C/2024/5997

9.10.2024

SDĚLENÍ KOMISE

Výkladové pokyny k uplatňování výjimek uvedených v článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU)

(C/2024/5997)

OBSAH

Strana

1. Úvod ... 3
2. Oblast působnosti článku 5 nařízení: povinnost provozovatelů letadel doplnit palivo ... 4
   - 2.1 Na koho se vztahuje povinnost podle čl. 5 odst. 1 nařízení a které lety spadají do jeho působnosti? ... 4
   - 2.2 Co znamená právní povinnost podle čl. 5 odst. 1 nařízení? ... 5
   - 2.3 Kdy a kde musí provozovatel letadla doplňovat palivo? ... 6
   - 2.4 Jsou provozovatelé letadel ze třetích zemí povinni doplňovat palivo podle čl. 5 odst. 1 nařízení? ... 6
   - 2.5 Jaká je úloha řídícího orgánu letiště v Unii? ... 7
3. Výjimky z povinnosti doplňovat palivo ... 7
4. Ustanovení čl. 5 odst. 2 nařízení: pokles pod požadovaných 90 % paliva načerpaného na letišti odletu v Unii z bezpečnostních důvodů ... 7
   - 4.1 Nedosažení prahové hodnoty pro povinnost čerpání paliva. Důsledky pro roční podávání zpráv podle článku 8 nařízení ... 8
   - 4.2 Příklady událostí, které vyžadují načerpání leteckého paliva za účelem dodržení bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy, a podpůrných dokladů (odůvodnění) ... 9
   - 4.3 Jak dlouho by měl provozovatel letadla uchovávat podpůrné doklady na podporu odůvodnění? ... 11
   - 4.4 Úvahy k volbě náhradního letiště a palivu dle volného uvážení ... 11
5. Ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení: dočasné výjimky z povinnosti doplňovat palivo ... 12
   - 5.1 První podmínka: požadavek na vzdálenost ... 12
   - 5.2 Druhá podmínka: požadavky uvedené v čl. 5 odst. 3 písm. a) a b) ... 13
     - 5.2.1 Ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. a) nařízení – závažné a opakující se provozní obtíže a nepřiměřená doba průletového odbavení ... 13
     - 5.2.2 Ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. b) – Strukturální obtíže s dodávkami paliva vyplývající ze zeměpisných vlastností ... 15
6. Příslušný orgán pro účely článku 5 nařízení ... 18
   - 6.1 Úloha orgánů pro účely čl. 5 odst. 2 a 3 nařízení ... 18
   - 6.2 Který orgán je orgánem příslušným pro vymáhání povinnosti doplňovat palivo a pro ukládání pokut? ... 18
7. Spolupráce mezi orgány ... 20
8. O postupu žádosti o výjimku podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) nařízení a úloze Komise ... 21
   - 8.1 Doba trvání a obnovení výjimky ... 21
   - 8.2 Kdy má být tato žádost příslušnému orgánu podána? ... 21
   - 8.3 Příslušný orgán si může vyžádat další informace ... 21
   - 8.4 Rozhodnutí příslušného orgánu (čl. 5 odst. 6 nařízení) ... 21
   - 8.5 Kdy začíná platit vnitrostátní rozhodnutí? ... 22

8.6 Úloha Komise 22
8.6.1 Zveřejnění seznamu výjimek 22
8.6.2 O stížnostech týkajících se udělených výjimek 22

1. **ÚVOD**

Cílem nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ze dne 18. října 2023 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (dále jen „nařízení“) ([1]) je zajistit, aby letecká doprava Evropské unie (EU) splňovala cíle Unie v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050, hrála klíčovou roli při plnění evropského právního rámce pro klima ([2]) a zároveň zachovávala rovné podmínky na vnitřním trhu. Nařízení stanoví harmonizovaná pravidla pro dodávky a používání udržitelných leteckých paliv v Unii. Dodavatelé leteckého paliva musí na letecký trh dodávat stále větší minimální podíly udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv. Řídící orgány letišť jsou povinny usnadnit přístup k udržitelným leteckým palivům. Provozovatelé letadel odlétajících z letišť v Unii musí doplňovat letecké palivo v množství nezbytném pro celý let, aby se vyhnuli nadměrným emisím spojeným s nadměrnou hmotností a minimalizovali rizika úniku uhlíku způsobená praktikami převážení paliva ([3]).

Nařízení stanoví povinnosti provozovatelů letadel a dodavatelů paliva týkající se podávání zpráv a shromažďování údajů, které musí být hlášeny příslušným orgánům a Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví („EASA“). Stanoví rovněž pravidla pro určení příslušných orgánů v členských státech, které budou nařízení provádět a vymáhat, a požadavek na stanovení účinných, přiměřených a odrazujících sankcí v případě jeho nedodržení.

Jak je vysvětleno v 5. a 28. bodě odůvodnění nařízení, praktiky převážení paliva nejsou v souladu s požadavkem udržitelnosti, neboť podkopávají snahy Unie o snižování environmentálního dopadu dopravy. Tyto praktiky by byly v rozporu s cíli v oblasti dekarbonizace letecké dopravy, neboť zvýšená hmotnost letadla by u daného letu zvýšila spotřebu paliva a související emise (CO_2 a jiné než CO_2). Článek 5 nařízení tedy stanoví povinnost provozovatelů letadel doplnit palivo před odletem na daném letišti v Unii.

Praktiky převážení paliva by mohly ohrozit rovné podmínky. V tomto ohledu se článek 5 nařízení vztahuje na provozovatele letadel jak ze zemí EU, tak i z jiných zemí v rámci celé EU. Cílem článku 5 nařízení je v konečném důsledku předejít fragmentaci trhu letecké dopravy v EU, bránit narušování a nekalým praktikám provozovatelů letadel spojeným s vyhýbáním se nákladům, pokud jde o doplňování paliva, a podporovat odklon od fosilních paliv. Povinnost doplňovat palivo v článku 5 je proto klíčovou součástí tohoto nařízení.

Provozovatel letadla se může výjimečně a v náležitě odůvodněných případech dostat pod prahovou hodnotu stanovenou v čl. 5 odst. 1 nařízení, je-li to nezbytné pro dodržení příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy. Kromě toho může v náležitě odůvodněných případech požádat příslušný orgán (nebo orgány) o dočasnou výjimku z povinnosti doplňovat palivo. Ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení stanoví podmínky, které musí být splněny, aby bylo možné o takovou výjimku požádat.

Ustanovení čl. 5 odst. 11 nařízení pověřuje Komisi, aby přijala pokyny k uplatňování výjimek uvedených v článku 5 nařízení. Tyto pokyny mají obsahovat požadavky, jak musí provozovatel letadla žádost o poskytnutí uvedené výjimky odůvodnit.

Tyto výkladové pokyny poskytují výklad Komise týkající se uplatňování výjimek uvedených v čl. 5 odst. 2 a 3 nařízení. Jejich účelem je pomoci orgánům členských států při rozhodování o tom, zda mají být žádosti o výjimky schvalovány. Měly by také pomoci zajistit důslednější uplatňování a vymáhání tohoto nařízení. V zájmu zajištění jednotného uplatňování výjimek stanovených podle článku 5 nařízení v celé EU mohou být otázky výkladu a uplatňování příslušného právního rámce projednávány v rámci expertní skupiny Komise pro udržitelné letectví (E03118/2) ([4]) s podporou agentury EASA. K závaznému výkladu práva Unie je příslušný pouze Soudní dvůr Evropské unie.

([1]) Úř. věst. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj.

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

([3]) Převážení paliva (tzv. „fuel tankering“) je postup, při kterém letadlo přepravuje více paliva, než je nutné pro jeho let, s cílem snížit množství paliva doplňovaného na cílovém letišti nebo se jeho doplňování zcela vyhnout.

([4]) Podskupina pro udržitelné letectví (E03118/2): https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=cs&groupId=104312&fromMeetings=true&meetingId=51877.

2. OBLAST PŮSOBNOSTI ČLÁNKU 5 NAŘÍZENÍ: POVINNOST PROVOZOVATELŮ LETADEL DOPLNIT PALIVO

Ustanovení čl. 5 odst. 1 nařízení vyžaduje, aby provozovatelé letadel doplňovali *alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva* na každém letišti odletu v Unii, ze kterého provozují lety obchodní letecké dopravy.

Cílem tohoto ustanovení je zajistit, aby množství leteckého paliva načerpané před odletem z daného letiště v Unii bylo úměrné množství leteckého paliva, které je nutné k provádění letů odlétajících z tohoto letiště v Unii v průběhu daného roku.

Aby bylo dosaženo cíle článku 5, pokud jde o povinnost doplňovat palivo na letišti odletu v Unii, měly by příslušné strany v odvětví letectví, konkrétně řídící orgány letišť v Unii, provozovatelé letadel, výrobci paliva, dodavatelé leteckého paliva a subjekty poskytující palivové služby, spolupracovat na zajištění hladkého přechodu, který by omezil provozní obtíže na minimum.

2.1 Na koho se vztahuje povinnost podle čl. 5 odst. 1 nařízení a které lety spadají do jeho působnosti?

Všichni provozovatelé letadel v oblasti působnosti nařízení jsou ze zákona povinni dodržovat povinnost doplňovat palivo podle čl. 5 odst. 1 nařízení při odletu z letiště v Unii. Provozovatelem letadla se podle čl. 3 bodu 3 nařízení rozumí „osoba, která v předchozím vykazovaném období provozovala ([5]) minimálně 500 letů obchodní osobní letecké dopravy nebo 52 letů obchodní nákladní letecké dopravy odlétajících z letišť v Unii, nebo pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla“.

Provozovatel letadla je identifikován volací značkou používanou pro účely řízení letového provozu, jak je stanoveno v provozním letovém plánu (identifikace letadla). Volací značka je následující:

a) pokud provozní letový plán obsahuje kód agentury provozující dané letadlo podle ICAO, pak je jednoznačným provozovatelem letadla agentura provozující letadlo, které byl tento kód ICAO přidělen ([6]);

b) pokud provozní letový plán obsahuje státní příslušnost nebo společnou značku a poznávací značku letadla, která je výslovně uvedena v certifikátu leteckého dopravce (AOC) nebo v rovnocenném dokumentu nebo v dokumentu vydaném státem a identifikujícím provozovatele letadla, pak je jednoznačným provozovatelem letadla právnická nebo fyzická osoba, která je držitelem tohoto AOC (nebo rovnocenného dokumentu) nebo která je v tomto dokumentu uvedena;

c) pokud nelze provozovatele letadla identifikovat, je provozovatelem letadla jeho vlastník.

