosti***, bezpečnosti a zabezpečení. |

**Pozměňovací návrh 3**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 3**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (3) Fungování unijního odvětví letecké dopravy je určováno jeho přeshraniční povahou napříč celou EU a jeho globálním rozměrem. Vnitřní trh letecké dopravy je jedním z nejvíce integrovaných odvětví v Unii, které se řídí jednotnými pravidly přístupu na trh a provozními podmínkami. Vnější politika v oblasti letecké dopravy se řídí pravidly, která na globální úrovni stanoví Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), ***jakož i komplexními mnohostrannými*** nebo ***dvoustrannými dohodami*** mezi Unií nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi. | (3) Fungování unijního odvětví letecké dopravy je určováno jeho přeshraniční povahou napříč celou EU a jeho globálním rozměrem. Vnitřní trh letecké dopravy je jedním z nejvíce integrovaných odvětví v Unii, které se řídí jednotnými pravidly přístupu na trh a provozními podmínkami. Vnější politika ***Unie*** v oblasti letecké dopravy se řídí pravidly, která na globální úrovni stanoví Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), ***a pravidly stanovenými v komplexních mnohostranných*** nebo ***dvoustranných dohodách*** 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 velké ambice a vysokou úroveň konvergence, pokud jde o používání udržitelných leteckých paliv, a současně zajistit na mezinárodní úrovni pro každého stejné podmínky.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 4**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 4**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (4) Trh letecké dopravy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty v celé Unii, pročež jsou nezbytně nutné rovné podmínky. Stabilita a prosperita trhu letecké dopravy a jeho hospodářských subjektů se opírá o jasný a harmonizovaný politický rámec, v němž mohou provozovatelé letadel, letiště a další účastníci trhu letecké dopravy působit na základě rovných příležitostí. Když dojde k narušení trhu, ***mohou se*** provozovatelé letadel nebo letiště ***ocitnout v nevýhodě*** vůči svým interním či externím konkurentům. To může následně vést ke ztrátě konkurenceschopnosti odvětví letecké dopravy a ke ztrátě letecké konektivity pro občany a podniky. | (4) Trh letecké dopravy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty ***celosvětově a*** v celé Unii, pročež jsou nezbytně nutné rovné podmínky. Stabilita a prosperita trhu letecké dopravy a jeho hospodářských subjektů se opírá o jasný a harmonizovaný politický rámec, v němž mohou provozovatelé letadel, letiště a další účastníci trhu letecké dopravy působit na základě rovných ***pravidel a*** příležitostí***, což vytvoří dynamické odvětví a pracovní příležitosti. Lety uvnitř EU jsou do značné míry součástí globálních tras stanovených v rámci celosvětového trhu. Totéž platí pro trasy z destinací mimo EU do destinací mimo EU přes evropská letiště***. Když dojde k narušení trhu, ***jsou*** provozovatelé letadel nebo letiště ***vystaveni riziku znevýhodnění*** vůči svým interním či externím 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. |

**Pozměňovací návrh 5**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 5**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (5) Zejména je zásadní zajistit rovné podmínky na celém unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, které tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů letadel. Odchylky v cenách paliv mohou mít výrazný dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel ***a*** negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu. Pokud mezi letišti v Unii nebo mezi letišti v Unii a letišti mimo ni existují rozdíly v cenách paliv, může to vést provozovatele letadel z ekonomických důvodů k úpravě jejich strategií doplňování paliva. Převážení paliva zvyšuje u letadla spotřebu paliva a vede ke zbytečným emisím skleníkových plynů. Převážení paliva prováděné provozovateli letadel rovněž hatí snahy Unie v oblasti ochrany životního prostředí. Někteří provozovatelé letadel mohou využívat příznivé ceny leteckého paliva na svém domovském letišti jako konkurenční výhodu vůči jiným leteckým společnostem provozujícím podobné tratě. To může mít nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví a škodlivě působit na leteckou konektivitu. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která takovým praktikám zabrání v zájmu předcházení zbytečným ekologickým újmám a obnovení a zachování podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu letecké dopravy. | (5) Zejména je zásadní zajistit rovné podmínky na celém unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, které tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů letadel. Odchylky v cenách paliv mohou mít výrazný dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel, negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu ***a snížit atraktivitu leteckého odvětví, a tím i mobilitu, neboť vysoké ceny pohonných hmot se přímo promítají do vysokých cen pro koncové spotřebitele***. Pokud mezi letišti v Unii nebo mezi letišti v Unii a letišti mimo ni existují rozdíly v cenách paliv, může to vést provozovatele letadel z ekonomických důvodů k úpravě jejich strategií doplňování paliva. Převážení paliva zvyšuje u letadla spotřebu paliva a vede ke zbytečným emisím skleníkových plynů. Převážení paliva prováděné ***z ekonomických důvodů*** provozovateli letadel rovněž hatí snahy Unie v oblasti ochrany životního prostředí. Někteří provozovatelé letadel mohou využívat příznivé ceny leteckého paliva na svém domovském letišti jako konkurenční výhodu vůči jiným leteckým společnostem provozujícím podobné tratě. To může mít nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví***, vést k narušení trhu*** a škodlivě působit na leteckou konektivitu. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která takovým praktikám zabrání v zájmu předcházení zbytečným ekologickým újmám a obnovení a zachování podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu letecké dopravy. ***Toto nařízení by však mělo rovněž zohlednit skutečnost, že k převozu paliva dochází někdy proto, aby byla dodržena pravidla pro bezpečnost paliv, a v takových případech je to odůvodněno bezpečnostními důvody. Převážení paliva může být navíc důsledkem specifických provozních obtíží některých provozovatelů letadel na některých letištích, mimo jiné s ohledem na nepřiměřeně delší odbavování letadel nebo nižší kapacitu letiště v době špičky. Komise by proto měla pečlivě sledovat, hodnotit a analyzovat případy převážení paliva a jejich důvody a případně předložit legislativní návrhy na změnu tohoto nařízení.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 6**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 6**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (6) Hlavním cílem společné dopravní politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí. Pro udržitelný rozvoj letecké dopravy je nutné zavést opatření, jejichž cílem bude snížení uhlíkových emisí letadel létajících z letišť v Unii. Tato opatření by měla přispět ke splnění klimatických cílů Unie do roku 2030 a do roku 2050. | (6) Hlavním cílem společné dopravní politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, ***dodržování pracovně-právních a sociálních předpisů,*** tak na ochranu životního prostředí. Pro udržitelný rozvoj letecké dopravy je nutné zavést opatření, ***včetně ekonomických nástrojů,*** jejichž cílem bude snížení uhlíkových emisí letadel létajících 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. |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 7**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 7**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (7) Sdělení Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ([10]), které Komise přijala v prosinci 2020, stanoví postup pro to, aby dopravní systém EU dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. Dekarbonizace odvětví letecké dopravy je zejména z krátkodobého hlediska nutným a náročným procesem. Technologické pokroky, jichž bylo dosaženo v rámci evropských a vnitrostátních programů výzkumu a vývoje v oblasti letectví, přispěly v uplynulých desetiletích k významnému snížení emisí. Globální nárůst letecké dopravy byl ale rychlejší než snižování emisí v tomto odvětví. Ačkoliv lze předpokládat, že závislost krátkých letů na fosilní energii ***pomohou*** v ***nadcházejících dekádách snížit nové technologie***, ***jediné*** řešení pro zásadní dekarbonizaci letů na všechny vzdálenosti ***představují udržitelná letecká paliva***, ***a to již v krátkodobém*** horizontu. Tento potenciál však v současné době zůstává do značné míry nevyužit. | (7) Sdělení Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ([10]), které Komise přijala v prosinci 2020, stanoví postup pro to, aby dopravní systém EU dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. Dekarbonizace odvětví letecké dopravy je zejména z krátkodobého hlediska nutným a náročným procesem. Technologické pokroky ***a jasný závazek ze strany průmyslu***, jichž bylo dosaženo v rámci evropských a vnitrostátních programů výzkumu a vývoje v oblasti letectví, přispěly v uplynulých desetiletích k významnému snížení emisí. Globální nárůst letecké dopravy byl ale rychlejší než snižování emisí v tomto odvětví. Ačkoliv lze předpokládat, že ***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 ve střednědobém a dlouhodobém*** horizontu. Tento potenciál však v současné době zůstává do značné míry nevyužit ***a vyžaduje dlouhodobou podporu pro další vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv a pro výzkum nových leteckých motorů a technologií***. |

([10]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020)0789), 9.12.2020.

([10]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020)0789), 9.12.2020.

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 8**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 7 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(7a) Zastřešující zásada „energetická účinnost v první řadě“ by měla být zavedena i mimo energetický systém, ve všech odvětvích, včetně dopravy, a to i letecké. Měla by být zejména nedílnou součástí politiky, plánování a investičních rozhodnutí týkajících se zavádění energeticky účinnějších motorů a udržitelných alternativních paliv a technologií, včetně rychlého vývoje letadel poháněných elektřinou z obnovitelných zdrojů nebo zeleným vodíkem.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 9**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 8**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (8) Udržitelná letecká paliva jsou kapalná paliva typu „drop-in“, která jsou zastupitelná konvenčními leteckými palivy a kompatibilní se stávajícími leteckými motory. Pro využití v civilním nebo vojenském letectví bylo na celosvětové úrovni certifikováno několik způsobů výroby udržitelných leteckých paliv. Udržitelná letecká paliva jsou technologicky připravena hrát významnou roli ve snižování emisí z letecké dopravy, a to již ve velmi krátkodobém horizontu. Očekává se, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu budou v palivové skladbě převažovat. Udržitelná letecká paliva by kromě toho – a s podporou vhodných mezinárodních palivových norem – mohla přispět ke snížení obsahu aromátů ve finálním palivu používaném provozovatelem, což by napomohlo snížení emisí jiných než $CO_2$. Očekává se, že k dekarbonizaci letecké dopravy ***začnou postupně přispívat i další alternativní pohony letadel***, ***jako jsou elektřina nebo tekutý vodík***, a to ***nejdříve u letů na krátké vzdálenosti***. | (8) Udržitelná letecká paliva jsou ***letecká paliva, jež zahrnují*** kapalná paliva typu „drop-in“, která jsou zastupitelná konvenčními leteckými palivy a kompatibilní se stávajícími leteckými motory***, jakož i vodík a elektřinu***. Pro využití v civilním nebo vojenském letectví bylo na celosvětové úrovni certifikováno několik způsobů výroby udržitelných leteckých paliv. Udržitelná letecká paliva jsou technologicky připravena hrát významnou roli ve snižování emisí z letecké dopravy, a to již ve velmi krátkodobém horizontu. Očekává se, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu budou v palivové skladbě převažovat. Udržitelná letecká paliva by kromě toho – a s podporou vhodných mezinárodních palivových norem ***a s podporou agentury EASA při koncipování těchto norem*** – mohla přispět ke snížení obsahu aromátů ve finálním palivu používaném provozovatelem, což by napomohlo snížení emisí jiných než $CO_2$. ***Velmi slibnými technologiemi jsou i další udržitelná 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 ještě více urychlí vědecký vývoj, zavádění těchto technologií a související komerční inovace, neboť hospodářským subjektům umožní uvažovat o těchto technologiích, až budou vyspělé a komerčně dostupné, ve vztahu k pověření týkajícímu se udržitelných leteckých paliv, jak je stanoveno v tomto nařízení. To zvýší i jistotu a předvídatelnost trhu a bude působit jako pobídka pro nezbytné investice do nových technologií.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 10**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 9**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (9) Postupné zavádění udržitelných leteckých paliv na trh letecké dopravy bude pro letecké společnosti představovat dodatečné náklady na palivo, neboť tyto palivové technologie jsou v současné době nákladnější na výrobu než konvenční letecké palivo. Předpokládá se, že tím dojde k prohloubení dosavadních problémů s rovnými podmínkami na trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, a že to povede k dalším narušením hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel a letišti. Toto nařízení by mělo přijmout opatření, jež zabrání negativnímu dopadu zavedení udržitelných leteckých paliv na konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy, a to stanovením harmonizovaných požadavků pro celou Unii. | (9) Postupné zavádění udržitelných leteckých paliv na trh letecké dopravy bude pro letecké společnosti představovat dodatečné náklady na palivo, neboť tyto palivové technologie jsou v současné době nákladnější na výrobu než konvenční letecké palivo. Předpokládá se, že tím dojde k prohloubení dosavadních problémů s rovnými podmínkami na trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, a že to povede k dalším narušením hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel a letišti***, a to i v souvislosti s prováděním programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) a systému EU ETS***. Toto nařízení by mělo přijmout opatření, jež zabrání negativnímu dopadu zavedení udržitelných leteckých paliv na konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy, a to stanovením harmonizovaných požadavků pro celou Unii***, včetně společných definicí a společného stanovování cílů na úrovni EU***. |

**Pozměňovací návrh 11**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 10**

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

**Pozměňovací návrh 12**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 10 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(10a) S cílem zabránit narušení hospodářské soutěže na mezinárodním trhu v oblasti letecké dopravy, které by mohlo vést ke ztrátě dopravních toků spojujících letiště v EU a k úniku uhlíku, a za účelem vytvoření celosvětového trhu s udržitelnými leteckými palivy, by měla vnější politika Unie v oblasti letectví celosvětově vést přechod k používání udržitelných paliv, měla by být součástí mezinárodních jednání s cílem harmonizovat definice a normy pro udržitelná letecká paliva a měla by podpořit mezinárodní sbližování pravidel týkajících se výroby, zavádění a čerpání udržitelných leteckých paliv. Je proto důležité, aby Unie pokračovala ve svém úsilí v rámci organizace ICAO a pracovala na vytvoření ambiciózního celosvětového systému, který bude podporovat celosvětový trh s udržitelnými leteckými palivy a zajistí rovné podmínky na mezinárodní úrovni. Komise a členské státy by proto měly na valné hromadě ICAO prosazovat okamžité zahájení jednání o ambiciózním globálním politickém rámci na úrovni ICAO pro zavádění udržitelných leteckých paliv. Jakmile bude takový globální politický rámec přijat, měla by Komise zajistit, aby ustanovení tohoto nařízení byla slučitelná a soudržná s globálním rámcem a mezinárodními normami a aby je doplňovala, a zaručit tak soudržné provádění a rovné podmínky na mezinárodní úrovni. Kromě toho by Komise a členské státy měly usilovat o to, aby komplexní mnohostranné a dvoustranné dohody o letecké dopravě a leteckých službách zahrnovaly rovnocenná závazná ustanovení o pověření k přimíchávání udržitelných leteckých paliv za účelem využívání těchto paliv. Komise by dále měla pravidelně posuzovat, zda nemají ustanovení tohoto nařízení nepříznivý dopad na fungování vnitřního trhu v oblasti letectví, konkurenceschopnost tohoto odvětví, rovné podmínky na mezinárodní úrovni, pokud jde o letecké dopravce a letištní uzly, a na možné přesměrování vedoucí k úniku uhlíku, a případně předložit nápravná opatření k řešení těchto nepříznivých účinků.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 13**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 12**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (12) Proto je třeba stanovit jednotná pravidla pro vnitřní trh letecké dopravy, která by doplnila směrnici (EU) 2018/2001 a splnila její celkové cíle vyřešením specifických potřeb a požadavků vnitřního trhu EU v oblasti letectví. Cílem tohoto nařízení je zejména předejít fragmentaci trhu letecké dopravy ***a*** zabránit možným narušením hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty nebo nekalým praktikám předcházení nákladům, pokud jde o doplňování paliva, ze strany provozovatelů letadel. | (12) Proto je třeba stanovit jednotná pravidla pro vnitřní trh letecké dopravy, která by doplnila směrnici (EU) 2018/2001 a splnila její celkové cíle vyřešením specifických potřeb a požadavků vnitřního trhu EU v oblasti letectví ***a podporou udržitelných paliv v letecké dopravě***. Cílem tohoto nařízení je zejména předejít fragmentaci ***unijního*** trhu letecké dopravy, zabránit možným narušením hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty nebo nekalým praktikám předcházení nákladům, pokud jde o doplňování paliva, ze strany provozovatelů letadel ***a podporovat inovace a výrobu v Unii. Na úrovni EU i na vnitrostátní úrovni musí být poskytována cílená podpora a financování, ale i pobídky pro partnerství veřejného a soukromého sektoru s cílem urychlit zavádění udržitelných leteckých paliv.*** |

**Pozměňovací návrh 14**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 15**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (15) Toto nařízení by se ***mělo vztahovat na letadla využívaná v civilním letectví pro účely obchodní letecké dopravy.*** Nemělo ***by se*** vztahovat na ***letadla, jako jsou vojenská letadla,*** letadla využívaná v rámci operací pro humanitární, pátrací, záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely ***odstraňování následků*** katastrof, ***jakož i na letadla používaná k celním, policejním a hasičských operacím. Lety provozované za těchto okolností mají totiž výjimečnou povahu, a jako takové nemohou být vždy plánovány stejným způsobem jako pravidelné lety. V důsledku povahy těchto operací nemusejí být tyto lety vždy schopny splnit povinnosti podle tohoto nařízení, protože by pro ně mohly představovat zbytečnou zátěž.*** Aby toto nařízení přispělo k rovným podmínkám na celém jednotném trhu EU v oblasti letecké dopravy, mělo by se vztahovat na ***co největší část*** | (15) Toto nařízení by se nemělo vztahovat na letadla využívaná v rámci operací pro humanitární, pátrací, záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely ***boje proti následkům*** katastrof, ***neboť*** lety za těchto okolností ***jsou výjimečné povahy*** a ***nelze je*** vždy ***naplánovat*** stejným způsobem jako lety ***pravidelné***. ***V důsledku povahy těchto operací nemusejí být tyto lety vždy schopny splnit povinnosti podle tohoto nařízení, protože by pro ně mohly představovat zbytečnou zátěž. Toto nařízení by se mělo vztahovat na letadla využívaná v civilním letectví pro účely obchodní letecké dopravy. Nemělo by se vztahovat na vojenská letadla ani na letadla používaná k celním, policejním a hasičských operacím.*** Aby toto nařízení přispělo k rovným podmínkám na celém jednotném trhu EU v oblasti letecké dopravy ***a aby podpořilo rozvoj trhu s udržitelnými leteckými palivy*** |

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| obchodní ***letecké dopravy provozované*** z letišť nacházejících se na území EU. Aby byla zachována letecká konektivita ve prospěch občanů, podniků a regionů EU, ***je současně důležité nezatěžovat provoz letecké dopravy na malých letištích nepřiměřenými požadavky. Měla by být stanovena prahová hodnota objemu roční letecké přepravy cestujících a nákladu; na letiště nedosahující této mezní hodnoty by se toto nařízení nevztahovalo; působnost nařízení by ovšem měla pokrývat alespoň 95 % celkové přepravy odlétající z letišť v Unii. Z téhož důvodu by měla být stanovena prahová hodnota, jíž by byli z působnosti nařízení vyňati provozovatelé letadel, na které připadá velmi malý počet odletů z letišť nacházejících se na území EU.*** | ***(SAF) a potřebné infrastruktury pro tato paliva v celé EU***, mělo by se vztahovat na ***veškerou*** obchodní ***leteckou dopravu provozovanou*** z letišť nacházejících se na území EU. Aby byla zachována letecká konektivita ve prospěch občanů, podniků a regionů EU, ***byla zajištěna potřebná flexibilita umožňující dodavatelům paliv dodávat a leteckým společnostem čerpat udržitelná letecká paliva nákladově nejefektivnějším způsobem a aby nebyl zatěžován provoz letecké dopravy*** na ***malých letištích nepřiměřenými požadavky, včetně prvků systému „book and claim“, je současně třeba jako přechodnou fázi vytvořit mechanismus flexibility. S cílem zabránit nepatřičnému narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu by se měly po uplynutí tohoto přechodného období požadavky stanovené v tomto nařízení vztahovat rovným způsobem na všechna letiště v Unii a na všechny komerční provozovatele letadel, kteří na letišti Unie vzlétají nebo přistávají.*** |

**Pozměňovací návrh 15**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 15 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(15a) 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 základnímu zboží 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.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 16**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 16 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(16a) Je nezbytné, aby byl sdílený soubor způsobilých udržitelných vstupních surovin co možná nejširší, s cílem maximalizovat potenciál pro zvýšení výroby udržitelných leteckých paliv za přijatelnou cenu. Seznam vstupních surovin způsobilých podle tohoto nařízení by neměl být neměnný, ale měl by se v čase vyvíjet tak, aby zahrnoval i nové udržitelné vstupní suroviny. Za tímto účelem by měla Komise v souladu s čl. 28 odst. 6 směrnice (EU) 2018/2001 seznam vstupních surovin uvedený v částech A a B přílohy IX alespoň každé dva roky přezkoumat s cílem doplnit nové vstupní suroviny. Nové vstupní suroviny doplněné do přílohy IX by měly být přímo způsobilé pro výrobu udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení.*** |

**Pozměňovací návrh 17**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 17**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (17) Z důvodů udržitelnosti by neměla být způsobilá paliva na bázi potravinářských a krmných plodin. Pokud totiž pěstování plodin pro biopaliva nahradí tradiční pěstování plodin pro potravinářské a krmné účely, dochází k nepřímé změně ve využívání půdy. Taková dodatečná poptávka zvyšuje tlak na půdu a může vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což přivodí další emise skleníkových plynů a obavy o ztrátu biologické rozmanitosti. Výzkum ukazuje, že míra tohoto účinku závisí na mnoha faktorech, včetně druhu suroviny použité pro výrobu paliva, úrovně dodatečné poptávky po surovině, která je vyvolána používáním biopaliv, jakož i míry, do jaké je půda s velkou zásobou uhlíku celosvětově chráněna. Nejvyšší rizika nepřímé změny ve využívání půdy byla identifikována u biopaliv, paliv vyrobených ze surovin, u nichž je pozorováno výrazné rozšíření produkční plochy na půdu s velkou zásobou uhlíku. Proto by neměla být podporována paliva na bázi potravinářských a krmných plodin. Tento přístup je v souladu s unijní politikou a zejména se směrnicí (EU) | (17) Z důvodů udržitelnosti by neměla být způsobilá paliva na bázi potravinářských a krmných plodin***, včetně biopaliv, jež s sebou nesou velké riziko nepřímé změny ve využívání půdy, jako jsou biopaliva na bázi palmového oleje***. Pokud totiž pěstování plodin pro biopaliva nahradí tradiční pěstování plodin pro potravinářské a krmné účely, dochází k nepřímé změně ve využívání půdy. Taková dodatečná poptávka zvyšuje tlak na půdu a může vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což přivodí další emise skleníkových plynů a obavy o ztrátu biologické rozmanitosti. Výzkum ukazuje, že míra tohoto účinku závisí na mnoha faktorech, včetně druhu suroviny použité pro výrobu paliva, úrovně dodatečné poptávky po surovině, která je vyvolána používáním biopaliv, jakož i míry, do jaké je půda s velkou zásobou uhlíku celosvětově chráněna. Nejvyšší rizika nepřímé změny ve využívání půdy byla identifikována u biopaliv, paliv vyrobených ze surovin, u nichž je pozorováno výrazné rozšíření produkční plochy na půdu s velkou zásobou uhlíku. Proto by neměla být podporována paliva na bázi |