Ustanovení čl. 5 odst. 1 nařízení se v souladu s čl. 2 odst. 1 druhým pododstavcem vztahuje na letadla využívaná v civilním letectví a provádějící lety obchodní letecké dopravy. Podle čl. 3 bodu 4 nařízení je „letem obchodní letecké dopravy“ „let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo nájemné, včetně letu provozovaného pro obchodní účely“.

Podle dohod o pronájmu letadla s posádkou je letadlo provozováno pronajímatelem (vlastníkem letadla), který v podstatě zůstává odpovědný za stav a údržbu letadla, ve prospěch nájemce (subjektu, který si letadlo pronajímá), který si ponechává faktickou kontrolu nad letem. Předpokládá se tedy, že provozovatelem letadla pro tento let je nájemce a že letový plán bude obsahovat kód nájemce podle ICAO.

Podle dohody o pronájmu bez posádky je letadlo provozováno nájemcem na základě jeho AOC a kontrola nad letadlem fakticky přechází na nájemce. Předpokládá se tedy, že provozovatelem letadla je nájemce a v letovém plánu by měl být uveden kód nájemce podle ICAO.

([5]) Pojem provozování letu je třeba chápat v ekonomickém smyslu. To znamená, že výraz ‚osoba‘ uvedený v definici ‚provozovatele letadla‘ neoznačuje například pilota, který řídí letadlo jménem určité právnické osoby.

([6]) Kódy ICAO jsou obsaženy v dokumentu 8585 – Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (Kódy provozovatelů letadel, leteckých úřadů a služeb).

Nařízení se nevztahuje na vojenská letadla a na lety využívané pouze v rámci operací pro humanitární účely, repatriace a návraty ([7]), ať už dobrovolné či nucené, včetně zpětných přebírání, na pátrací lety, lety pro záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely odstraňování následků katastrof, jakož i na letadla používaná k celním, policejním a hasičským operacím. Vyloučeny jsou rovněž státní lety přepravující hlavy států, předsedy vlád a ministry třetích zemí. Vyloučeny jsou též výcvikové lety (pokud se jedná o čistě neobchodní let) a okružní lety (s odletem a příletem na stejné letiště bez mezipřistání). Důvodem pro vyloučení těchto letů je skutečnost, že jsou provozovány za výjimečných okolností, které nelze vždy naplánovat stejným způsobem jako standardní lety obchodní letecké dopravy, a proto nemusí být vždy schopny splnit povinnosti podle tohoto ustanovení (viz 17. bod odůvodnění nařízení). V praxi lze vyloučené lety identifikovat pomocí kódu vynětí Ústřední kanceláře pro letové poplatky (CRCO) organizace EUROCONTROL a/nebo pole pro identifikaci letu v provozním letovém plánu.

Údržbové, přemísťovací nebo technické přelety spadají do oblasti působnosti čl. 5 odst. 1 nařízení, pokud jsou považovány za činnosti spojené s obchodní činností provozovatele letadla. Vyloučeny jsou ale například polohové a technické přelety související s pátráním a záchranou. Do působnosti nařízení naopak spadají lety provozované v rámci závazku veřejné služby.

Aby byly zajištěny rovné podmínky, vztahuje se nařízení na co největší část obchodní letecké dopravy na celém trhu letecké dopravy v EU. Povinnost podle čl. 5 odst. 1 nařízení se proto vztahuje na všechny provozovatele letadel, kteří provozovali minimálně 500 letů obchodní osobní letecké dopravy nebo 52 letů obchodní nákladní letecké dopravy. Nařízení nicméně umožňuje provozovatelům letadel dosahovat vyšší úrovně ambicí tím, že jim dává možnost rozhodnout se pro to, aby se na ně vztahovaly povinnosti podle čl. 2 odst. 3 nařízení, který stanoví právní základ a postup pro tento účel. .

Komise s pomocí organizace EUROCONTROL a ve spolupráci s členskými státy připravuje a na svých internetových stránkách zveřejňuje každoročně aktualizovaný seznam provozovatelů letadel, kteří spadají do oblasti působnosti nařízení, s uvedením příslušného odpovědného členského státu, k němuž jsou přiřazeni ([8]).

2.2 **Co znamená právní povinnost podle čl. 5 odst. 1 nařízení?**

Prahová hodnota pro doplňování paliva ve výši 90 % požadovaná v čl. 5 odst. 1 nařízení se vztahuje na „roční potřebné množství leteckého paliva“. To je v čl. 3 bodě 24 nařízení definováno jako množství leteckého paliva, které je v příloze IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([9]) označeno jako „traťové palivo“ a „palivo pro pojíždění“. Provozovatel letadla musí na daném letišti v Unii doplnit alespoň 90 % ročního potřebného množství paliva (tj. traťového paliva a paliva pro pojíždění ke vzletu) k provedení všech odletů, na které se vztahuje nařízení, na daném letišti v Unii v průběhu vykazovaného období (tj. období od 1. ledna do 31. prosince roku předcházejícího roku, v němž se podává zpráva).

Vykazovací povinnosti stanovené v článku 8 a příloze II nařízení se týkají ročního součtu plánovaného množství paliva pro všechny lety odlétající z daného letiště v Unii a ročního součtu množství paliva načerpaného pro tyto lety. V závislosti na postupech používaných provozovatelem letadla lze načerpané palivo prokázat pomocí různých zdrojů, např. i) faktur za palivo od dodavatele paliva; ii) rozdílu mezi množstvím paliva v době příletu na letiště v Unii („block-on“) a množstvím paliva v době odletu z tohoto letiště v Unii („block-off“) a iii) informací získaných ze zdrojů, jako je palubní deník letadla, technický deník letadla a provozní letový plán.

Povinnost doplnit palivo na letišti odletu v Unii se týká „leteckého paliva“. Ustanovení čl. 3 bodu 6 nařízení definuje letecké palivo jako palivo typu „drop-in“ vyrobené pro přímé použití letadlem. Jinými slovy povinnost doplňovat palivo se týká všech paliv dostupných v odvětví letectví, včetně konvenčních leteckých paliv.

([7]) Ve smyslu právních předpisů EU v oblasti migrační a azylové politiky.

([8]) Viz seznam provozovatelů letadel, kteří spadají do působnosti nařízení, na internetových stránkách GŘ MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

([9]) Podrobněji viz bod CAT.OP.MPA.181 Palivový/energetický program – zásady plánování paliva/energie a přeplánování za letu – letouny.

Provozovatel letadla, který řádně neodůvodní nesplnění požadavku na doplnění alespoň 90 % „ročního potřebného množství leteckého paliva“ podle čl. 5 odst. 2 a 3 nařízení, podléhá pokutě. Tuto pokutu ukládají orgány členských států v souladu s čl. 12 odst. 2 nařízení. Takovému provozovateli letadla však nemusí být tato pokuta uložena, pokud prokáže, že nesplnění jeho povinností stanovených v článku 5 bylo způsobeno výjimečnými a nepředvídatelnými okolnostmi, které nemohl ovlivnit a jejichž následkům nebylo možné zabránit, a to ani přijetím všech přiměřených opatření.

2.3 **Kdy a kde musí provozovatel letadla doplňovat palivo?**

Provozovatel letadla spadající do oblasti působnosti nařízení bude povinen načerpat palivo při odletu z letiště v Unii (tj. letiště odletu v Unii).

Ustanovení čl. 3 bodu 1 nařízení definuje „letiště v Unii“ jako letiště ve smyslu článku 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES o letištních poplatcích. Letiště je zde definováno jako „jakýkoliv pozemek zvlášť přizpůsobený pro přistávání, vzlet a manévrování letadel, včetně pomocných zařízení souvisejících s provozem a obsluhou letadel a zařízení potřebných k zajištění obchodních leteckých služeb“ ([10]).

Letiště v Unii spadající do oblasti působnosti nařízení jsou letiště, která v předchozím vykazovaném období uskutečnila objem přepravy cestujících vyšší než 800 000 cestujících nebo objem nákladní dopravy vyšší než 100 000 tun. Tato prahová hodnota byla stanovena tak, aby nedocházelo k nadměrnému zatěžování provozu letecké dopravy na malých letištích.

Do oblasti působnosti článku 5 nařízení nespadají letiště nacházející se v nejvzdálenějších regionech uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské Unie, tj. Guadeloupe, Francouzská Guyana, Martinik, Mayotte, Réunion, Svatý Martin, Azory, Madeira a Kanárské ostrovy.

Členské státy mohou být ambicióznější a rozhodnout, že se nařízení vztahuje i na ta letiště na jejich území, která nedosahují požadované prahové hodnoty anebo která se nacházejí v nejvzdálenějším regionu. O tom, že letiště má být považováno za letiště v Unii, a podléhat tak nařízení, může rozhodnout také řídící orgán letiště a podat v tom smyslu žádost příslušným orgánům. Ve své žádosti musí řídící orgán letiště prokázat, že kandidátské letiště splňuje požadavky stanovené v čl. 6 odst. 1 nařízení. Právní základ a postup pro tento účel lze nalézt v čl. 2 odst. 2 nařízení.

Komise ve spolupráci s členskými státy poskytuje seznam letišť v Unii, která spadají do oblasti působnosti nařízení. Tento seznam je každoročně aktualizován ([11]).

2.4 **Jsou provozovatelé letadel ze třetích zemí povinni doplňovat palivo podle čl. 5 odst. 1 nařízení?**

Jak je vysvětleno v oddíle 2.3, povinnost doplnit alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva se vztahuje na letiště odletu v Unii. Provozovatel letadla ze třetí země proto při odletu z letiště v Unii podléhá povinnosti stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení, pokud v předchozím vykazovaném období provozoval 500 obchodních letů obchodní osobní letecké dopravy nebo 52 letů obchodní nákladní letecké dopravy odlétajících z letišť v Unii. V praxi to znamená, že provozovatel letadla ze třetí země musí doplnit 90 % svého ročního množství leteckého paliva potřebného pro odlety z letišť v Unii na letištích v Unii, ze kterých odlétá.

Provozovatel letadla ze třetí země, který nesplní povinnosti podle článku 5, podléhá pokutě uložené příslušným orgánem členského státu (viz čl. 12 odst. 2 nařízení), pokud toto nesplnění není řádně odůvodněno podle čl. 5 odst. 2 nebo 3 nařízení nebo není způsobeno výjimečnými a nepředvídatelnými okolnostmi podle čl. 12 odst. 2 třetí věty nařízení.

([10]) Ustanovení čl. 2 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (směrnice o letištních poplatcích) (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

([11]) Viz seznam letišť v Unii v oblasti působnosti nařízení na internetových stránkách GŘ MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).

2.5 **Jaká je úloha řídícího orgánu letiště v Unii?**

Řídící orgány letišť v Unii, které spadají do oblasti působnosti nařízení, sehrávají klíčovou úlohu při napomáhání provozovatelům letadel plnit jejich povinnost doplňovat palivo. V tomto ohledu by měl řídící orgán letiště v Unii naplánovat lidské zdroje a zdroje v oblasti infrastruktury (např. dostatečný počet kvalifikovaných pracovníků, kapacitu nádrží a zásobování palivem, tankovací vozy, hydrantové systémy atd.) potřebné k tomu, aby provozovatelé letadel mohli splnit povinnost podle čl. 5 odst. 1 nařízení.

Je však třeba poznamenat, že některá letiště (např. letiště nacházející se na ostrovech) nemusí mít vzhledem ke svým zeměpisným podmínkám k dispozici potřebnou infrastrukturu a/nebo dodávky leteckého paliva, a proto nemusí být schopna umožnit opakované čerpání leteckého paliva na letišti ve stejném rozsahu jako jiná letiště s více zdroji. Provozovatelé letadel proto mohou za zvláštních okolností stanovených v čl. 5 odst. 3 nařízení požádat o dočasné výjimky z povinnosti doplňovat palivo na určitých trasách, které spojují letiště nacházející se na ostrovech bez železničního nebo silničního spojení s letištěm v Unii.

3. **VÝJIMKY Z POVINNOSTI DOPLŇOVAT PALIVO**

Ustanovení čl. 5 odst. 2 nařízení umožňuje provozovateli letadla dostat se pod prahovou hodnotu požadovanou v rámci povinnosti doplňovat palivo, pokud je to náležitě odůvodněno dodržením platných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy, tj. v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ([12]). V tomto ohledu musí být respektováno rozhodnutí velitele letadla o konečném načerpání paliva před odletem z letiště v Unii bez zásahu provozovatele letadla ([13]) (podrobnosti viz oddíl 4). Výjimky odůvodněné podle čl. 5 odst. 2 nařízení se vykazují následně ve výroční zprávě, kterou předkládá provozovatel letadla, jak je stanoveno v článku 8 nařízení.

Další výjimky z povinností doplňovat palivo stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení jsou omezeny na dvě situace definované v čl. 5 odst. 3 písm. a) a b) nařízení a podléhají předchozí odůvodněné a podrobné žádosti podané příslušnému orgánu. O tyto výjimky se žádá předem, podrobnosti viz oddíly 5 a 8. První možnost výjimky z čl. 5 odst. 1 je omezena na konkrétní trasy s odletem z letišť v Unii a na konkrétní situace, tj. závažné a opakující se provozní obtíže při doplňování paliva do letadel na daném letišti v Unii, které provozovatelům letadel brání v provádění otáčkových letů v přiměřené době. Druhá možnost se týká strukturálních obtíží s dodávkami paliva vyplývajících ze zeměpisných vlastností daného letiště v Unii, které vedou k výrazně vyšším cenám leteckých paliv a které dotčeného provozovatele letadla výrazně znevýhodňují v porovnání s tržními podmínkami na jiných letištích v Unii, která mají podobné soutěžní vlastnosti.

4. **USTANOVENÍ ČL. 5 ODST. 2 NAŘÍZENÍ: POKLES POD POŽADOVANÝCH 90 % PALIVA NAČERPANÉHO NA LETIŠTI ODLETU V UNII Z BEZPEČNOSTNÍCH DŮVODŮ**

Ustanovení čl. 5 odst. 2 nařízení stanoví, že provozovatel letadla se může na letišti odletu v Unii dostat pod prahovou hodnotu 90 % „ročního potřebného množství leteckého paliva“ (tj. traťového paliva a paliva pro pojíždění ke vzletu), je-li to nezbytné pro dodržení příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy. Toto ustanovení zohledňuje potřebu zajistit soulad například s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ([14]), a konkrétně s bezpečnostními pravidly v jeho příloze IV: body CAT.OP.MPA.180, 181, 182 a 260 a případně s bodem CAT.OP.MPA.185 o hospodaření s palivem za letu. Podrobnosti o těchto ustanoveních jsou uvedeny v dokumentu EASA Acceptable Means of Compliance (AMC) (Přijatelné způsoby průkazu) a v pokynech (Guidance Material, GM) k příloze IV (část CAT, Provoz obchodní letecké dopravy) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu ([15]).

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

([13]) CAT.OP.MPA.181, písm. c) bod 8 „palivo dle volného uvážení, vyžaduje-li to velitel letadla“, příloha IV část B nařízení Komise (EU) č. 965/2012.

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

([15]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations.

Další podrobnosti o možných odůvodněních poklesu pod prahovou hodnotu pro doplňování paliva z bezpečnostních důvodů (jakož i požadované podpůrné důkazy) jsou uvedeny v oddílech 4.1 až 4.4.

4.1 **Nedosažení prahové hodnoty pro povinnost čerpání paliva. Důsledky pro roční podávání zpráv podle článku 8 nařízení** ([16])

Případy, kdy provozovatel letadla nedosáhne 90 % prahové hodnoty povinnosti čerpání „ročního potřebného množství leteckého paliva“ (tj. traťového paliva a paliva pro pojíždění ke vzletu) na letišti odletu v Unii, musí být řádně odůvodněny příslušnému orgánu nebo orgánům odpovědným za dotčené letiště v Unii, na němž provozovatel letadla nesplňuje 90 % prahovou hodnotu, a agentuře EASA.

Provozovatel letadla musí konkrétně odůvodnit, proč množství leteckého paliva pokleslo pod prahovou hodnotu 90 % a ne množství leteckého paliva zahrnutého do 10 % rezervy, jak stanoví čl. 5 odst. 1 nařízení. Jinými slovy provozovatel letadla musí nahlásit souhrnná související množství paliva natankovaného (načerpaného během předchozích letů) z důvodu dodržení bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy, která provozovateli letadla brání splnit 90 % požadavek na čerpání paliva na daném letišti v Unii. Provozovatel letadla musí ve své zprávě podle článku 8 nařízení uvést, kterých tras se to týká.

Tyto informace (včetně odůvodnění) musí být uvedeny ve zprávě, kterou provozovatel letadla musí předložit příslušným orgánům a agentuře EASA podle článku 8 nařízení (tj. ve výroční zprávě) a kterou musí předem ověřit nezávislý ověřovatel, jak vyžaduje čl. 8 odst. 3 nařízení ([17]).

Provozovatel letadla musí v rámci svého odůvodnění podle čl. 5 odst. 2 nařízení uvést následující informace:

— odůvodnění, proč se dostal pod roční prahovou hodnotu stanovenou v čl. 5 odst. 1 nařízení z důvodu dodržení příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy,

— uvedení dotčených tras (tj. pořadí příletů a odletů na letišti v Unii) a množství paliva souvisejícího s palivem, které bylo natankováno z bezpečnostních důvodů.

Příslušný orgán může toto odůvodnění přijmout, pokud jsou splněny příslušné požadavky a pokud je řádně odůvodněno. Příslušný orgán může při posuzování toho, zda odůvodnění splňuje platná bezpečnostní pravidla pro nakládání s palivy, konzultovat s agenturou EASA.

Příklad 1: Provozovatel letadla **Y** létá z letiště **A** na letiště v Unii **B**. Provozovatel letadla **Y** je přidělen určenému generálnímu ředitelství pro civilní letectví **(A-DGCA)**. Provozovatel **Y** musí na konci roku, v němž se podává zpráva, předložit agentuře EASA a orgánu **A-DGCA** roční množství načerpaného paliva, roční potřebné množství leteckého paliva a roční množství nenačerpaného paliva ([18]). Na konci roku, v němž se podává zpráva, bude provozovatel **Y** také muset oznámit orgánu nebo orgánům letiště (letišť) v Unii nenatankované množství, pokud z bezpečnostních důvodů nesplňuje prahovou hodnotu pro doplňování paliva.

V tomto příkladu provozovatel letadla **Y** nedosáhne na letišti v Unii **B** prahové hodnoty „ročního potřebného množství leteckého paliva“, protože některé lety na trase **A–B** byly ovlivněny předpovězenými povětrnostními podmínkami, které vyžadovaly načerpání většího množství paliva z bezpečnostních důvodů na letišti **A** (přebytek paliva se vždy čerpá na předchozím letišti). Počasí se však během letů oproti předpovědi celkově zlepšilo a letadla několikrát přistála na letišti v Unii **B** s větším množstvím paliva, než se očekávalo, a nemohla tak na letišti v Unii **B** načerpat palivo pro následující let, protože měla v nádrži ještě dostatek paliva. Ačkoli tedy **Y** nesplnil požadavek čl. 5 odst. 1 nařízení pro letiště v Unii **B**, bylo to odůvodněno dodržením bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy.

([16]) Další podrobnosti o způsobu podávání zpráv jsou uvedeny v příručce pro provozovatele letadel a ověřovatele (tj. ověřovací orgány) (článek 8 a příloha II nařízení).

([17]) V čl. 8 odst. 3 nařízení se uvádí, že „zprávu ověří nezávislý ověřovatel v souladu s požadavky stanovenými v článcích 14 a 15 směrnice 2003/87/ES a v prováděcích aktech přijatých na jejím základě.“ Jinými slovy proces ověřování a akreditovaní ověřovatelé pro účely nařízení se řídí pravidly EU ETS, a konkrétně pravidly stanovenými pro odvětví letectví.

([18]) Definice viz článek 3, vykazovací povinnosti provozovatelů letadel viz článek 8 a příloha II nařízení, kde je uvedena šablona pro zprávy.

Příklad 2: Provozovatel letadla **Y** létá z letiště **C** na letiště **D** a zpět na letiště **C** (trasa **C–D–C)**; všechna tato letiště jsou letiště v Unii. Tak jako v příkladu 1 je provozovatel letadla **Y** přidělen příslušnému orgánu **A-DGCA**. Na konci roku, v němž se podává zpráva, musí **Y** předložit agentuře EASA a příslušným orgánům roční množství načerpaného paliva, roční potřebné množství leteckého paliva a roční množství nenačerpaného paliva ([19]). Na konci roku, v němž se podává zpráva, bude **Y** také muset oznámit nenatankovaná množství orgánu nebo orgánům letiště (letišť) v Unii, kde z důvodů bezpečného nakládání s palivy nesplňuje prahovou hodnotu pro doplňování paliva.