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 2018/2001, která omezuje a stanoví horní hranici využití takových biopaliv v silniční a železniční dopravě s ohledem na jejich nižší přínos pro životní prostředí, nižší výkonnost, pokud jde o potenciál ke snižování emisí skleníkových plynů, a větší obavy z hlediska udržitelnosti. Vedle emisí skleníkových plynů souvisejících s nepřímými změnami ve využívání půdy, které mohou částečně či zcela anulovat úspory emisí skleníkových plynů z jednotlivých biopaliv, představují nepřímé změny ve využívání půdy také riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvlášť závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby vyvolaným významným nárůstem poptávky. V odvětví letecké dopravy momentálně existuje nevýznamná míra poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, neboť více než 99 % leteckých paliv, která se v současnosti používají, je fosilního původu. Proto je vhodné předejít vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, pokud by bylo jejich použití podpořeno podle tohoto nařízení. Nezpůsobilost biopaliv na bázi plodin podle tohoto nařízení rovněž minimalizuje riziko zpomalení dekarbonizace silniční dopravy, které by jinak mohlo vyplynout z přesunu biopaliv na bázi plodin z odvětví silniční dopravy do odvětví letecké dopravy. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, neboť silniční doprava je zatím stále nejvíce znečišťujícím druhem dopravy. | potravinářských a krmných plodin. Tento přístup je v souladu s unijní politikou a zejména se směrnicí (EU) 2018/2001, která omezuje a stanoví horní hranici využití takových biopaliv v silniční a železniční dopravě s ohledem na jejich nižší přínos pro životní prostředí, nižší výkonnost, pokud jde o potenciál ke snižování emisí skleníkových plynů, a větší obavy z hlediska udržitelnosti. Vedle emisí skleníkových plynů souvisejících s nepřímými změnami ve využívání půdy, které mohou částečně či zcela anulovat úspory emisí skleníkových plynů z jednotlivých biopaliv, představují nepřímé změny ve využívání půdy také riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvlášť závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby vyvolaným významným nárůstem poptávky. V odvětví letecké dopravy momentálně existuje nevýznamná míra poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, neboť více než 99 % leteckých paliv, která se v současnosti používají, je fosilního původu. Proto je vhodné předejít vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, pokud by bylo jejich použití podpořeno podle tohoto nařízení. Nezpůsobilost biopaliv na bázi plodin podle tohoto nařízení rovněž minimalizuje riziko zpomalení dekarbonizace silniční dopravy, které by jinak mohlo vyplynout z přesunu biopaliv na bázi plodin z odvětví silniční dopravy do odvětví letecké dopravy. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, neboť silniční doprava je zatím stále nejvíce znečišťujícím druhem dopravy. |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 18**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 17 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(17a) Pro řádné fungování tohoto nařízení mají zásadní význam přesné a správné informace o vlastnostech udržitelných leteckých paliv. S cílem podpořit důvěru spotřebitelů a zajistit transparentnost a sledovatelnost jsou dodavatelé paliv odpovědní za poskytování správných informací o vlastnostech dodávaného paliva, jeho vlastnostech z hlediska udržitelnosti a původu vstupních surovin používaných při výrobě paliva. Tyto informace jsou vykazovány v databázi Unie zřízené podle článku 28 směrnice (EU) 2018/2001 (směrnice o obnovitelných zdrojích energie). Dodavatelé paliv, o nichž bylo prokázáno, že poskytli o vlastnostech nebo původu paliv, která dodávají, zavádějící nebo nepřesné informace, by měli být sankcionováni. Členské státy musí zajistit, aby dodavatelé paliv do databáze Unie vkládali včasné a přesné informace a aby tyto informace byly ověřené a auditované. Za účelem boje proti možným podvodům a vzhledem k tomu, že podstatná část vstupních surovin potřebných pro výrobu udržitelných leteckých paliv pochází ze zemí mimo Unii, je nezbytné, aby členské státy ve spolupráci s příslušnými evropskými orgány posílily kontrolní mechanismus pro přepravu, mimo jiné prováděním kontrol na místě. V tomto ohledu Komise zveřejní prováděcí nařízení o certifikaci udržitelnosti v souladu s čl. 30 odst. 8 směrnice (EU) 2018/2001 s cílem dále harmonizovat a posílit pravidla týkající se spolehlivosti, transparentnosti a nezávislých auditů, jakož i spolupráce příslušných orgánů členských států při dohledu nad audity.*** |

**Pozměňovací návrh 19**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 18**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (18) Aby subjekty na trhu letecké dopravy a trhu paliv získaly jistotu ohledně způsobilosti udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení, je nezbytný jednotný, jasný a robustní rámec udržitelnosti. Aby byl zajištěn soulad s dalšími souvisejícími politikami EU, měla by být způsobilost udržitelných leteckých paliv stanovena v souladu s kritérii udržitelnosti stanovenými v článku 29 směrnice 2018/2001 ([12]). | (18) Aby subjekty na trhu letecké dopravy a trhu paliv získaly ***právní*** jistotu ***a kontinuitu*** ohledně způsobilosti udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení, je nezbytný jednotný, jasný a robustní rámec udržitelnosti. Aby byl zajištěn soulad s dalšími souvisejícími politikami EU, měla by být způsobilost udržitelných leteckých paliv stanovena v souladu s kritérii udržitelnosti stanovenými v článku 29 směrnice ***(EU)*** 2018/2001 ([12]). |
| ([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001 | ([12]) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001 |

**Pozměňovací návrh 20**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 19**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (19) Cílem tohoto nařízení by mělo být zajistit, aby provozovatelé letadel mohli soutěžit na základě rovných příležitostí, pokud jde o přístup k udržitelným leteckým palivům. Aby nedocházelo k narušením hospodářské soutěže na trhu leteckých služeb, měly by být na všechna letiště v Unii, na něž se vztahuje toto nařízení, dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Přestože trh bude moci svobodně dodávat a používat větší množství udržitelných paliv, mělo by toto nařízení zajistit, aby povinné minimální podíly udržitelných leteckých paliv byly na všech dotčených letištích stejné. Nahrazuje veškeré požadavky stanovené přímo nebo nepřímo na vnitrostátní nebo regionální úrovni, které po provozovatelích letadel či dodavatelích leteckých paliv požadují, aby používali nebo dodávali udržitelná letecká paliva v jiných cílových množstvích, než jsou ta, která předepisuje toto nařízení. Aby byl vytvořen jasný a předvídatelný právní rámec, a byl tak podpořen vývoj a zavádění nejvíce udržitelných a inovativních technologií výroby paliv s potenciálem růstu ke splnění budoucích potřeb, mělo by toto nařízení stanovit postupně se zvyšující minimální podíly syntetických leteckých paliv. S ohledem na významný dekarbonizační potenciál syntetických leteckých paliv a s ohledem na jejich | (19) Cílem tohoto nařízení by mělo být zajistit, aby provozovatelé letadel mohli soutěžit na základě rovných příležitostí, pokud jde o přístup k udržitelným leteckým palivům. Aby nedocházelo k narušením hospodářské soutěže na trhu leteckých služeb, měly by být na všechna letiště v Unii, na něž se vztahuje toto nařízení, dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Přestože trh bude moci svobodně dodávat a používat větší množství udržitelných paliv, mělo by toto nařízení zajistit, aby povinné minimální podíly udržitelných leteckých paliv byly na všech dotčených letištích stejné. ***Dostupnost surovin a výrobní kapacita pro udržitelné letecké palivo nejsou neomezené. Situace, kdy by některé členské státy přijaly na vnitrostátní úrovni celkovou vyšší povinnost dodávek udržitelných leteckých paliv, by zintenzivnila konkurenční boj o suroviny s ostatními odvětvími dopravy a energetiky a mohla by vést k nedostatku dodávek v jiných regionech. Oslabilo by to schopnost provozovatelů letadel v těchto regionech dekarbonizovat a nespravedlivě by to zvýšilo jejich náklady na dodržování předpisů, zejména systému EU ETS, což by vedlo k narušení trhu a celkovému znevýhodnění v hospodářské soutěži. Proto by měly být na úrovni EU stanoveny společné cíle pro celkovou*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
| --- | --- |
| aktuálně odhadované výrobní náklady je nutné stanovit dílčí povinnost týkající se těchto paliv. Jsou-li vyráběna z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou syntetická letecká paliva přinést až 100 % úsporu emisí v porovnání s konvenčními leteckými palivy. Tato paliva mají rovněž výrazné výhody oproti dalším typům udržitelných leteckých paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů (zejména vody) ve výrobním procesu. Náklady na výrobu syntetických leteckých paliv jsou ale v současné době podle odhadů 3krát až 6krát vyšší než tržní cena konvenčního leteckého paliva. Proto by toto nařízení mělo stanovit dílčí povinnost týkající se speciálně této technologie. Zařazení dalších typů syntetických paliv, jako jsou syntetická paliva s nízkým obsahem uhlíku, která dosahují vysokého snížení emisí skleníkových plynů, do působnosti tohoto nařízení by mohlo být zváženo při budoucích revizích, pokud budou taková paliva definována podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie. | ***výrobu a využívání udržitelných leteckých paliv. Toto nařízení*** nahrazuje veškeré požadavky stanovené přímo nebo nepřímo na vnitrostátní nebo regionální úrovni, které po provozovatelích letadel či dodavatelích leteckých paliv požadují, aby používali nebo dodávali udržitelná letecká paliva v jiných cílových množstvích, než jsou ta, která předepisuje toto nařízení. Aby byl vytvořen jasný a předvídatelný právní rámec, a byl tak podpořen vývoj a zavádění nejvíce udržitelných a inovativních technologií výroby paliv s potenciálem růstu ke splnění budoucích potřeb, mělo by toto nařízení stanovit postupně se zvyšující minimální podíly syntetických leteckých paliv. S ohledem na významný dekarbonizační potenciál syntetických leteckých paliv a s ohledem na jejich aktuálně odhadované výrobní náklady je nutné stanovit dílčí povinnost týkající se těchto paliv. Jsou-li vyráběna z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou syntetická letecká paliva přinést až 100 % úsporu emisí v porovnání s konvenčními leteckými palivy. Tato paliva mají rovněž výrazné výhody oproti dalším typům udržitelných leteckých paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů (zejména vody) ve výrobním procesu. Náklady na výrobu syntetických leteckých paliv jsou ale v současné době podle odhadů 3krát až 6krát vyšší než tržní cena konvenčního leteckého paliva. Proto by toto nařízení mělo stanovit dílčí povinnost týkající se speciálně této technologie. Zařazení dalších typů syntetických paliv, jako jsou syntetická paliva s nízkým obsahem uhlíku, která dosahují vysokého snížení emisí skleníkových plynů, do působnosti tohoto nařízení by mohlo být zváženo při budoucích revizích, pokud budou taková paliva definována podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie. ***Kromě toho mohou díky své schopnosti udržitelně získávat uhlík hrát důležitou roli syntetická letecká paliva s $CO_2$ získávaným zachycováním přímo z ovzduší a ta by měla být dále podporována.*** |

**Pozměňovací návrh 21**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 19 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(19a) Dostupnost surovin a výrobní kapacita pro udržitelná letecká paliva nejsou neomezené. Intenzivnější hospodářská soutěž o omezené vstupní suroviny by mohla vést k nedostatku dodávek a narušení trhu, a tím negativně ovlivnit konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy jako celku. S cílem zajistit rovné podmínky a zabránit roztříštěnosti vnitřního trhu by se měly v celé Unii uplatňovat harmonizované požadavky na minimální podíly používání udržitelných leteckých paliv. Při plnění těchto unijních harmonizovaných objemových podílů v souladu s přílohou I však mohou členské státy přijmout vnitrostátní opatření, podpůrné politiky a iniciativy zaměřené na zvýšení úrovně výroby a používání udržitelných leteckých paliv, včetně syntetických leteckých paliv, na svém území, například poskytováním finanční podpory. Tato vnitrostátní opatření by měla být transparentní, nediskriminační, přiměřená a obecné povahy a měla by být otevřená všem podnikům. Navíc vzhledem k tomu, že toto nařízení nestanovuje maximální podíl udržitelných leteckých paliv, mohou letecké společnosti a dodavatelé paliv provádět ambicióznější environmentální politiky s vyšší mírou používání a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celých provozních sítích, aniž by docházelo k převážení paliva. Za tímto účelem by se letecké společnosti a dodavatelé pohonných hmot mohli prostřednictvím smluvních ujednání dohodnout na vzájemných závazcích týkajících se výroby, dodávek a nákupu předem určených množství udržitelných leteckých paliv, včetně těch, která překračují minimální podíly stanovené v příloze I. Tato smluvní ujednání mohou rovněž pokrýt právní odpovědnost a stanovit podmínky pro finanční vyrovnání v případě nedodání.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 22**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 19 b (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(19b) Důležitou roli ve vývoji směrem k udržitelnějšímu letectví může hrát poptávka spotřebitelů. Aby se však spotřebitelé mohli informovaně rozhodovat, je zapotřebí více solidních, spolehlivých, nezávislých a harmonizovaných informací o dopadu letů na životní prostředí v souladu s akčním plánem Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Za tímto účelem by měl být zaveden komplexní systém Unie pro označování vlivu letecké dopravy na životní prostředí, který by uživatelům leteckých služeb mohl poskytovat jasné, transparentní, komplexní, uživatelsky přívětivé a snadno srozumitelné informace o vlivu letecké dopravy na životní prostředí. To bude pro rozhodování spotřebitelů silným faktorem, který dále podpoří používání udržitelných leteckých paliv a další opatření v oblasti udržitelnosti ze strany provozovatelů letadel. Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) je již zodpovědná za environmentální certifikaci letadel a spolupracuje se zúčastněnými stranami na vývoji systému environmentálního označování pro letectví, který se bude vztahovat na letadla, provozovatele letadel a obchodní leteckou dopravu. Agentura EASA by měla být pověřena dalším vývojem, zaváděním a provozováním tohoto systému, aby byla zajištěna jeho nezávislost, technická spolehlivost a součinnost s dalšími opatřeními EU.*** |

**Pozměňovací návrh 23**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 20**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (20) Je nezbytné zajistit, aby minimální podíly udržitelných leteckých paliv mohly být na trh letecké dopravy dodávány bez problémů a bez výpadků dodávek. K tomuto účelu je třeba naplánovat dostatečnou přípravnou lhůtu, aby odvětví udržitelných paliv mohlo odpovídajícím způsobem rozšířit svou výrobní kapacitu. Dodávky udržitelných leteckých paliv by měly být ***povinné od roku*** 2025. Aby byla zajištěna právní jistota a předvídatelnost trhu a investice byly trvale směrovány do výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv, měly by být také podmínky tohoto nařízení dlouhodobě stabilní. | (20) Je nezbytné zajistit, aby minimální podíly udržitelných leteckých paliv mohly být na trh letecké dopravy dodávány bez problémů a bez výpadků dodávek. K tomuto účelu je třeba naplánovat dostatečnou přípravnou lhůtu ***a zavést mechanismus flexibility***, aby odvětví udržitelných paliv mohlo odpovídajícím způsobem rozšířit svou výrobní kapacitu ***a aby mohli dodavatelé leteckých paliv a provozovatelé letadel plnit své povinnosti co nákladově nejefektivnějším způsobem, aniž by se snížily celkové environmentální ambice tohoto nařízení***. Dodávky udržitelných leteckých paliv by měly být ***zahájeny v roce*** 2025***, přičemž by měla být zajištěna flexibilita v rámci mechanismu flexibility v oblasti udržitelných leteckých paliv***. Aby byla zajištěna právní jistota a předvídatelnost trhu a investice byly trvale směrovány do výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv, měly by být také podmínky tohoto nařízení dlouhodobě stabilní. |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 24**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 21**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (21) Se zavedením a rozšířením udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii může v důsledku zvýšení nákladů na letecká paliva docházet k rozšíření praktik převážení paliva (tzv. „fuel tankering").. Praktiky převážení paliva nejsou udržitelné a je třeba se jim vyhýbat, neboť hatí snahy Unie o snižování environmentálních dopadů dopravy. Tyto praktiky by byly v rozporu s cíli v oblasti dekarbonizace letecké dopravy, neboť zvýšená hmotnost letadla by u daného letu zvýšila spotřebu paliva a související emise. Praktiky převážení paliva by rovněž ohrozily rovné podmínky mezi provozovateli letadel i mezi letišti v Unii. Toto nařízení by tudíž mělo požadovat, aby provozovatelé letadel doplňovali palivo před odletem z daného letiště v Unii. Množství paliva načerpané před odletem z daného letiště v Unii by mělo být úměrné množství paliva nutnému k provedení letů odlétajících z daného letiště s ohledem na nutný soulad s bezpečnostními pravidly pro nakládání s palivy. Tento požadavek zajistí, aby se rovné podmínky pro provoz v Unii vztahovaly stejnoměrně na unijní i zahraniční provozovatele a současně byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí. Vzhledem k tomu, že nařízení nestanovuje maximální podíl udržitelných leteckých paliv na celkových leteckých palivech, mohou si letecké společnosti a dodavatelé paliv předsevzít ambicióznější environmentální politiky s vyšším podílem použití a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celkových provozních sítích, jejichž součástí nebude praktika převážení paliva. | (21) Se zavedením a rozšířením udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii může v důsledku zvýšení nákladů na letecká paliva docházet k rozšíření praktik převážení paliva (tzv. „fuel tankering") **z *ekonomických důvodů***. Praktiky převážení paliva **z *ekonomických důvodů*** nejsou udržitelné a je třeba se jim vyhýbat, neboť hatí snahy Unie o snižování environmentálních dopadů dopravy. Tyto praktiky by byly v rozporu s cíli v oblasti dekarbonizace letecké dopravy, neboť zvýšená hmotnost letadla by u daného letu zvýšila spotřebu paliva a související emise. Praktiky převážení paliva by rovněž ohrozily rovné podmínky mezi provozovateli letadel i mezi letišti v Unii. Toto nařízení by tudíž mělo požadovat, aby provozovatelé letadel doplňovali palivo před odletem z daného letiště v Unii. Množství paliva načerpané před odletem z daného letiště v Unii by mělo být úměrné množství paliva nutnému k provedení letů odlétajících z daného letiště s ohledem na nutný soulad s bezpečnostními pravidly pro nakládání s palivy. Tento požadavek zajistí, aby se rovné podmínky pro provoz v Unii vztahovaly stejnoměrně na unijní i zahraniční provozovatele a současně byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí. Vzhledem k tomu, že nařízení nestanovuje maximální podíl udržitelných leteckých paliv na celkových leteckých palivech, mohou si letecké společnosti a dodavatelé paliv předsevzít ambicióznější environmentální politiky s vyšším podílem použití a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celkových provozních sítích, jejichž součástí nebude praktika převážení paliva. ***V zájmu zajištění rovných podmínek pro lety uvnitř EU a mimo EU by měla Komise pravidelně sledovat a vyhodnocovat případy převážení paliva a informovat o nich.*** |

**Pozměňovací návrh 25**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 21 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(21a) Další využívání udržitelných leteckých paliv, která mají obvykle nižší aromatické koncentrace a nižší obsah síry, přispěje ke snížení klimatických dopadů nesouvisejících s $CO_2$. 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, a to díky jeho vysoké energetické hustotě i nižším nákladům na údržbu v důsledku nižšího obsahu sazí. Koncentrace aromatických látek v leteckých palivech je však třeba snížit při současném dodržování mezinárodních pravidel bezpečnosti paliv a zachování rovných podmínek na mezinárodní úrovni. Agentura EASA by proto měla obsah aromátů a síry v konvenčních leteckých palivech sledovat. Komise by měla nejpozději do 1. ledna 2025 předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí možná opatření, případně včetně legislativních návrhů a norem kvality paliv, s cílem obsah aromátů v leteckých palivech optimalizovat.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 26**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 21 b (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(21b) Kromě dopadů na oteplování klimatu má letecká doprava také negativní dopady na kvalitu ovzduší. Nejvýznamnějšími znečišťujícími látkami jsou částice (PM) včetně ultrajemných částic, oxidy dusíku (NOX) a těkavé organické látky (VOC), přičemž některé z těchto primárních znečišťujících látek produkují další znečišťující látky** ([1a]). **Je zapotřebí dalšího výzkumu účinků ultrajemných částic na zdraví, ale několik studií již prokázalo krátkodobé a dlouhodobé účinky expozice ultrajemným částicím, včetně úmrtnosti, kardiovaskulárních, ischemických onemocnění srdce a plicních onemocnění** ([1b]). **Znečištění ovzduší rovněž přispívá ke ztrátě biologické rozmanitosti, jelikož poškozuje ekosystémy.*** |

([1a]) ***EASA, aviation and air pollution (EASA, letecká doprava a znečištění ovzduší): https://www.easa.europa.eu/eaer/topics/adapting-changing-climate/air-quality***

([1b]) *WHO Global Air Quality Guidelines 2021 (Pokyny Světové zdravotnické organizace (WHO) pro kvalitu ovzduší z roku 2021): https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/345329/9789240034228-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y*

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 27**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 22**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (22) ***Letiště, na která se vztahuje toto nařízení, by měla*** zajistit, aby byla ***poskytnuta*** veškerá ***nutná*** infrastruktura pro dodávky, skladování a doplňování udržitelných leteckých paliv ***tak***, aby to nepředstavovalo překážku pro rozšíření používání těchto udržitelných leteckých paliv. Pokud to bude nutné, agentura by měla být schopna požadovat po letišti v Unii, aby poskytlo informace o dostupné infrastruktuře, která umožní bezproblémovou distribuci a provozovatelům letadel doplňování udržitelných leteckých paliv. Agentura by měla pro letiště a letecké společnosti sloužit jako společné kontaktní místo pro případ, že bude nutné technické objasnění týkající se dostupnosti palivové infrastruktury. | (22) ***Je důležité*** zajistit, aby byla ***k dispozici*** veškerá ***nezbytná*** infrastruktura pro dodávky, skladování a doplňování udržitelných leteckých paliv***, jakož i trvalý a nepřerušovaný přístup dodavatelů paliv k dopravní infrastruktuře pro paliva***, aby to nepředstavovalo překážku pro rozšíření používání těchto udržitelných leteckých paliv. ***Toto nařízení by mělo zohledňovat různé modely správy letišť napříč Unií. V tomto ohledu by proto letiště, na která se vztahuje toto nařízení, nebo případně příslušný řídící orgán centralizované infrastruktury letiště podle článku 8 směrnice Rady 96/67/ES („směrnice o odbavovacích službách“), měly přijmout veškerá nezbytná opatření k zajištění infrastruktury nezbytné pro dodávky, skladování a doplňování těchto udržitelných leteckých paliv a přístupu provozovatelů letadel k nim. Pokud konečnou odpovědnost za poskytování palivové infrastruktury na letišti v Unii přebírá na základě smluvních ujednání jiný subjekt než letiště v Unii nebo případně řídící orgán letiště, měl by být tento subjekt podle smluvního ujednání odpovědný za splnění povinnosti podle článku 6 tohoto nařízení.*** Pokud to bude nutné, agentura by měla být schopna požadovat po letišti v Unii, aby poskytlo informace o dostupné infrastruktuře, která umožní bezproblémovou distribuci a provozovatelům letadel doplňování udržitelných leteckých paliv. Agentura by měla pro letiště a letecké společnosti sloužit jako společné kontaktní místo pro případ, že bude nutné technické objasnění týkající se dostupnosti palivové infrastruktury. ***Až budou vyspělá a komerčně dostupná letadla na elektrický nebo vodíkový pohon, bude nutné, aby letiště, na něž se vztahuje toto nařízení, přijala veškerá nezbytná opatření k zajištění vhodné infrastruktury pro doplňování resp. dobíjení letadel vodíkem a elektřinou v souladu s příslušným plánem jejich zavádění ve vnitrostátním rámci politiky, jak je stanoveno v navrhovaném nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva. Dále by mělo být zajištěno poskytování dodávek elektrické energie letadlům stojícím na letišti v souladu s článkem 12 nařízení XXX [nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR)].*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 28**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 22 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(22a) Mnoho letišť v Unii je zásobováno leteckým palivem hlavně prostřednictvím potrubí z rafinérií nebo směšovacích stanic, kde musí docházet k přimíchávání udržitelných leteckých paliv, aby splňovala bezpečnostní specifikace a požadavky na udržitelnost. Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby umožnily trvalý a nepřerušovaný přístup dodavatelů leteckých paliv k infrastruktuře pro letecké palivo pro civilní dopravu, aby mohli dodávat jak konvenční letecká paliva, tak letecká paliva s podílem udržitelných leteckých paliv. Dodávání udržitelných leteckých paliv na letiště Unie v množství dostatečném pro splnění ustanovení přílohy I alternativními způsoby, jako je silniční/kamionová doprava z rafinérií a směšovacích stanic, je logisticky, prakticky a z hlediska nákladů a sankcí za $CO_2$ neproveditelné. Za účelem zajištění minimálního množství udržitelných leteckých paliv požadovaného tímto nařízením bude nezbytné využít vedle potrubí ve vlastnictví dodavatelů paliv, pokud existují, také tato potrubí, a již existující železniční zařízení.*** |