V tomto příkladu provozovatel letadla **Y** nedosahuje prahové hodnoty *„ročního potřebného množství leteckého paliva“* na letišti **D**, protože v souladu s bodem CAT.OP.MPA.181 písm. c) bodem 4) bodem i) přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 lety na trase **C–D** vyžadují náhradní letiště určení **E**, které se nachází daleko od letiště **D**. Na cestě zpět do **C** (trasa **D–C**) se náhradní letiště určení **F** nachází velmi blízko letiště **C**. Letadlo proto vždy přistane na letišti **D** s větším množstvím paliva, než je nutné k návratu do **C**, což mu v letišti **D** znemožní načerpat palivo pro následný let zpět do **C**, protože **Y** má v nádrži dostatek paliva. Provozovatel letadla **Y** proto nesplnil požadavek uvedený v čl. 5 odst. 1 nařízení pro letiště **D** z důvodů souvisejících s bezpečným nakládáním s palivem.

Ke stejné situaci může dojít u izolovaných letišť v případě, kdy je podle bodu CAT.OP.MPA.181 písm. c) bodu 4 bodu ii) a bodu AMC7 ([20]) CAT.OP.MPA.182 vyžadováno pro provoz na takových izolovaných letištích dodatečné palivo přibližně na 2 hodiny. To může výrazně snížit potřebu doplnit palivo za účelem návratu.

Stručně řečeno to znamená, že aby provozovatel letadla splnil požadavky čl. 5 odst. 2 nařízení (tj. povinnost řádného odůvodnění), musí příslušným orgánům a agentuře EASA předložit bezpečnostní důvody pro natankování paliva při letech přilétajících na letiště v Unii, kvůli nimž se provozovatel letadla dostává pod hodnotu ročního požadavku na čerpání paliva. Množství paliva, které je třeba odůvodnit, je omezeno na rozdíl mezi 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva a ročním skutečně načerpaným množstvím leteckého paliva na každém letišti v Unii, na němž provozovatel letadla nesplňuje požadavek na čerpání.

Provozovatel letadla by měl jasně uvést vztah mezi objemem načerpaného paliva a těmito bezpečnostními důvody. Odůvodnění (podpůrné doklady) by mělo odpovídat načerpaným množstvím a uvedeným důvodům. Neschopnost prokázat souhlas mezi načerpanými objemy a těmito odůvodněními může znamenat porušení čl. 5 odst. 1 nařízení.

4.2 **Příklady událostí, které vyžadují načerpání leteckého paliva za účelem dodržení bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy, a podpůrných dokladů (odůvodnění)**

Následující seznam příkladů, kdy je vyžadováno načerpání leteckého paliva z bezpečnostních důvodů, není vyčerpávající, ale zahrnuje nejčastější události ([21]), které odůvodňují potřebu načerpat větší množství paliva na letišti odletu z důvodu bezpečného nakládání s palivy, v důsledku čehož hrozí riziko, že nebude splněna prahová hodnota pro doplňování paliva na cílovém letišti v Unii. U příkladů jsou uvedeny doklady, které by provozovatel letadla musel předložit příslušným orgánům, aby odůvodnil, proč nedosahuje prahové hodnoty podle čl. 5 odst. 1 nařízení.

V každém případě musí příslušné orgány ve spolupráci s agenturou EASA zajistit dodržování náležité rovnováhy mezi bezpečností a povinnostmi, které ukládá nařízení v oblasti doplňování paliva a vykazování. Zajištění bezpečnosti je prvořadé, a proto orgány musí při posuzování úrovně důkazů potřebných k opodstatnění obav ohledně bezpečnosti vždy uplatňovat zdravý úsudek. Potřeba dodatečného paliva často vychází z odborných znalostí personálu řídicího střediska provozovatele nebo ze zkušeností pilotů.

([19]) Definice viz článek 3, vykazovací povinnosti provozovatelů letadel viz článek 8 a příloha II nařízení, kde je uvedena šablona pro zprávy.

([20]) „Přijatelné způsoby průkazu 7“.

([21]) Podle odpovědí EASA a provozovatelů letadel na dotazník Komise pro přípravu tohoto dokumentu.

— Případy nedostatku leteckého paliva (včetně minimálních množství nákupu stanovených dodavatelem paliva na letištích v Unii se zeměpisnými podmínkami, jako jsou například ostrovy) nebo kontaminace leteckého paliva na cílovém letišti, odůvodněné příslušným oznámením pilotům či leteckým misím (NOTAM) a/nebo sdělením dodavatele paliva (pokud je k dispozici) nebo jakýmikoli jinými zprávami v rámci systému řízení podle bodu ORO.GEN.200 „Systém řízení“ ([22]) přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012 (zprávy pilotů, zprávy jiných provozovatelů, zprávy orgánů nebo informace poskytnuté sdruženími leteckých společností).

— Potřebu dodatečného paliva často (a zejména během zimního provozu) odůvodňují nepříznivé povětrnostní podmínky (nebo předpovědi nepříznivých povětrnostních podmínek) (viz body CAT.OP.MPA.181 písm. b), CAT.OP.MPA.245 písm. a) bod 1 a také písm. b) a c) a CAT.OP.MPA.255 písm. b) a CAT.OP.MPA.265 písm. a) přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012) ([23]). To platí i pro jiné povětrnostní podmínky (např. horké počasí), které mohou vyžadovat dodatečné palivo pro použití APU ([24]) v důsledku mimořádně chladného nebo horkého počasí, omezené viditelnosti atd. Odůvodnění musí být založeno na samotných zprávách o počasí (např. METAR ([25]) a ATIS ([26])), na předpovědích počasí (např. TAF ([27]), včetně vzdálené pravděpodobnosti nepříznivého počasí jako PROB30% ([28])), SIGMET ([29]), na traťových meteorologických mapách, jakýchkoli jiných dostatečně podrobných zprávách nebo na jejich kombinaci. Lze předložit rovněž zprávy z pokročilých systémů informací o počasí, jako je EWINS ([30]) nebo podobné nástroje. Tyto nástroje jsou schopny vyjádřit spolehlivost předpovědí počasí a přimět provozovatele k navýšení objemu načerpaného paliva, pokud historické údaje naznačují, že na cílovém letišti pravděpodobné nastane nepříznivé počasí (např. mlha), i když oficiální předpověď takové nepříznivé počasí nepředpovídá.

— Sociální akce (např. protesty nebo stávky na cílovém letišti) odůvodněné například sdělením letiště a/nebo zprávou NOTAM (viz body CAT.OP.MPA.175 písm. b) body 4 a 5 a EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175 písm. b) a CAT.OP.MPA.181 písm. b) a c) bod 7 přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012). Důvodem pro potřebu navýšit množství čerpaného paliva může být v závislosti na okolnostech i riziko sociálních akcí nebo stávek.

— Zpoždění řízení letového provozu (ATC) na cílovém letišti odůvodněné zprávou NOTAM nebo sdělením poskytovatele uspořádání letového provozu (ATM) (je-li k dispozici) před vzletem (bod CAT.OP.MPA.181 písm. b) bod 6 a písm. c) bod 7 přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012). Potenciální zpoždění na cílovém letišti mohou indikovat i další zprávy nebo údaje, jako jsou historické údaje provozovatele letadla (včetně hlášení pilota).

— Pravděpodobnost přesměrování ATC, odůvodněná zprávou NOTAM nebo sdělením poskytovatele ATM nebo jakýmikoli jinými relevantními zprávami nebo údaji (bod CAT.OP.MPA.181 písm. b) bod 5 a 6 a písm. c) bod 7 přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012). Patří sem například historické údaje od daného provozovatele nebo jiných provozovatelů a hlášení pilotů, která uvádějí možná přesměrování na dané trase.

— Bezpečnostní obavy, například v souvislosti s válečnými konflikty, odůvodněné sdělením letiště, sdělením dodavatele paliva a/nebo zprávou NOTAM.

([22]) Viz příloha III (Požadavky na organizace v oblasti letového provozu) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

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

([24]) Pomocná energetická jednotka.

([25]) Meteorologická zpráva o aktuálním počasí na letišti.

([26]) Automatická informační služba v koncové řízené oblasti.

([27]) Letištní předpověď.

([28]) 30 % pravděpodobnost.

([29]) Významná meteorologická informace.

([30]) Enhanced weather information system (Pokročilý systém informací o počasí).

— Přírodní katastrofy (např. zemětřesení, výbuchy sopek a záplavy), odůvodněné sdělením letiště a/nebo zprávou NOTAM nebo jinými relevantními zprávami (bod CAT.OP.MPA.181 písm. b) a písm. c) bod 7 přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012).

Kromě výše uvedených dokumentů musí provozovatel letadla předložit provozní letový plán podepsaný velitelem letadla opatřený digitálním podpisem nebo digitálním schválením letového plánu. V tomto dokumentu musí být uvedeno načerpané blokové palivo (při předchozím letu) a jeho jednotlivé složky.

Mezi další dokumenty, které by provozovatel letadla mohl být povinen předložit příslušnému orgánu, aby odůvodnil, proč nedosáhl prahové hodnoty stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení z důvodu dodržování bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy, patří:

— informace z palubního deníku,

— zprávy METAR, TAF, SIGMET, traťové meteorologické mapy nebo komunikace s ANSP ([31])o omezeních vyplývajících z počasí,

— zprávy NOTAM,

— komunikace ATM a ATC (pokud je k dispozici),

— letecké informační příručky (AIP),

— sdělení dodavatele paliva, pozemního odbavení nebo řídícího orgánu letiště,

— provozní letový plán,

— jakékoli další informace, které by provozovatel letadla mohl považovat za důležité a užitečné pro odůvodnění množství paliva, které bylo nahlášeno jako načerpané z bezpečnostních důvodů.

Provozovatelé letadel musí nezávislým ověřovatelům poskytnout všechny příslušné podpůrné doklady pro usnadnění procesu ověřování výroční zprávy, jak požaduje článek 8 nařízení (konkrétně čl. 8 odst. 3).

4.3 **Jak dlouho by měl provozovatel letadla uchovávat podpůrné doklady na podporu odůvodnění?**

Nařízení klade důkazní břemeno na provozovatele letadel, kteří tak musí příslušným orgánům a agentuře EASA doložit splnění požadavků podle čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení. Je tedy na provozovatelích letadel, aby posoudili, jak dlouho je vhodné tyto příslušné podpůrné doklady uchovávat, přičemž je třeba zohlednit i aspekty, jako je možnost správního nebo soudního řízení. Provozovatelé letadel by v ideálním případě měli podpůrné doklady uchovávat po dobu minimálně čtyř let (tj. rok, v němž se podává zpráva, + 3 roky uchovávání údajů). Tato lhůta se může v jednotlivých členských státech lišit, protože vnitrostátní pravidla pro vymáhání práva platná pro toto odvětví mohou předepisovat různé lhůty. Členské státy by při stanovování svých pravidel pro sankce za porušení tohoto nařízení podle jeho čl. 12 odst. 1 měly zohlednit doporučení o uchovávání údajů uvedené v tomto oddíle.

4.4 **Úvahy k volbě náhradního letiště a palivu dle volného uvážení**

Provozovatelé letadel mají v rámci omezení stanovených v bodě CAT.OP.MPA 192 přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([32]) možnost zvolit si náhradní letiště. Z ekonomických důvodů může být často racionálnější zvolit náhradní letiště nacházející se ve větší vzdálenosti než jiná možná a bližší náhradní letiště, například proto, že provozovatel letadla má na náhradním letišti uzavřenu smlouvu na údržbu letadel a/nebo podmínky pro poskytování lepších služeb cestujícím (tj. komerční náhradní letiště). Volba náhradního letiště však nemůže sloužit jako prostředek k zakrytí praktik převážení paliva z ekonomických důvodů.

([31]) Poskytovatel letových navigačních služeb.

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

Provozovatel letadla obdobně nesmí dát pilotovi pokyn, aby z ekonomických důvodů načerpal na určitém letišti více leteckého paliva a nakládal ho jako palivo dle volného uvážení. Palivo dle volného uvážení (anglicky „discretionary fuel“) musí být, jak naznačuje jeho název, čerpáno výhradně na základě uvážení velitele letadla a bez zásahu provozovatele letadla ([33]).

Stejná zásada se uplatní i na praktiky zakrývající převážení paliva pomocí jiných kategorií paliva, například pokud jsou tyto kategorie paliva nakládány v množstvích, která jsou zjevně vyšší než množství nezbytná pro dosažení cílů každého z těchto typů paliva (např. větší množství paliva pro pojíždění, větší množství trať ového paliva na základě naplánování nereálné nižší cestovní hladiny a nereálné vzletové hmotnosti).

Praktiky využívající palivo pro dolet na alternativní letiště, palivo dle volného uvážení a další kategorie paliva k zakrytí převážení paliva z ekonomických důvodů by představovaly porušení příslušných ustanovení nařízení. Tyto praktiky, jsou-li podloženy konzistentními důkazy, které splňují jak objektivní, tak subjektivní stránku, mohou příslušné vnitrostátní orgány trestat ([34]).

5. USTANOVENÍ ČL. 5 ODST. 3 NAŘÍZENÍ: DOČASNÉ VÝJIMKY Z POVINNOSTI DOPLŇOVAT PALIVO

Ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení stanoví požadavky, které musí provozovatel letadla splnit, aby mohl předem požádat o dočasnou výjimku:

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

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

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

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

Pokud jde o konkrétní trasy, může být provozovatel letadla dočasně osvobozen od povinnosti doplňovat palivo na letišti odletu v Unii, pokud může prokázat závažné a opakující se provozní obtíže při doplňování paliva na daném letišti v Unii, které mu brání v provádění otáčkových letů v přiměřené době a které by mohly mít dopad na konektivitu zejména okrajových regionů. Výjimka by se mohla vztahovat také na strukturální obtíže s dodávkami paliva, které vedou k výrazně vyšším cenám paliva ve srovnání s průměrnými cenami podobných typů paliv na jiných letištích v Unii. Výrazně vyšší ceny paliva na daném unijním letišti by však neměly být důsledkem především většího využívání udržitelných leteckých paliv na tomto letišti v Unii.

Výjimku může příslušný orgán udělit pouze tehdy, jsou-li splněny požadavky stanovené v čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) a je-li žádost řádně odůvodněna.

5.1 První podmínka: požadavek na vzdálenost

Před podáním žádosti o dočasnou výjimku podle čl. 5 odst. 3 nařízení musí provozovatel letadla zajistit, aby trasa, na kterou by se výjimka vztahovala, splňovala požadavky na vzdálenost stanovené v uvedeném článku. Ustanovení čl. 5 odst. 3 nabízí dvě možnosti:

1. provozovatel letadla může požádat o výjimku pro stávající nebo novou trasu kratší než 850 km s odletem z letiště v Unii, *nebo*

([33]) CAT.OP.MPA.181, písm. c) bod 8 „palivo dle volného uvážení, vyžaduje-li to velitel letadla“, příloha IV část B nařízení Komise (EU) č. 965/2012.

([34]) Viz například rozsudek Soudního dvora ze dne 6. února 2018, Altun a další, C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, body 48 až 52.

2. provozovatel letadla může požádat o výjimku pro stávající nebo novou trasu kratší než 1 200 km, pokud tato trasa zajišťuje spojení s letišti umístěnými na ostrovech bez železničního nebo silničního spojení. Začátek trasy musí být na letišti v Unii a může se týkat buď tras mezi pevninou a ostrovem, nebo tras mezi ostrovy bez spojení s pevninou.

Provozovatel letadla musí při podání své žádosti uvést alespoň i) kódy letišť podle Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) na dané trase; ii) letiště odletu v Unii a iii) vzdálenost v kilometrech vypočtenou Vincentyho metodou.

Příslušný orgán ověří, zda je letiště odletu letištěm v Unii ve smyslu nařízení a zda požadovaná trasa splňuje požadavky na vzdálenost stanovené v čl. 5 odst. 3 nařízení. Výpočet vzdálenosti je založen na Vincentyho metodě výpočtu vzdálenosti mezi dvěma body na povrchu sféroidu s použitím Světového geodetického systému (WGS84) ([35]). Jako základ pro zeměpisné šířky a délky letišť by měl být použit dokument ICAO 7910 Location Indicators ([36]).

5.2 **Druhá podmínka: požadavky uvedené v čl. 5 odst. 3 písm. a) a b)**

Pokud je splněn požadavek na vzdálenost podle čl. 5 odst. 3 nařízení, druhým krokem pro provozovatele letadla bude posouzení, zda trasa, pro kterou provozovatel letadla žádá o výjimku, splňuje druhý soubor požadavků podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) nařízení.

Každá žádost o výjimku musí být podrobně a přiměřeně odůvodněna a musí k ní být přiloženy příslušné dokumenty, které toto odůvodnění dokládají.

Příslušný orgán posoudí každou žádost individuálně. Rovněž důkladně zváží specifické vlastnosti dotčeného letiště v Unii, které spadá do jeho pravomoci a kde provozovatel letadla žádá o výjimku z povinnosti načerpat palivo. Během posuzování žádosti se příslušný orgán může obrátit na dotčené letiště v Unii a požádat je o informace v souvislosti se žádostí o výjimku předloženou provozovatelem letadla. Příslušný orgán může toto letiště požádat například o poskytnutí historických údajů o dobách průletového odbavení letadel a provozu nebo případně o dostupnosti paliva, aby mohl kvalifikovaně rozhodnout o udělení/zamítnutí požadované výjimky.

5.2.1 ***Ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. a) nařízení – závažné a opakující se provozní obtíže a nepřiměřená doba průletového odbavení***

5.2.1.1 *Co jsou závažné a opakující se provozní obtíže?*

Za prvé provozovatel letadla musí prokázat, že letiště v Unii, pro které žádá o výjimku z povinnosti doplnit palivo, trpí závažnými a opakujícími se provozními obtížemi. Za závažné a opakující se provozní obtíže, které by odůvodňovaly udělení výjimky z povinnosti doplit palivo na letišti v Unii, nelze považovat jednorázové události, jako je například stávka na letišti. Vliv stávek na čerpání paliva by měl být hlášen podle čl. 5 odst. 2 nařízení, pokud by z důvodu bezpečného nakládání s palivy vyžadovaly dodatečné doplnění paliva na letišti odletu.

Za druhé je třeba prokázat, že provozní obtíže, které se na dotčeném letišti v Unii vyskytly, mají na provozovatele letadla negativní dopad. Provozní obtíže mohou například významným a nezanedbatelným způsobem negativně ovlivnit letový plán dotčeného letadla při jeho následném provozu. V tomto ohledu by provozovatel letadla mohl být vystaven riziku sankcí ze strany koordinátora/zprostředkovatele letištních časů nebo nesoudržného letového provozu během dne, což by mohlo mít potenciální dopad na konektivitu EU.

Provozní obtíže proto musí i) být opakovanou událostí nebo systematickým jevem spojeným s dotčeným letištěm v Unii; ii) vést k nepřiměřené délce průletového odbavení (vysvětleno v bodě 5.2.1.2); iii) mít negativní hospodářský dopad na provozovatele letadla.

Za *potenciální provozní obtíže,* které mohou odůvodnit výjimku, pokud se prokáže negativní dopad na provozovatele letadla, lze považovat následující události, jejichž seznam však není vyčerpávající:

([35]) Viz odkaz na nástroj ICAO CERT a výpočet pomocí Vincentyho metody na adrese https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Viz odkaz na datovou službu ICAO jako odkaz na směrovací značky letiště https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— Na dobu průletového odbavení může mít vliv omezený prostor na odbavovací ploše a/nebo přetížená odbavovací plocha na letišti, zejména na přetížených letištích ve vrcholné sezóně (např. na ostrovních letištích nebo malých letištích v blízkosti lyžařských středisek).

— Nedostatek personálu na letišti provádějícího průletové odbavení letadla, a/nebo nedostatečné vybavení, například nedostatečný počet hydrantů nebo plnicích autocisteren. Nedostatečné zdroje/vybavení na letišti totiž může ovlivnit dobu čekání na doplnění paliva, a tedy i na celkovou dobu průletového odbavení letadla. Aby byla tato žádost o výjimku oprávněná, musí subjekt poskytující palivové služby na letišti předem oznámit, že nemá dostatek zdrojů a/nebo vybavení k odbavení letadla bez nepřiměřeného zpoždění.

— Místní předpisy, které brání nástupu a výstupu cestujících při doplňování paliva do letadla, a/nebo místní protipožární předpisy, které vyžadují přítomnost požárního vozidla při doplňování paliva do letadla při nástupu a výstupu cestujících. Taková místní pravidla mohou mít dopad na průběh průletového odbavování provozovatelů letadel na přetížených letištích nebo na letištích s vysokou sezónností. Provozovatelé letadel by v těchto případech měli prokázat, že stávající scénáře mají významný a nezanedbatelný dopad na dobu průletového odbavení letadla, zejména v případě letových plánů bez časové rezervy nebo omezené dostupnosti hasičských vozů.