**Pozměňovací návrh 29**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 24**

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

**Pozměňovací návrh 30**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 26 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(26a) Zavedení povinnosti týkající se míry využívání udržitelných leteckých paliv v Unii by mohlo vést k nepřiměřenému konkurenčnímu znevýhodnění leteckých společností EU provozujících přímé dálkové lety z letiště v Unii ve srovnání s jejich konkurenty, kteří létají přes letištní uzel mimo Unii. S cílem více podpořit využívání udržitelných leteckých paliv v Unii, u nichž se očekává, že jejich ceny se budou v dohledné budoucnosti výrazně lišit od cen paliv konvenčních, by měly mít letecké společnosti nárok na bezplatné povolenky na čerpání udržitelných leteckých paliv v rámci systému ETS.*** |

**Pozměňovací návrh 31**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 27**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (27) ***Je*** zásadně důležité, aby si provozovatelé letadel mohli nárokovat výhody za používání udržitelných leteckých paliv v rámci systémů pro obchodování s emisemi skleníkových plynů, jako je systém EU pro obchodování s emisemi nebo CORSIA, v závislosti na trasách jejich letů. Je přitom ovšem důležité, aby toto nařízení nevedlo ke dvojímu započítávání snížení emisí. Provozovatelům letadel by mělo být umožněno nárokovat si výhody plynoucí z použití stejné šarže udržitelných leteckých paliv pouze jednou. Dodavatelé paliv by měli být povinni poskytovat provozovatelům letadel bezplatně jakékoliv informace týkající se vlastností udržitelného leteckého paliva prodaného danému provozovateli letadel, které budou relevantní pro účely vykazování provozovatelem letadel podle tohoto nařízení nebo podle systému pro obchodování s emisemi skleníkových plynů. | (27) ***S cílem podpořit využívání udržitelných leteckých paliv, jejichž cena se výrazně liší od ceny paliv konvenčních, je*** zásadně důležité, aby si provozovatelé letadel mohli nárokovat výhody za používání udržitelných leteckých paliv v rámci systémů pro obchodování s emisemi skleníkových plynů, jako je systém EU pro obchodování s emisemi nebo CORSIA, v závislosti na trasách jejich letů. Je přitom ovšem důležité, aby toto nařízení nevedlo ke dvojímu započítávání snížení emisí. Provozovatelům letadel by mělo být umožněno nárokovat si výhody plynoucí z použití stejné šarže udržitelných leteckých paliv pouze jednou. Dodavatelé paliv by měli být povinni poskytovat provozovatelům letadel bezplatně jakékoliv informace týkající se vlastností udržitelného leteckého paliva prodaného danému provozovateli letadel, které budou relevantní pro účely vykazování provozovatelem letadel podle tohoto nařízení nebo podle systému pro obchodování s emisemi skleníkových plynů. |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 32**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 28**

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

**Pozměňovací návrh 33**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 29**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (29) Sankce pro dodavatele, kteří nesplní cíle stanovené v tomto nařízení, by měly být doplněny povinností dodat na trh deficit, o který nebyla kvóta splněna, v nadcházejícím roce. | (29) Sankce pro dodavatele, kteří nesplní cíle stanovené v tomto nařízení, by měly být doplněny povinností dodat na trh deficit, o který nebyla kvóta splněna, v nadcházejícím roce. ***Avšak s cílem zabránit nepřiměřeným dvojím sankcím v případech, které jsou mimo přímou kontrolu dodavatele paliva, by se povinnost dodat na trh deficit uplatňovat neměla, pokud Komise usoudí, že je tento deficit způsoben nedostatečnou dostupností zdrojů.*** |

**Pozměňovací návrh 34**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 29 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(29a) Úspěšný přechod k udržitelnému letectví vyžaduje integrovaný přístup a odpovídající napomáhající 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, při zohlednění zásady „energetická účinnost v první řadě“. Za tímto účelem by měly být příjmy plynoucí ze sankcí podle tohoto nařízení převedeny do nového fondu pro udržitelné letectví. Kromě toho by podpoře dalšího rozvoje a rozšíření výroby udržitelných leteckých paliv v Evropě mohlo pomoci zřízení evropské aliance pro udržitelná letecká paliva, a to do jednoho roku po vstupu tohoto nařízení v platnost, na dobrovolném základě a za koordinace Komise, mimo jiné tím, že by tato aliance sdružovala celý průmyslový hodnotový řetězec, podporovala zavádění nejinovativnějších technologií a určovala by politiky a vývoj trhu, s přihlédnutím k zásadě technologické neutrality.*** |

**Pozměňovací návrh 35**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 29 b (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(29b) Výzkum a inovace budou hrát významnou roli při vývoji udržitelných syntetických leteckých paliv a budování výrobních kapacit. V příslušných programech financování Unie, které určí Komise, je třeba jasně stanovit odpovídající investiční prioritu.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 36**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 29 c (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(29c) Vývoj a výroba udržitelných leteckých paliv se musí v nadcházejících letech exponenciálně zvýšit. Unie a členské státy by měly investovat do projektů výzkumu a výroby udržitelného leteckého paliva, protože představují jak environmentální, tak průmyslovou šanci. Výroba udržitelných leteckých paliv by se měla soustředit v Unii a vytvořit tak průmyslové, pracovní a výzkumné příležitosti ve všech členských státech.*** |

**Pozměňovací návrh 37**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 30**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (30) Toto nařízení by mělo obsahovat ustanovení týkající se pravidelných zpráv Evropskému parlamentu a Radě ohledně vývoje trhu letecké dopravy a trhu s palivy, účinnosti klíčových prvků nařízení, jako jsou minimální podíly udržitelných leteckých paliv, výše správních pokut nebo vývoje politik týkajících se používání udržitelných leteckých paliv na mezinárodní úrovni. Tyto prvky jsou klíčové pro jasný přehled o současném stavu trhu s leteckými palivy a měly by být zohledněny při zvažování budoucí revize tohoto nařízení. | (30) Toto nařízení by mělo obsahovat ustanovení týkající se pravidelných zpráv Evropskému parlamentu a Radě ohledně vývoje trhu letecké dopravy a trhu s palivy, účinnosti klíčových prvků nařízení, jako jsou minimální podíly udržitelných leteckých paliv, výše správních pokut nebo vývoje politik týkajících se používání udržitelných leteckých paliv na mezinárodní úrovni ***a mělo by náležitě zohledňovat zásadu „jeden předpis přijmout, jeden zrušit“ a cíl, kterým je zjednodušení právních předpisů***. Tyto prvky jsou klíčové pro jasný přehled o současném stavu trhu s leteckými palivy a měly by být zohledněny při zvažování budoucí revize tohoto nařízení. |

**Pozměňovací návrh 38**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 31**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| (31) ***Mělo*** by být ***stanoveno přechodné období*** v délce trvání ***5*** let***, aby měli dodavatelé leteckých paliv, letiště v Unii i provozovatelé*** letadel dost času na provedení nutných technologických a ***logických*** investic. Během této fáze ***bude možné*** používat ***letecká paliva*** s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv k vykompenzování nižších podílů udržitelných leteckých paliv nebo omezené dostupnosti konvenčních leteckých paliv na ***jiných*** letištích. | (31) ***Měl*** by být ***zaveden mechanismus flexibility s přechodným obdobím*** v délce trvání ***10*** let ***od data použitelnosti tohoto nařízení pro dodavatele paliv a provozovatele*** letadel***, aby měli*** dost času na provedení nutných technologických a ***logistických*** investic. Během této fáze ***lze použít prvky systému „book and claim“, který dodavatelům leteckých paliv umožní*** používat ***palivo*** s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv k vykompenzování nižších podílů udržitelných leteckých paliv nebo omezené dostupnosti konvenčních leteckých paliv na ***menších letištích nebo*** letištích ***s logistickým omezením a který provozovatelům letadel umožní, aby si koupili osvědčení spojené s množstvím zakoupených udržitelných leteckých paliv, přičemž zaručí vysokou úroveň environmentální integrity. Tento mechanismus flexibility by rovněž přispěl k zachování leteckých spojení, protože zabrání tomu, aby byly nepřiměřeně postiženy méně propojené evropské regiony s menším počtem alternativních druhů dopravy. S cílem zabránit zneužívání případného dominantního postavení některých účastníků na trhu by měla Komise během tohoto přechodného období plně využívat své pravomoci v oblasti hospodářské soutěže podle článku 102 SFEU. Po uplynutí tohoto desetiletého přechodného období by měly být na všechna letiště v Unii, na něž se vztahuje toto nařízení, dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv, aby nedocházelo k nevhodným narušením hospodářské soutěže na vnitřním trhu.*** |

**Pozměňovací návrh 39**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 31 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(31a) Za účelem dosažení cílů Unie v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050 a cílů Pařížské dohody ve výši 1,5 °C by měla Komise vypracovat plán, jak a kdy bude dosaženo letecké dopravy bez fosilních paliv.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 40**

**Návrh nařízení**

**Bod odůvodnění 31 b (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***(31b) 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 zdůrazňuje potřebu tohoto kroku.*** |

**Pozměňovací návrh 41**

**Návrh nařízení**

**Čl. 1 – název**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Předmět | Předmět ***a cíl*** |

**Pozměňovací návrh 42**

**Návrh nařízení**

**Čl. 2 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Toto nařízení se vztahuje na provozovatele letadel, letiště v Unii a dodavatele leteckých paliv. | Toto nařízení se vztahuje na provozovatele letadel, letiště v Unii***, případně řídící orgány letišť,*** a dodavatele leteckých paliv. |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 43**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| — „letištěm v Unii“ letiště, jak je definováno v čl. 2 odst. ***2*** směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ([13]), ***na kterém byl objem osobní dopravy vyšší než 1 milion cestujících nebo kde byl objem nákladní dopravy vyšší než 100 000 tun za dané vykazované období a*** které se ***nenachází*** v nejvzdálenějším regionu***, jejichž seznam je uveden v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie***; | — „letištěm v Unii“ letiště, jak je definováno v čl. 2 odst. ***1*** směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ([13]), ***které se nenachází v nejvzdálenějším regionu, jejichž seznam je uveden v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie, nebo letiště,*** které se ***nachází*** v nejvzdálenějším regionu ***a které bylo Komisi, agentuře a příslušným orgánům oznámeno jako letiště v Unii***; |
| ([13]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích | ([13]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích |

**Pozměňovací návrh 44**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 2**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| — „provozovatelem letadla“ osoba, která v daném vykazovaném období provozovala minimálně ***729*** letů v obchodní letecké dopravě z letišť v Unii, nebo, pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla; | — „provozovatelem letadla“ osoba, která v daném vykazovaném období provozovala minimálně ***52*** letů v obchodní letecké dopravě z letišť v Unii, nebo pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla***, nebo osoba, která provozovala lety v letecké dopravě z letiště v Unii a požádala Komisi, aby s ní pro účely tohoto nařízení bylo zacházeno jako s provozovatelem letadla, a informovala o tom Komisi, agenturu a příslušné orgány***; |

**Pozměňovací návrh 45**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 2 a (nová)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | — ***„řídícím orgánem letiště“ řídící orgán ve smyslu článku 3 směrnice 96/67/ES, nebo jiný orgán, jemuž dotčený členský stát vyhradil řízení centralizovaných infrastruktur pro distribuci paliv podle článku 8 směrnice 96/67/ES;*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 46**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 5**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| — „udržitelnými leteckými palivy“ letecká paliva ***typu „drop-in“***, a to buď syntetická letecká paliva, pokročilá biopaliva, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 34 směrnice (EU) 2018/2001, nebo biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v příloze IX části B uvedené směrnice, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovená v čl. 29 odst. 2 až 7 uvedené směrnice a jsou certifikována podle článku 30 uvedené směrnice; | — „udržitelnými leteckými palivy“ letecká paliva, a to buď: syntetická letecká paliva, ***kapalná a plynná paliva vyrobená z plynů ze zpracování odpadu a výfukových plynů neobnovitelného původu, které vznikají jako nevyhnutelný a nezáměrný důsledek výrobního procesu v průmyslových zařízeních, jak je uvedeno v čl. 2 druhém pododstavci bodě 35 směrnice (EU) 2018/2001, a která splňují prahovou hodnotu úspor emisí skleníkových plynů uvedenou v čl. 25 odst. 2 druhém pododstavci uvedené směrnice,*** pokročilá biopaliva, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 34 směrnice (EU) 2018/2001, nebo biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v příloze IX části B uvedené směrnice, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovená v čl. 29 odst. 2 až 7 uvedené směrnice a jsou certifikována podle článku 30 ***uvedené směrnice. Do 31. prosince 2034 mohou udržitelná letecká paliva zahrnovat i biopaliva, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovená v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001 a která jsou certifikována podle článku 30 uvedené směrnice, s výjimkou biopaliv vyráběných z „potravinářských a krmných plodin“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40*** uvedené směrnice; |

**Pozměňovací návrh 47**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 8**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| — „syntetickými leteckými palivy“ paliva, jež jsou obnovitelnými palivy jiného než biologického původu, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001, která se používají v letecké dopravě; | — „syntetickými leteckými palivy“ ***obnovitelný vodík nebo obnovitelná elektřina nebo*** paliva, jež jsou obnovitelnými palivy jiného než biologického původu, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001, která se používají v letecké dopravě; |

**Pozměňovací návrh 48**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 9 a (nová)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | — ***„elektřinou z obnovitelných zdrojů energie“ nebo „obnovitelnou elektřinou“ elektřina vyrobená z obnovitelných zdrojů energie ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 1 směrnice (EU) 2018/2001;*** |

**Pozměňovací návrh 49**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 9 b (nová)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | — ***„vodíkem z obnovitelných zdrojů energie“ nebo „obnovitelným vodíkem“ vodík vyrobený z obnovitelné elektřiny nebo z kapalných nebo plynných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001;*** |

**Pozměňovací návrh 50**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 13**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| — „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva potřebné k provozování všech letů obchodní letecké dopravy provozovaných provozovatelem letadel, které odletí z daného letiště v Unii během vykazovaného období; | — „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva ***definovaného jako traťové palivo a palivo pro pojíždění ve smyslu prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/1296*** potřebné k provozování všech letů obchodní letecké dopravy provozovaných provozovatelem letadel, které odletí z daného letiště v Unii během vykazovaného období; |

**Pozměňovací návrh 51**

**Návrh nařízení**

**Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 16 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | — ***„mechanismem flexibility v oblasti udržitelných leteckých paliv“ systém, který má být zaveden na dobu deseti let ode dne použitelnosti článků 4 a 5 v souladu s článkem 15 a jehož prostřednictvím jsou nabídka a používání udržitelných leteckých paliv řízeny volným trhem s flexibilitou pro provozovatele letadel a dodavatele leteckých paliv, aby mohli zajistit distribuci a používání udržitelných leteckých paliv nákladově efektivním způsobem na letištích v Unii podle svého výběru a úměrně svým potřebám. Tento systém, který zahrnuje prvky systému „book and claim“, může provozovatelům letadel umožnit nakupovat udržitelná letecká paliva na základě smluvních ujednání s dodavateli leteckých paliv a případně požadovat jejich použití na letištích Unie v rámci systému pro emise skleníkových plynů v souladu s článkem […] směrnice (EU) 2021/0207.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 52**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii obsahovalo minimální podíl udržitelného leteckého paliva, včetně minimálního podílu syntetického leteckého paliva v souladu s hodnotami a daty použitelnosti uvedenými v příloze I. | ***Aniž je dotčen článek 13,*** dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii obsahovalo minimální podíl udržitelného leteckého paliva, včetně minimálního podílu syntetického leteckého paliva v souladu s hodnotami a daty použitelnosti uvedenými v příloze I. |

**Pozměňovací návrh 134**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 1 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***Z výpočtu minimálního podílu udržitelného leteckého paliva stanoveného v příloze I jsou vyjmuta následující udržitelná letecká paliva:*** |
| | ***udržitelná letecká paliva vyrobená z potravinářských a krmných plodin, meziplodin, destilovaných mastných kyselin palmového oleje, všech materiálů odvozených z palmového oleje a sóji a mýdlového kalu a jeho derivátů.*** |

**Pozměňovací návrh 53**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 2**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Aniž je dotčeno použití čl. 11 odst. 3 a 4, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá za dané vykazované období minimální podíly stanovené v příloze I, ***dodá alespoň*** tento deficit v následném vykazovaném období. | Aniž je dotčeno použití čl. 11 odst. 3 a 4, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá za dané vykazované období minimální podíly stanovené v příloze I, ***oznámí tento deficit a jeho zdůvodnění Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví. Pokud Komise usoudí, že tento deficit není způsoben nedostatečnou dostupností zdrojů, vynaloží dodavatel paliva veškeré možné úsilí, aby*** tento deficit v následném vykazovaném období ***alespoň doplnil***. |

**Pozměňovací návrh 54**

**Návrh nařízení**

**Čl. 4 – odst. 2 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***Dodavatelé paliv mohou prokázat splnění povinnosti uvedené v odstavci 1 pomocí systému hmotnostní bilance uvedeného v článku 30 směrnice (EU) 2018/2001.*** |

**Pozměňovací návrh 55**

**Návrh nařízení**

**Čl. 5 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Roční množství leteckého paliva načerpaného daným provozovatelem letadel na daném letišti v Unii činí alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva. | Roční množství leteckého paliva načerpaného daným provozovatelem letadel na daném letišti v Unii činí alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva***, s přihlédnutím k nezbytnému dodržování bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy***. |

**Pozměňovací návrh 56**

**Návrh nařízení**

**Čl. 6 – název**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Povinnosti ***letišť v Unii zajistit infrastrukturu*** | Povinnosti ***zajistit infrastrukturu na letištích Unie*** |

**Pozměňovací návrh 57**

**Návrh nařízení**

**Čl. 6 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Letiště v Unii přijmou nutná opatření k zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s přílohou I a poskytnou infrastrukturu nutnou k dodání, uskladnění a čerpání těchto paliv. | Letiště v Unii***, popřípadě řídící orgány letišť,*** přijmou ***veškerá*** nutná opatření k zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s přílohou I a poskytnou infrastrukturu nutnou k dodání, uskladnění a čerpání těchto paliv***, včetně odpovídající infrastruktury pro čerpání vodíku a elektrické dobíjení letadel úměrně k užívání uvedených letadel v souladu s příslušným plánem zavádění infrastruktury, který je součástí vnitrostátního rámce politiky, jak je stanoven v čl. 13 písm. l) nařízení […] o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva***. |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 58**

**Návrh nařízení**

**Čl. 6 – odst. 2**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Pokud provozovatelé letadel oznámí Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví („agentura“) potíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva na daném letišti v Unii z důvodu chybějící vhodné letištní infrastruktury, ***může agentura*** po letišti v Unii ***požadovat***, aby poskytlo informace nutné k prokázání splnění požadavků odstavce 1. Dotčené letiště v Unii poskytne tyto informace bez zbytečného prodlení. | Pokud provozovatelé letadel oznámí Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví („agentura“) potíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva na daném letišti v Unii z důvodu chybějící vhodné letištní infrastruktury, ***agentura bez zbytečného prodlení požaduje*** po letišti v Unii***, popřípadě po řídícím orgánu daného letiště***, aby poskytlo informace nutné k prokázání splnění požadavků odstavce 1. Dotčené letiště v Unii***, popřípadě jeho řídící orgán,*** poskytne tyto informace bez zbytečného prodlení. |

**Pozměňovací návrh 59**

**Návrh nařízení**

**Čl. 6 – odst. 3**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Agentura obdržené informace posoudí a informuje Komisi, pokud lze z těchto informací vyvodit, že ***dané*** letiště v Unii neplní své povinnosti. Letiště v Unii přijmou opatření nezbytná k identifikaci ***a řešení*** chybějící vhodné letištní infrastruktury do ***5*** let od vstupu tohoto nařízení v ***platnost nebo po roce, ve kterém překročí jednu z prahových hodnot stanovených v čl. 3 písm. a)***. | Agentura obdržené informace posoudí a informuje Komisi, pokud lze z těchto informací vyvodit, že letiště v Unii***, popřípadě jeho řídící orgán,*** neplní své povinnosti. Letiště v Unii***, popřípadě jejich řídící orgány,*** přijmou ***veškerá*** opatření nezbytná k identifikaci chybějící vhodné letištní infrastruktury ***a k vyřešení tohoto problému*** do ***3*** let od vstupu tohoto nařízení v ***platnost***. |

**Pozměňovací návrh 60**

**Návrh nařízení**

**Čl. 7 – odst. 1 – návětí**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Do 31. března každého roku, za nějž se podává zpráva, poskytnou provozovatelé letadel agentuře následující informace: | Do 31. března každého roku, za nějž se podává zpráva, poskytnou provozovatelé letadel agentuře následující informace ***týkající se vykazovaného období***: |

**Pozměňovací návrh 61**

**Návrh nařízení**

**Čl. 7 – odst. 1 – písm. a**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| a) celkové množství leteckého paliva načerpaného na každém letišti v Unii, vyjádřené v tunách; | a) celkové množství leteckého paliva načerpaného na každém letišti v Unii, vyjádřené v tunách ***ekvivalentu leteckého petroleje***; |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 62**

**Návrh nařízení**

**Čl. 7 – odst. 1 – písm. b**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| b) roční potřebné množství leteckého paliva podle letiště v Unii, vyjádřené v tunách; | b) roční potřebné množství leteckého paliva podle letiště v Unii, vyjádřené v tunách ***ekvivalentu leteckého petroleje***; |

**Pozměňovací návrh 63**

**Návrh nařízení**

**Čl. 7 – odst. 1 – písm. d**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| d) celkové množství udržitelného leteckého paliva koupeného od dodavatelů leteckého paliva za účelem provozování letů odlétajících z letišť v Unii, vyjádřené v tunách. | d) celkové množství udržitelného leteckého paliva koupeného od dodavatelů leteckého paliva za účelem provozování letů odlétajících z letišť v Unii, vyjádřené v tunách ***ekvivalentu leteckého petroleje***. |