5.2.1.2 *Co je nepřiměřená doba průletového odbavení letadla?*

Po zjištění provozních obtíží musí provozovatel letadla posoudit, zda tyto provozní obtíže brání doplnění paliva do letadla a současně dodržet přiměřenou dobu průletového odbavení. Dobou průletového odbavení se rozumí časový interval mezi příletem letadla na letiště (úplné zastavení/zabrzdění letadla) a jeho odletem na další let (zavření dveří letadla před odletem). Obecně lze říci, že čas potřebný k načerpání paliva je téměř vždy kratší než čas potřebný k vystoupení cestujících, vykládce zavazadel a poté k nastoupení cestujících, nakládce zavazadel a servisu letadla.

Regulační rámec EU (tj. požadavky bodu CAT.OP.MPA.200 přílohy IV nařízení (EU) č. 965/2012 a v doprovodných AMC6 ([37])) povoluje tankování v době výstupu cestujících z letadla, tato praxe však není mezi evropskými provozovateli příliš rozšířená, protože byla výslovně povolena až v roce 2022. Dříve bylo možné tankovat pouze během nástupu cestujících do letadla. Odůvodnění nedostatečně dlouhé doby průletového odbavení založené pouze na nemožnosti natankovat během výstupu cestujících proto nelze akceptovat, pokud nejsou splněny všechny požadavky čl. 5 odst. 3 písm. a) nařízení.

Doba průletového odbavení u dálkových letů se obvykle pohybuje od 60 do 150 minut, zatímco doba průletového odbavení u letů na krátké vzdálenosti se pohybuje od 25 do 80 minut za předpokladu, že provozovatel letadla může doplnit palivo při nástupu cestujících, jejich pobytu na palubě letadla nebo výstupu ([38]).

Vzhledem k těmto typickým dobám průletového odbavení platí, že pokud se vyskytnou závažné a opakující se provozní obtíže, které brání doplnění paliva v přiměřené době, může provozovatel letadla požádat o výjimku podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nařízení. Žádost o výjimku, v níž se uvádí, že se doba průletového odbavení prodloužila například z 25 na 30 minut v důsledku nové povinnosti doplňovat palivo, by však nemohla být přijata, pokud by se neprokázalo, že dané zpoždění je významné a že jeho negativní ekonomický dopad na následné lety je tak velký, že nové doby průletového odbavení nelze považovat za přiměřené. Jinými slovy žádost o výjimku nemůže být založena pouze na záměru zachovat stejnou dobu průletového odbavení jako před zavedením čl. 5 odst. 1 nařízení.

Při určování, zda povinnost doplnit palivo v kombinaci s danými provozními obtížemi vede k příliš dlouhé době průletového odbavení, která se liší od přiměřených časů, a mohla by proto mít významný negativní dopad na provoz provozovatele letadla, může příslušný orgán a provozovatel letadla použít jako vodítko následující seznam, který není vyčerpávající.

— Informace z příručky letadla uvádějící maximální kapacitu paliva.

([37]) Přijatelné způsoby průkazu 6 (https://www.easa.europa.eu/en/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials/group/part-cat---commercial-air-transport-operations#part-cat---commercial-air-transport-operations).

([38]) V souladu s časovými údaji uvedenými v tabulce 18.2 dokumentu EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses, verze 10.0.3 z 18. dubna 2023.

— Příslušné historické údaje letiště týkající se činností průletového odbavení a/nebo rozmezí doby průletového odbavení uvedené v tabulce 18.2 dokumentu EUROCONTROL Standard Inputs for Economic Analyses, vydání 10.0.3z 18. dubna 2023 ([39]).

— Historické údaje provozovatele letadla týkající se průletového odbavování na dotčeném letišti. Pokud zde provozovatel letadla v minulosti doplňoval palivo normálně, neměla by existovat žádná překážka, ledaže došlo k podstatné změně okolností.

— Příliš dlouhá doba průletového odbavení může mít dopad na rozvrh letištních časů na letišti, v důsledku čehož provozovateli letadla hrozí penalizace ze strany koordinátora/zprostředkovatele na daném letišti.

— Doba průletového odbavení má dopad na následující lety provozovatele letadla, přičemž mu hrozí penalizace ze strany koordinátora/zprostředkovatele letištních časů na následujících letištích.

Závěrem a v souladu s výše uvedenými příklady platí, že provozovatel letadla musí ve své žádosti o výjimku podle čl. 5 odst. 3 písm. a) prokázat: i) existenci závažné a opakující se události vedoucí k provozním obtížím, ii) to, že doba průletového odbavení je nepřiměřená, a iii) vážný a v důsledku toho negativní dopad na konektivitu nebo hospodářský dopad na provozovatele letadla. V případě neexistence negativního dopadu konektivitu nebo na provozovatele letadla by nebylo opodstatněné žádat o výjimku z povinnosti doplnit palivo na dotčeném letišti.

5.2.2 ***Ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. b) – Strukturální obtíže s dodávkami paliva vyplývající ze zeměpisných vlastností***

Aby příslušný orgán mohl udělit dočasnou výjimku, musí žádosti o výjimky podle čl. 5 odst. 3 písm. b) splňovat čtyři kumulativní požadavky: i) na daném letišti v Unii se musí vyskytovat strukturální obtíže s dodávkami paliva, ii) tyto obtíže musí být způsobeny zeměpisnými vlastnostmi tohoto letiště v Unii, iii) tyto obtíže musí mít za následek výrazně vyšší průměrné ceny paliva než na jiných letištích v Unii a iv) tyto obtíže musí vést k významnému konkurenčnímu znevýhodnění daného provozovatele letadla (v porovnání s tržními podmínkami na jiných letištích v Unii, která mají podobné soutěžní vlastnosti).

5.2.2.1 *Co jsou strukturální obtíže s dodávkami paliva na letišti v Unii v důsledku zeměpisných podmínek letiště?*

První dva požadavky se týkají letišť v Unii, kde dodávky paliva představují strukturální obtíže vzhledem k zeměpisným vlastnostem území, na němž se dané letiště v Unii nachází. Letiště v Unii v odlehlých oblastech, jako jsou ostrovy, odlehlé okrajové oblasti Evropy nebo horské oblasti, mohou být těmto strukturálním obtížím s dodávkami paliva vystaveny často. Tyto obtíže s dodávkami mohou být způsobeny faktory, jako je například omezená nebo neexistující kapacita výroby paliva v dané oblasti, nedostatečné silniční nebo potrubní spojení nebo (v případě ostrovů) nutnost dodávat palivo po moři.

Dalším prvkem, který je třeba vzít v úvahu, je omezená kapacita skladování paliva na daném letišti v Unii. Možnosti skladování paliva na letištích v Unii, která nejsou zásobována pomocí potrubí, mohou být v důsledku jejich zeměpisných vlastností omezené.

Ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. b) nařízení proto uznává, že zeměpisné vlastnosti letiště v Unii mohou vést ke strukturálním obtížím s dodávkami paliva včetně omezené dostupnosti leteckého paliva na takovém letišti v Unii.

5.2.2.2 *Jak mohou dodávky paliva a zeměpisné podmínky vést k výrazně vyšším cenám paliva, než jsou průměrné ceny paliva na ostatních letištích v Unii?*

Strukturální obtíže s dodávkami paliva vyplývající ze zeměpisných vlastností daného letiště v Unii (jak je vysvětleno v bodě 5.2.2.1) mohou mít dle třetí podmínky za následek výrazně vyšší ceny paliva než ceny v průměru uplatňované na podobné druhy paliv na jiných letištích v Unii.

Na letištích v Unii, která mají obtíže se zásobováním palivem a zeměpisné podmínky, by poptávku po leteckém palivu mohla navíc zvýšit také jejich vysoká sezónnost, což by mohlo vést k výrazně vyšším cenám, než jsou ceny uplatňované v průměru u podobných typů paliv na jiných letištích v Unii.

([39]) Viz dokument v tomto odkazu: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/

Jiná letiště v Unii mohou být z velké části zásobována například potrubím, a vyhnout se díky tomu dodatečným přepravním nákladům, jako jsou náklady spojené s dodávkami paliva na letiště na ostrově. Na jiných letištích v Unii by náklady na dopravu mohly být nižší, kdyby na nich působilo více dodavatelů paliva nebo kdyby se letiště nacházelo v blízkosti rafinerie paliva. Tyto prvky přispívají ke konkurenceschopnějším cenám leteckého paliva oproti letištím v Unii se zeměpisnými podmínkami popsanými v bodě 5.2.2.1.

V bodě 5.2.2.4 je vysvětleno, které prvky je třeba doložit, aby bylo možné prokázat výrazně vyšší ceny podobných leteckých paliv.

5.2.2.3 *Jaká jsou výrazná konkurenční znevýhodnění provozovatele letadla v porovnání s tržními podmínkami na jiných letištích v Unii s podobnými vlastnostmi?*

Poté, co provozovatel letadla nejprve prokáže, že dané letiště trpí strukturálními obtížemi s dodávkami paliva (…) v důsledku polohy letiště, což vede k výrazně vyšším cenám paliva (…), musí prokázat i splnění čtvrtého požadavku, a sice že doplňování paliva na tomto letišti v Unii by jej výrazně znevýhodnilo v porovnání s tržními podmínkami na jiných letištích v Unii, která mají podobné soutěžní vlastnosti.

Provozovatel letadla by byl výrazně konkurenčně znevýhodněn, pokud by byl povinen doplňovat palivo podle čl. 5 odst. 1 nařízení v následujících případech:

— Ceny leteckého paliva na letišti v Unii, pro které je požadována výjimka, jsou vzhledem k jeho zeměpisným vlastnostem a obtížím s dodávkami paliva výrazně vyšší. Provozovatel letadla by proto měl problém účinně soutěžit s jinými provozovateli letadel, kteří obsluhují jiná letiště v Unii ve stejné spádové oblasti a jsou z hlediska poptávky cestujících považováni za nahraditelné. K tomu by mohlo dojít například tehdy, pokud dané letiště v Unii (a tedy i žádající provozovatel letadla) obsluhuje turistický/prázdninový provoz, který by mohl být odkloněn na jiné letiště v Unii sloužící podobné spotřebitelské poptávce ve stejné spádové oblasti. Toto posouzení je třeba provést případ od případu, ale takovou nahraditelnost lze očekávat mezi některými nejmenšími ostrovy, které jsou závislé převážně na turistickém provozu a mají jen nízkou jinou závislou poptávku, nebo například mezi ostrovem a pobřežím na pevnině, které se nacházejí ve stejné spádové oblasti.