**Pozměňovací návrh 64**

**Návrh nařízení**

**Čl. 7 – odst. 1 – písm. e**

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

**Pozměňovací návrh 65**

**Návrh nařízení**

**Čl. 8 – odst. 1 – návětí**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Provozovatelé letadel si nenárokují výhody plynoucí z použití identické šarže udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému pro obchodování se skleníkovými plyny. Spolu se zprávou uvedenou v článku 7 poskytnou provozovatelé letadel agentuře: | ***Provozovatelé letadel mají možnost požádat o přidělení bezplatných povolenek v rámci systému ETS na čerpání udržitelných leteckých paliv v souladu s [čl. 3c odst. 5a] směrnice 2003/87/ES.*** Provozovatelé letadel si nenárokují výhody plynoucí z použití identické šarže udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému pro obchodování se skleníkovými plyny. Spolu se zprávou uvedenou v článku 7 poskytnou provozovatelé letadel agentuře: |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 66**

**Návrh nařízení**

**Čl. 8 – odst. 2**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| ***Relevantní informace pro*** účely vykazování použití udržitelných leteckých paliv podle ustanovení článku 7 tohoto nařízení nebo v systému pro obchodování se skleníkovými plyny poskytnou dodavatelé leteckých paliv ***provozovatelům letadel bezplatně***. | ***Pro*** účely vykazování použití udržitelných leteckých paliv podle ustanovení článku 7 tohoto nařízení nebo v systému pro obchodování se skleníkovými plyny poskytnou dodavatelé leteckých paliv ***bezplatně relevantní informace týkající se vykazovaného období, a to nejpozději do 31. ledna každého roku vykazování***. |

**Pozměňovací návrh 67**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 – návětí**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Do 31. ***března*** každého roku, za nějž se podává zpráva, dodají dodavatelé paliv do databáze Unie uvedené v článku 28 směrnice (EU) 2018/2001 následující informace týkající se vykazovaného období: | Do 31. ***ledna*** každého roku, za nějž se podává zpráva, dodají dodavatelé paliv do databáze Unie uvedené v článku 28 směrnice (EU) 2018/2001 následující informace týkající se vykazovaného období: |

**Pozměňovací návrh 68**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 – písm. a**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| a) ***objem*** leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii; | a) ***množství*** leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii ***vyjádřené v tunách ekvivalentu leteckého petroleje***; |

**Pozměňovací návrh 69**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 – písm. b**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| b) objem udržitelného leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii, a to pro každý typ udržitelného leteckého paliva, jak je to popsáno v bodě c); | b) ***množství*** udržitelného leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii ***vyjádřené v tunách ekvivalentu leteckého petroleje,*** a to pro každý typ udržitelného leteckého paliva, jak je to popsáno v bodě c); |

**Pozměňovací návrh 70**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 – písm. c**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| c) emise během životního cyklu, původ surovin a konverzní postup pro každý typ udržitelného leteckého paliva dodaného na letiště v Unii. | c) emise během životního cyklu, ***charakteristiky a*** původ surovin a konverzní postup pro každý typ udržitelného leteckého paliva dodaného na letiště v Unii; |

**Pozměňovací návrh 71**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 – písm. c a (nové)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***ca) případně množství vodíku a/nebo elektřiny dodané na každé letiště v Unii vyjádřené v tunách ekvivalentu leteckého petroleje;*** |

**Pozměňovací návrh 72**

**Návrh nařízení**

**Čl. 9 – odst. 1 – písm. c b (nové)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***cb) průměrný obsah aromátů, naftalenu a síry v leteckém palivu v každé šarži dodané na každé letiště v Unii.*** |

**Pozměňovací návrh 73**

**Návrh nařízení**

**Čl. 10 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 1) Členské státy jmenují příslušný úřad nebo úřady odpovědné za provádění tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, letištím v Unii a dodavatelům paliv. Členské státy o tom uvědomí Komisi. | 1) Členské státy jmenují příslušný orgán nebo, ***je-li to vhodné a v souladu s vnitrostátním právem,*** orgány odpovědné za provádění tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, letištím v Unii nebo případně řídícím orgánům letišť a dodavatelům paliv. Členské státy o tom uvědomí Komisi. |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 74**

**Návrh nařízení**

**Čl. 10 – odst. 2**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 2) Agentura zašle údaje obdržené podle článků 7 a 9 příslušným úřadům členských států. Agentura příslušným úřadům rovněž zašle údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv, pro něž jsou úřady příslušné podle odstavců 3, 4 a 5. | 2) Agentura zašle údaje obdržené podle článků 7 a 9 příslušným úřadům členských států. Agentura ***příslušnému orgánu nebo*** příslušným úřadům rovněž zašle údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv, pro něž jsou úřady příslušné podle odstavců 3, 4 a 5. |

**Pozměňovací návrh 75**

**Návrh nařízení**

**Čl. 10 – odst. 3**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 3) Příslušné úřady ve vztahu k provozovateli letadla se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ([16]). | 3) ***Příslušný orgán nebo*** příslušné orgány ve vztahu k provozovateli letadla se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ([16]). |
| ([16]) Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES | ([16]) Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES |

**Pozměňovací návrh 76**

**Návrh nařízení**

**Čl. 10 – odst. 4**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 4) Příslušné úřady ve vztahu k letištím v Unii se určí na základě místní příslušnosti. | 4) ***Příslušný orgán nebo*** příslušné orgány ve vztahu k letištím v Unii se určí na základě místní příslušnosti. |

**Pozměňovací návrh 77**

**Návrh nařízení**

**Čl. 10 – odst. 5**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 5) Příslušné úřady ve vztahu k dodavatelům leteckých paliv se určí podle členského státu, ve kterém jsou usazeni. | 5) ***Příslušný orgán nebo*** příslušné orgány ve vztahu k dodavatelům leteckých paliv se určí podle členského státu, ve kterém jsou usazeni. |

**Pozměňovací návrh 78**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 1) Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení přijatých podle tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do 31. prosince 2023 a bezodkladně pak veškeré následné související změny. | 1) ***Komise*** stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení přijatých podle tohoto nařízení a ***členské státy*** přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. ***Komise předá*** tato ustanovení ***členským státům*** nejpozději do 31. prosince 2023 a bezodkladně pak veškeré následné související změny. |

**Pozměňovací návrh 79**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 2**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 2) Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadel, který nesplní povinnosti stanovené v článku 5, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného množství. | 2) Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadel, který nesplní povinnosti stanovené v článku 5, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného množství. ***Provozovatel letadla může být zproštěn administrativní pokuty, pokud prokáže, že nesplnění povinností stanovených v článku 5 bylo způsobeno výjimečnými a nepředvídatelnými okolnostmi, které nemohl ovlivnit a jejichž následkům by nebylo možné zabránit ani přijetím všech přiměřených opatření.*** |

**Pozměňovací návrh 80**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 2 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***2a) Členské státy zajistí, aby každé letiště v Unii nebo případně řídící orgán letiště, které nesplní povinnosti stanovené v článku 6, podléhali správní pokutě.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 81**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 3**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 3) Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nesplní povinnosti týkající se minimálního podílu udržitelných leteckých paliv stanovené v článku 4, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelného leteckého paliva za tunu a množství leteckých paliv, která nesplňují minimální podíl uvedený v článku 4 a příloze I. | 3) Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nesplní povinnosti týkající se minimálního podílu udržitelných leteckých paliv stanovené v článku 4, ***nebo každý dodavatel paliv, u něhož bylo prokázáno, že poskytl zavádějící nebo nepřesné informace o charakteristikách nebo původu paliva, které dodal,*** podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelného leteckého paliva za tunu a množství leteckých paliv, která nesplňují minimální podíl uvedený v článku 4 a příloze I. |

**Pozměňovací návrh 82**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 4**

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

**Pozměňovací návrh 83**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 5 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***5a) Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec s cílem zajistit, aby informace vložené dodavateli paliv do databáze Unie uvedené v článku 28 směrnice (EU) 2018/2001 byly přesné, ověřené a auditované.*** |

**Pozměňovací návrh 84**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 6**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 6) Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o minimální podíl udržitelných leteckých paliv nebo syntetických paliv v daném vykazovaném období, dodal v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, také množství paliva odpovídající uvedenému deficitu. Splněním této povinnosti se dodavatel paliv nezbavuje povinnosti uhradit sankce stanovené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku. | 6) Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, týkající se minimálního podílu udržitelných leteckých paliv nebo syntetických paliv v daném vykazovaném období, ***jestliže Komise usoudí, že tento deficit není způsoben nedostatečnou dostupností zdrojů, vynaložil veškeré možné úsilí na to,*** aby dodal v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, také množství paliva odpovídající uvedenému deficitu. Splněním této povinnosti se dodavatel paliv nezbavuje povinnosti uhradit sankce stanovené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku. |

**Pozměňovací návrh 85**

**Návrh nařízení**

**Čl. 11 – odst. 7**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| 7) Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností a výběru správních pokut. Členské státy převádí částku vybranou prostřednictvím těchto administrativních pokut jako příspěvek ***do investiční facility pro zelenou transformaci InvestEU jako navýšení záruky EU***. | 7) Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností a výběru správních pokut. Členské státy převádí částku vybranou prostřednictvím těchto administrativních pokut jako příspěvek ***do fondu pro udržitelné letectví zřízeného podle článku 11a.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 86**

**Návrh nařízení**

**Článek 11 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***Článek 11a*** |
| | ***Fond pro udržitelné letectví*** |
| | ***1. Zřizuje se fond pro udržitelné letectví (dále jen „fond“) na období od roku 2023 do roku 2050 s cílem urychlit dekarbonizaci odvětví letectví, aniž by byl narušen jeho vysoce integrovaný vnitřní trh, a zejména podpořit investice do inovativních technologií a infrastruktury pro výrobu, zavádění, používání a skladování udržitelných leteckých paliv, dalších inovativních technologií pohonu letadel, včetně vodíku a elektřiny, výzkumu nových motorů a technologie přímého zachycování vzduchu, procesu, při kterém se $CO_2$ zachycuje přímo ze vzduchu, a nikoli z bodových zdrojů, a úsilí o snížení vlivů letectví nesouvisejících s $CO_2$. Veškeré investice podporované fondem se zveřejní a jsou v souladu s cíli tohoto nařízení.*** |
| | ***2. Fond tvoří nedílnou součást rozpočtu EU a je plně zahrnut do rozpočtu v rámci stropů víceletého finančního rámce. Do fondu by měly být převedeny příjmy plynoucí ze sankcí podle tohoto nařízení.*** |
| | ***3. Fond je řízen centrálně subjektem Unie, jehož řídící struktura a rozhodovací proces jsou transparentní a inkluzivní, zejména při stanovování prioritních oblastí, kritérií a postupů přidělování grantů. Příslušné zúčastněné strany mají vhodnou poradní úlohu. Veškeré informace o investicích a všechny další relevantní informace o fungování fondu se zpřístupní veřejnosti.*** |

**Pozměňovací návrh 87**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. a**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| a) množství udržitelného leteckého paliva nakoupené provozovateli letadel na úrovni Unie pro použití při letech z letiště v Unii, agregovaně a podle letišť v Unii; | a) množství udržitelného leteckého paliva nakoupené provozovateli letadel na úrovni Unie pro použití při letech***, na něž se vztahuje toto nařízení,*** z letiště v Unii, agregovaně a podle letišť v Unii; |

**Pozměňovací návrh 88**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. b**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| b) množství udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na úrovni Unie, agregovaně a podle letišť v Unii; | b) množství udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na úrovni Unie, agregovaně***, podle členských států, podle druhu suroviny použité pro výrobu paliva*** a podle letišť v Unii; |

**Pozměňovací návrh 89**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. b a (nové)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***ba) Je-li údaj k dispozici, množství udržitelného leteckého paliva dodaného a zakoupeného provozovateli letadel v sousedních zemích Unie, s nimiž byla uzavřena evropská dohoda o leteckých službách.*** |