— Konkurenční znevýhodnění musí být více než jen dostatečné; musí být *výrazné*. Lze očekávat určité rozdíly v cenách a konkurenčním postavení provozovatelů letadel (včetně rozdílů v nákladech), které však automaticky neopravňují k udělení výjimky. Významné konkurenční znevýhodnění vyžaduje více než jen malý rozdíl v konkurenčních podmínkách. Uplatnění čl. 5 odst. 3 písm. b) je třeba v každém případě provádět případ od případu a s ohledem na trasu a na to, zda se ve stejné spádové oblasti nacházejí dvě letiště v Unii.

Příklad 3: Provozovatel letadla **Y** žádá podle čl. 5 odst. 3 písm. b) nařízení o dočasnou výjimku z povinnosti doplnit palivo při odletu z letiště v Unii **A** (které se nachází na ostrově) na letiště v Unii **B** (které se nachází na pevnině). Trasa je **B–A–B**. Letiště **A** je převážně rekreační destinací a vzhledem ke svým zeměpisným vlastnostem má strukturální obtíže s dodávkami paliva, které výrazně zvyšují ceny paliva. **Y** bude muset ve své žádosti o výjimku prokázat, že podmínky na letišti **A** jej výrazně konkurenčně znevýhodňují ve srovnání s provozovateli letadel létajícími ze stejného pevninského letiště v **B** na letiště v Unii **N**. **N** by v tomto příkladu bylo letištěm v Unii, které se nachází ve spádové oblasti letiště **A** a nabízí podobné rekreační destinace jako letiště **A**.

— Konkurenční znevýhodnění provozovatele letadla na letišti v Unii, pro které žádá o výjimku, by mohlo být výrazné ve srovnání s jinými letišti v Unii, která mají podobné konkurenční vlastnosti (např. velikost, umístění v daném členském státě nebo sousedním členském státě či státech, obchodní model a dopravní skladba). Tato nevýhoda by mohla být způsobena faktory, jako jsou například vyšší provozní náklady (včetně letištních a odbavovacích poplatků), kapacitní omezení (např. omezená kapacita odbavovacích ploch a infrastrukturních zařízení) a/nebo špatná dostupnost letiště.

Příklad 4: Provozovatel letadla **Y** žádá o výjimku podle čl. 5 odst. 3 písm. b) na letišti v Unii **A**, které je výrazně konkurenčně znevýhodněno v porovnání s letištěm v Unii **B**, a to z důvodu výrazně vyšších cen leteckých paliv, vyšších provozních nákladů, špatné dostupnosti a méně atraktivního vybavení pro cestující. Skutečnost, že letecké společnosti a cestující budou pravděpodobně preferovat letiště v Unii **B**, ovlivní schopnost letiště v Unii **A** přilákat provoz a udržet jej.

V souvislosti s žádostí o výjimku podle čl. 5 odst. 3 písm. b) bude proto provozovatel letadla povinen prokázat, že tato výrazně vyšší cena leteckého paliva na letišti v Unii, která je způsobena zeměpisnými vlastnostmi tohoto letiště a souvisejícími obtížemi s dodávkami paliva, jej výrazně konkurenčně znevýhodňuje oproti jiným provozovatelům letadel, kteří provozují lety na letištích v Unii a kteří mohou být nahraditelní. Jinými slovy žádající provozovatel letadla musí prokázat, že pokud mu nebude poskytnuta výjimka z povinnosti podle čl. 5 odst. 1 nařízení, přijde o významný objem přepravy cestujících ve prospěch jiného provozovatele letadla, který nabízí podobnou alternativní destinaci.

Je třeba mít na paměti, že tyto příklady uvádějí okolnosti, za kterých by výjimka mohla být potenciálně udělena, avšak aby byla taková výjimka přijata, musí být splněny všechny požadavky uvedené v čl. 5 odst. 3 písm. b). To znamená, že nemůže být přijata žádost provozovatele letadla o výjimku pouze na základě tvrzení, že na letišti A, které je blíže rafinérii, může získat konkurenceschopnější cenu paliva než na letišti B, které se nachází v hornaté oblasti. Všechny požadavky uvedené v čl. 5 odst. 3 písm. b) musí být prokázány jednotlivě.

5.2.2.4 *Jak může provozovatel letadla odůvodnit svou žádost o výjimku?*

Provozovatel letadla musí za prvé prokázat, že letiště v Unii, pro které je daná výjimka požadována, má strukturální obtíže s dodávkami leteckého paliva.

Za druhé musí provozovatel letadla prokázat, že obtíže s dodávkami jsou způsobeny zeměpisnými vlastnostmi. Tato zeměpisná podmínka může být sice u některých ostrovů evidentní (např. malé ostrovy bez železničního nebo silničního spojení s pevninou), ale přesto by bylo nutné prokázat, že jsou splněny následující požadavky: i) strukturální obtíže s dodávkami paliva a ii) zeměpisné podmínky. Žádost o výjimku týkající se odlehlých nebo horských oblastí by měla být vysvětlena podrobně (například proč a jak zeměpisné vlastnosti daného letiště způsobují omezení dodávek paliva). V žádosti o výjimku by měl být rovněž uveden přesný popis obtíží s dodávkami paliva. Jinými slovy k přijetí žádosti o výjimku nebude postačovat pouhé doložení zeměpisné podmínky. Doložit je třeba rovněž obtíže s dodávkami.

Za třetí musí provozovatel letadla prokázat, že mezi jinými letišti v Unii a letištěm v Unii, pro které žádá o výjimku z povinnosti doplňovat palivo, existuje významný rozdíl v průměrné ceně podobných druhů leteckého paliva. Provozovatel letadla musí příslušnému orgánu předložit veškeré relevantní dokumenty, které má k dispozici, aby prokázal tyto výrazně vyšší ceny paliva (např. cenové nabídky od dodavatele (dodavatelů) paliva na různých letištích v Unii a průměrné ceny poskytované specializovanými platformami). Na podporu tohoto posouzení lze použít následující prvky:

— Porovnání cen podobných leteckých paliv. To znamená, že například porovnání cen leteckého petroleje s cenami udržitelných leteckých paliv by nebylo platným způsobem prokázání výrazného rozdílu v cenách. Ceny leteckého petroleje je třeba porovnávat s cenami leteckého petroleje a ceny směsí udržitelných leteckých paliv je třeba porovnávat s cenami podobných směsí udržitelných leteckých paliv.

— Porovnání cen mezi letišti, která jsou podobná mimo jiné z hlediska velikosti, umístění (tj. v rámci daného členského státu nebo sousedního členského státu nebo států), obchodního modelu a dopravní skladby. Letiště vybraná pro toto porovnání cen nabízejí průměrné tržní ceny leteckého paliva dostupné na těchto letištích v Unii pro účely porovnání s výrazně vyššími cenami letiště v Unii, pro které se žádá výjimka.

— Porovnání výrazných rozdílů v cenách leteckého paliva mohou provozovatelé letadel doložit analýzou nákladů a/nebo analýzou ziskového rozpětí.

— Porovnání výrazných rozdílů v cenách leteckého paliva může být podpořeno analýzou nabídky a poptávky, které tyto ceny ovlivňují (tj. omezení nabídky a změny poptávky, např. sezónní změny).

Za čtvrté provozovatel letadla musí prokázat výrazné konkurenční znevýhodnění vůči jiným provozovatelům letadel létajících na jiná letiště v Unii, která mají podobné konkurenční vlastnosti. Provozovatel letadla proto bude muset svou žádost odůvodnit tak, že uvede jiné (jiná) konkurenční letiště v Unii, prokáže, jak toto letiště v Unii konkuruje letišti v Unii, pro které je požadována výjimka, a prokáže buď úbytek cestujících ve prospěch tohoto jiného letiště v Unii, nebo předvídatelné a nehypotetické riziko takového úbytku cestujících (v obou případech prokazatelně „výrazné“).

Doporučuje se, aby orgány posuzující žádosti podle čl. 5 odst. 3 písm. b) nařízení před rozhodnutím o vyhovění nebo zamítnutí žádosti konzultovaly se svými vnitrostátními orgány pro hospodářskou soutěž. Tato spolupráce by se měla týkat konkrétně posouzení požadavků na výrazně vyšší ceny paliva ve srovnání s průměrnými cenami paliva na jiných letištích v Unii a výrazného konkurenčního znevýhodnění v porovnání s tržními podmínkami na jiných letištích v Unii, která mají podobné soutěžní vlastnosti.

6. **PŘÍSLUŠNÝ ORGÁN PRO ÚČELY ČLÁNKU 5 NAŘÍZENÍ**

6.1 **Úloha orgánů pro účely čl. 5 odst. 2 a 3 nařízení**

Ustanovení čl. 5 odst. 2 nařízení umožňuje, aby provozovatel letadla nesplnil požadavek na doplnění paliva stanovený v čl. 5 odst. 1 nařízení, pokud je to řádně odůvodněno dodržením příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy. Tyto okolnosti musí být příslušnému orgánu nebo orgánům uvedeným v čl. 11 odst. 6 nařízení a agentuře EASA řádně odůvodněny spolu s uvedením dotčených tras ([40]).

V čl. 11 odst. 6 nařízení se uvádí, že „odpovědný členský stát, jehož příslušný orgán nebo orgány určené (v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení) jsou odpovědné za daný řídící orgán letiště v Unii, se určí na základě místní příslušnosti daného letiště v Unii“.

Pro účely čl. 5 odst. 2 nařízení proto musí provozovatel letadla orgánu uvedenému v čl. 11 odst. 6 nařízení oznámit a z hlediska bezpečného nakládaní s palivy vyložit důvody, proč neplní povinnost doplňovat palivo stanovenou v čl. 5 odst. 1 (tj. 90 % „ročního potřebného množství leteckého paliva“, tedy traťového paliva a paliva pro pojíždění ke vzletu), a uvést trasy, kterých se to týká. Uvedeným orgánem je orgán odpovědný za řídící orgán daného letiště v Unii, který se určí na základě místní příslušnosti daného letiště.

Ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení stanoví, že o výjimky z uplatňování povinnosti doplňovat palivo stanovené v čl. 5 odst. 1 lze za určitých okolností požádat předem příslušný orgán nebo orgány uvedené v čl. 11 odst. 6 nařízení. Provozovatel letadla proto musí pro účely čl. 5 odst. 3 požádat orgán odpovědný za letiště v Unii, na kterém podle svého tvrzení nemůže doplnit palivo, o případné výjimky ([41]), které mu budou podle uvedeného ustanovení buď uděleny, nebo zamítnuty.