**Pozměňovací návrh 90**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. c**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| c) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech v oblasti výroby udržitelných leteckých paliv a jejich používání v Unii; | c) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech v oblasti výroby udržitelných leteckých paliv a jejich používání v Unii ***a podle jednotlivých členských států***; |

**Pozměňovací návrh 91**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. d**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| d) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 ***letišti***; | d) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 ***ze strany letišť nebo případně řídícího orgánu letiště***; |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 92**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. e**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| e) stav dodržování povinností každým provozovatelem letadel a dodavatelem leteckých paliv, který má podle tohoto nařízení povinnost během vykazovaného období; | e) stav dodržování povinností každým provozovatelem letadel a dodavatelem leteckých paliv, který má podle tohoto nařízení povinnost během vykazovaného období***, včetně těch, kteří byli oznámeni jako provozovatelé letadel podle čl. 3 odst. 1 druhé odrážky***; |

**Pozměňovací návrh 93**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. f**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| f) původ a charakteristiky všech udržitelných leteckých paliv zakoupených provozovateli letadel pro použití při letech z letišť v Unii. | f) původ a charakteristiky všech udržitelných leteckých paliv zakoupených provozovateli letadel pro použití při letech***, na něž se vztahuje toto nařízení,*** z letišť v Unii. |

**Pozměňovací návrh 94**

**Návrh nařízení**

**Čl. 12 – odst. 1 – písm. f a (nové)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***fa) průměrný obsah průměrný obsah aromátů, naftalenu a síry v leteckém palivu na úrovni Unie, agregovaně a podle letišť v Unii.*** |

**Pozměňovací návrh 95**

**Návrh nařízení**

**Článek 12 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***Článek 12a*** |
| | ***Unijní systém označování vlivu letecké dopravy na životní prostředí*** |
| | ***1. Za účelem další podpory dekarbonizace odvětví letectví a zvýšení transparentnosti informací pro spotřebitele o vlivu činnosti provozovatelů letadel na životní prostředí zavede Komise komplexní unijní systém označování vlivu letecké dopravy na životní prostředí, který vypracuje a zavede agentura EASA a který se bude vztahovat na provozovatele letadel a lety v obchodní letecké dopravě, na něž se vztahuje toto nařízení.*** |

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***2. Do 1. ledna 2024 přijme Komise v souladu s článkem 13a (novým) akt v přenesené pravomoci, kterým doplní toto nařízení stanovením podrobných ustanovení a technických norem pro fungování unijního systému označování vlivu letadel, provozovatelů letadel a obchodní letecké dopravy na životní prostředí.*** |

**Pozměňovací návrh 96**

**Návrh nařízení**

**Čl. 13 – název**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| ***Přechodné období*** | ***Mechanismus flexibility v oblasti udržitelných leteckých paliv (SAF)*** |

**Pozměňovací návrh 97**

**Návrh nařízení**

**Čl. 13 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Odchylně od ustanovení článku 4 ***může dodavatel leteckých paliv*** v ***období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 dodat*** za každé vykazované období ***minimální podíl udržitelného leteckého paliva stanovený*** v příloze I ***jako vážený průměr veškerého leteckého paliva dodaného na všechna letiště v Unii během daného vykazovaného období***. | Odchylně od ustanovení článku 4 ***a po dobu 10 let ode dne použitelnosti článků 4 a 5*** v ***souladu s článkem 15 může dodavatel leteckých paliv nebo provozovatel letadla*** za každé vykazované období ***odůvodnit své dodávky udržitelných leteckých paliv stanovené*** v příloze I ***odkazem na mechanismus flexibility v oblasti udržitelných leteckých paliv (SAF) ve smyslu čl. 3 odrážka 16a (nová)***. |

**Pozměňovací návrh 98**

**Návrh nařízení**

**Čl. 13 – odst. 1 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***Do 1. ledna 2025 přijme Komise akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13a za účelem doplnění tohoto nařízení stanovením podrobných ujednání pro mechanismus flexibility SAF, které zaručí rovné podmínky a vysokou úroveň ekologické vyváženosti, jakož i minimalizaci rizika podvodů, nesrovnalostí a dvojího uplatnění nároku. Tato podrobná opatření, která zahrnují prvky systému „book and claim“, mohou umožnit vytvoření systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv, včetně podrobných pravidel týkajících se registrace, přidělování, účetnictví a podávání zpráv o dodávkách a rozšířenosti využívání udržitelných leteckých paliv.*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

**Pozměňovací návrh 99**

**Návrh nařízení**

**Čl. 13 – odst. 1 b (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***Během období stanoveného v odstavci 1 Komise pravidelně sleduje integritu a transparentnost trhu s udržitelnými leteckými palivy a v případě potřeby vychází z informací obsažených v databázi Unie a z dalších údajů oznámených příslušným orgánům. Komise přezkoumá zejména fungování trhu, a to i s ohledem na jeho případnou volatilitu, neobvyklý vývoj cen nebo obchodní chování účastníků trhu, které by mohly naznačovat možné monopolní jednání, přičemž plně využije svých pravomocí podle článku 102 SFEU s cílem zabránit účastníkům trhu ve zneužívání dominantního postavení na trhu.*** |

**Pozměňovací návrh 100**

**Návrh nařízení**

**Článek 13 a (nový)**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***Článek 13a*** |
| | ***Výkon přenesené pravomoci*** |
| | ***1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.*** |
| | ***2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článcích 12a a 13 je svěřena Komisi na dobu neurčitou ode dne [vstupu tohoto nařízení v platnost].*** |
| | ***3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článcích 12a a 13 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.*** |

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.*** |
| | ***5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.*** |
| | ***6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 12a a 13 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o jeden měsíc.*** |

**Pozměňovací návrh 101**

**Návrh nařízení**

**Čl. 14 – odst. 1**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Do 1. ledna ***2028*** a poté ***každých pět let*** předloží útvary Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o vývoji trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na ***vnitřní trh*** Unie v oblasti letecké dopravy, ***včetně možného rozšíření působnosti tohoto nařízení na další zdroje*** energie a ***další typy*** syntetických paliv ***definované*** ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie, možné revize minimálních podílů uvedených v článku 4 a příloze I a výše správních pokut. ***Tato zpráva musí obsahovat*** informace o vývoji případného politického rámce pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO***, pokud*** jsou ***takové*** informace ***k dispozici***. Zpráva musí rovněž obsahovat informace o technologických pokrocích v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro udržitelná letecká paliva, včetně pokroků týkajících se snížení emisí jiných než $CO_2$***. Zpráva může obsahovat zvážení, zda by mělo být toto nařízení změněno, a***, pokud to bude vhodné, ***možnosti změn*** v souladu s případným politickým rámcem pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO. | Do 1. ledna ***2026*** a poté ***každé tři roky*** předloží útvary Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o ***uplatňování tohoto nařízení,*** vývoji trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na ***konkurenceschopnost a fungování vnitřního trhu*** Unie v oblasti letecké dopravy, ***která bude případně zahrnovat i dostupné politické možnosti pro řešení dalších zdrojů*** energie a ***dalších typů*** syntetických paliv ***definovaných*** ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie, ***při řádném zohlednění zásady technologické neutrality, možnou revizi definice udržitelných leteckých paliv a*** minimálních podílů uvedených v článku 4 a příloze I***, oblast působnosti nařízení a výši s***právních pokut. ***Součástí zprávy je posouzení dopadu tohoto nařízení vypracované na základě dostupných informací – jakož i jeho komplexního dopadu a interakce s upraveným legislativním rámcem použitelným na toto odvětví jako celek – na fungování vnitřního trhu v oblasti letectví, konkurenceschopnost odvětví, možné přesměrování vedoucí k úniku uhlíku, rovné podmínky na mezinárodní úrovni, pokud jde o letecké dopravce a letištní*** |

**Čtvrtek 7. července 2022**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| | ***uzly, účinek na leteckou mobilitu a konektivitu, nákladovou efektivnost snižování emisí skleníkových plynů, investiční potřeby a socioekonomické dopady, jakož i související potřeby v oblasti zaměstnanosti a odborné přípravy, a jsou-li k dispozici,*** informace o vývoji případného politického rámce pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO***. Součástí zprávy*** jsou ***podrobné*** informace ***o prosazování tohoto nařízení***. Zpráva musí rovněž obsahovat informace o technologických pokrocích v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro udržitelná letecká paliva, včetně pokroků týkajících se snížení emisí jiných než $CO_2$ ***nebo technologií přímého zachycování z ovzduší (DAC). Ke zprávě se případně přiloží legislativní návrhy na změnu tohoto nařízení***, pokud to bude vhodné, v souladu s případným politickým rámcem pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO. ***Zpráva rovněž konkrétně vyhodnotí dopad tohoto nařízení na leteckou konektivitu méně propojených odlehlých regionů a ostrovů, včetně jeho dopadů na dosažitelnost a cenovou dostupnost letecké dopravy směřující na tato území a z těchto území. Komise pravidelně sleduje, vyhodnocuje a analyzuje případy převážení paliva. Komise každoročně předkládá Evropskému parlamentu a Radě zprávu se svými zjištěními. Nejpozději do tří let ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost Komise na základě těchto zjištění vyhodnotí ustanovení týkající se převážení paliva a případně předloží legislativní návrh na jejich změnu.*** |

**Pozměňovací návrh 102**

**Návrh nařízení**

**Příloha I**

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| Příloha I (podíly na objemu) | Příloha I (podíly na objemu ***harmonizované na úrovni EU)*** |
| a) Ode dne 1. ledna 2025 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 2 %; | a) Ode dne 1. ledna 2025 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 2 %; ***z čehož tvoří minimální podíl ve výši 0,04 % syntetická letecká paliva;*** |
| b) ode dne 1. ledna 2030 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši ***5*** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši ***0,7*** %; | b) ode dne 1. ledna 2030 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši ***6*** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši ***2*** %; |
| c) ode dne 1. ledna 2035 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 20 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 5 %; | c) ode dne 1. ledna 2035 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 20 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 5 %; |

| *Znění navržené Komisí* | *Pozměňovací návrh* |
|---|---|
| d) ode dne 1. ledna 2040 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **32** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **8** %; | d) ode dne 1. ledna 2040 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši ***37*** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši ***13*** %; |
| e) ode dne 1. ledna 2045 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **38** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **11** %; | e) ode dne 1. ledna 2045 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši ***54*** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši ***27*** %; |
| f) ode dne 1. ledna 2050, minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **63** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **28** %. | f) ode dne 1. ledna 2050, minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši ***85*** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši ***50*** %. |

**Pozměňovací návrh 103**

**Návrh nařízení**

**Příloha II**

*Znění navržené Komisí*

Příloha II – Vzor pro zprávy provozovatelů letadel

| Letiště v Unii | Kód ICAO letiště v Unii | Roční potřebné množství paliva (v tunách) | Skutečně načerpané množství paliva (v tunách) | Roční nenatankované množství (v tunách) | Celkové roční nenatankované množství (v tunách) |
|---|---|---|---|---|---|

*Pozměňovací návrh*

Příloha II – Vzor pro zprávy provozovatelů letadel

| Letiště v Unii | Kód ICAO letiště v Unii | Roční potřebné množství paliva (v tunách ***ekvivalentu leteckého petroleje***) | Skutečně načerpané množství paliva (v tunách ***ekvivalentu leteckého petroleje***) | Roční nenatankované množství (v tunách ***ekvivalentu leteckého petroleje***) | Celkové roční nenatankované množství (v tunách ***ekvivalentu leteckého petroleje***) |
|---|---|---|---|---|---|

***Vzor 2***

| ***Dodavatel paliva*** | ***Zakoupené množství (v tunách ekvivalentu leteckého petroleje)*** | ***Konverzní technologie*** | ***Vlastnosti*** | ***Původ surovin*** | ***Emise během životního cyklu*** |
|---|---|---|---|---|---|