Závěrem lze říci, že příslušným orgánem, který přijímá zpětná odůvodnění množství leteckého paliva nedoplněného z bezpečnostních důvodů a předběžné žádosti o výjimky z povinnosti doplnit palivo, je příslušný orgán letiště, na kterém k tomuto nedoplnění dochází. Tento orgán nemusí být totožný s orgánem příslušným k uložení pokuty danému provozovateli letadla.

6.2 **Který orgán je orgánem příslušným pro vymáhání povinnosti doplňovat palivo a pro ukládání pokut?**

Ustanovení čl. 11 odst. 1 nařízení uvádí, že „členské státy určí příslušný orgán nebo orgány odpovědné za vymáhání tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, řídícím orgánům letišť v Unii a dodavatelům leteckého paliva (…)“.

Pro usnadnění spolupráce mezi příslušnými orgány, jakož i pro vyšší transparentnost a snazší přístup zúčastněných stran zveřejňuje Komise na svých internetových stránkách seznam určených vnitrostátních příslušných orgánů odpovědných za provádění a vymáhání nařízení ([42]).

([40]) Provozovatel letadla musí tyto informace uvést také ve zprávě uvedené v článku 8 nařízení (tj. ve výroční zprávě), přičemž související množství paliva musí být vykazována odděleně. Tato zpráva se předkládá orgánu určenému podle čl. 11 odst. 5 nařízení. Zpráva (obsahující množství načerpaná z bezpečnostních důvodů) musí být předložena do 31. března každého roku, v němž se podává zpráva (vykazováno zpětně).

([41]) Žádosti o výjimku na trase podle čl. 5 odst. 3 nařízení musí být příslušnému orgánu podány nejméně tři měsíce před zamýšleným datem použitelnosti dané výjimky (vyžádaným předem).

([42]) Viz seznam určených příslušných orgánů podle nařízení na internetových stránkách GŘ MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en)

V čl. 11 odst. 5 nařízení se uvádí, že určený orgán nebo orgány (viz čl. 11 odst. 1 nařízení) odpovědné za daného provozovatele letadla se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ([43]). Pokud za daného provozovatele letadla není podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009 odpovědný žádný členský stát, určí se orgán, jemuž má být provozovatel daného letadla přidělen, podle pravidel stanovených v čl. 18a směrnice 2003/87/ES ([44]) ([45]). Tato pravidla obsahují ustanovení, kterými se řídí přidělení každého provozovatele letadla příslušnému členskému státu správy. Účelem tohoto přidělení je snížit administrativní zátěž provozovatelů letadel a členských států odpovědných za vymáhání nařízení.

Příslušným orgánem nebo orgány odpovědnými za ukládání pokut provozovatelům letadel (viz čl. 12 odst. 2 nařízení) za nesplnění požadavků stanovených v článku 5 nařízení jsou orgán nebo orgány určené členskými státy v souladu s čl. 11 odst. 1 a 5 nařízení. To znamená, že pouze určený orgán nebo orgány by měly ukládat pokuty provozovatelům letadel, kteří jim byli přiděleni v souladu s nařízením Komise (ES) č. 748/2009 nebo s pravidly uvedenými v článku 18a směrnice 2003/87/ES. Jde o stejný orgán nebo orgány, které budou dostávat zprávy předkládané jim přidělenými provozovateli letadel (v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení) a které tedy budou mít přímý přístup k úplnému obsahu výroční zprávy o tom, zda byly splněny prahové hodnoty stanovené v čl. 5 odst. 1.

Tento určený orgán nebo orgány odpovídají za ukládání a výběr pokut od jim přidělených provozovatelů letadel, a to i v případě, že prahové hodnoty stanovené v článku 5 nařízení nebyly splněny na letištích v Unii nacházejících se mimo jejich příslušný členský stát. Toto nesplnění povinnosti totiž není spojeno s konkrétním letištěm v Unii, ale s celounijní povinností zajistit, aby jejich roční čerpání leteckých paliv splňovalo prahové hodnoty podle čl. 5 odst. 1 nařízení. Tento určený orgán nebo orgány budou mít potřebné informace o palivu natankovaném z důvodu bezpečného nakládání s palivy, protože to je součástí vykazovacích povinností provozovatelů letadel podle čl. 8 odst. 1 písm. d) a přílohy II nařízení.

Příklad 5: určení příslušného orgánu nebo příslušných orgánů

Členský stát **A** určí v souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení jako svůj příslušný orgán své generální ředitelství pro civilní letectví („**A-DGCA**“). Provozovatel letadla „**Y**“ je podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009 přidělen členskému státu **A**. V tomto příkladu bude příslušným orgánem odpovědným za vymáhání a ukládání pokut provozovateli letadla „**Y**“ podle nařízení v případě, že tento provozovatel letadla nesplní své povinnosti podle článku 5 nařízení, **A-DGCA**.

Příklad 6: který orgán je příslušným orgánem podle čl. 5 odst. 2 nařízení a jaké jsou důsledky podle článku 8 nařízení?

Provozovatel letadla **Y** provozuje trasu mezi členskými státy **A** a **B** a trasu z členského státu **B** do třetí země. Podle pravidel čl. 11 odst. 5 nařízení je **Y** přidělen příslušným orgánům členského státu **A (A-DGCA)**. **Y** se připravuje na splnění své roční vykazovací povinnosti podle článku 8 nařízení (v souladu s přílohou II nařízení) a připravuje informace, které mají být poskytnuty podle čl. 5 odst. 2. V tomto příkladu má provozovatel letadla tyto povinnosti:

1) Z členského státu **A** do členského státu **B**: V tomto příkladu **Y** splňuje 90 % požadavek na doplnění paliva (viz čl. 5 odst. 1 nařízení) na letišti odletu v Unii v členském státě **A**. **Y** musí zprávu podat orgánu **A-DGCA**, protože je přidělen členskému státu **A**. Zprávu musí podat rovněž agentuře EASA, aby splnil povinnosti stanovené v čl. 8 odst. 1 nařízení.

2) Z členského státu **B** do třetí země: Po vyhodnocení svých ročních povinností týkajících se doplňování paliva **Y** zjistí, že na letišti odletu v Unii v členském státě **B** nedosahuje 90 % prahové hodnoty stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení. **Y** však soudí, že pokles pod prahovou hodnotu je odůvodněný bezpečným nakládáním s palivy v souladu s čl. 5 odst. 2 nařízení.

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

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

([45]) Orgány, jimž jsou jednotliví provozovatelé letadel přiděleni, jsou uvedeny na seznamu provozovatelů letadel spadajících do oblasti působnosti nařízení, který je zveřejněn na internetových stránkách GŘ MOVE.

V tomto příkladu by **Y** měl **dvojí povinnost**: i) příslušnému orgánu v členském státě **B** (kde došlo k nesplnění požadavku na doplňování paliva) musí řádně odůvodnit, proč tento požadavek na doplňování paliva nesplňuje, a ii) orgánu **A-DGCA** a agentuře EASA musí nahlásit nenatankovaná množství a uvést příslušná odůvodnění podle čl. 8 odst. 1 nařízení.

→ Z toho plyne, že **A-DGCA** je příslušný orgán přidělený provozovateli **Y**. Jak již bylo vysvětleno, má proto vůči němu tento provozovatel letadla vykazovací povinnosti podle čl. 8 odst. 1 nařízení. Pokud **A-DGCA** po posouzení zprávy a případné konzultaci s příslušným orgánem členského státu **B** zjistí, že na letišti odletu v Unii v členském státě **B** došlo k porušení povinností, je **A-DGCA** zároveň orgánem příslušným pro uložení pokuty provozovateli **Y** za nedodržení čl. 5 odst. 1 nařízení.

Příklad 7: který orgán je příslušným orgánem podle čl. 5 odst. 3 nařízení?

Provozovatel letadla **Y** odlétá z letiště v Unii nacházejícího se v hlavním městě členského státu **B**, letí na letiště v Unii nacházející se na ostrově v členském státě **C** a poté se vrací do hlavního města v členském státě **B** (trasa **B–C–B**). V tomto příkladu provozovatel **Y** rozhodne, že potřebuje požádat o výjimku podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nařízení pro trasu **C–B**, protože v členském státě **C** nejsou v sezónní špičce zaručeny dodávky paliva, což vede k nepřiměřeným dobám průletového odbavení letadel. Provozovatel letadla posoudil požadavky potřebné podle čl. 5 odst. 3 písm. a) a má za to, že jsou splněny. **Y** musí požádat o výjimku příslušný orgán členského státu **C** (tj. příslušný orgán členského státu letiště v Unii, kde provozovatel letadla nehodlá doplňovat palivo).

Při žádosti o výjimku podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) nařízení pro **trojúhelníkové lety** musí být žádost podána příslušnému orgánu letiště, kde provozovatel letadla nemůže doplnit palivo.

Příklad 8: příslušné orgány v případě trojúhelníkových letů

Na trase **A–B–C–D–A** nemůže provozovatel letadla **Y** doplňovat palivo na letištích v Unii **B** a **D** z důvodů uvedených v čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b). Provozovatel letadla **Y** by měl požádat i) příslušný orgán letiště v Unii **B** o výjimku pro trasu **B–C** a ii) příslušný orgán letiště v Unii **D** o další výjimku pro trasu **D–A**.

7. **SPOLUPRÁCE MEZI ORGÁNY**

V čl. 11 odst. 3 nařízení se uvádí, že „Komise, agentura (EASA) a příslušné orgány členských států spolupracují a vyměňují si veškeré relevantní informace s cílem zajistit účinné provádění a dodržování tohoto nařízení“.

Ustanovení čl. 11 odst. 3 nařízení vyžaduje, aby příslušné orgány členských států spolupracovaly a vyměňovaly si veškeré informace relevantní pro zajištění účinného provádění a dodržování nařízení. To zahrnuje i případné výjimky udělené podle čl. 5 odst. 3 nařízení. V zájmu zajištění jednotného uplatňování článku 5 nařízení musí příslušné orgány obdobně spolupracovat a vyměňovat si informace i s agenturou EASA a s Komisí. Tato spolupráce je vyžadována z hlediska odpovědnosti příslušných orgánů, ale Komise a agentura EASA ji mohou usnadnit.

Určený orgán nebo orgány musí mít na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění výběru pokut podle čl. 12 odst. 9 nařízení.

Informace získané podle čl. 5 odst. 2 nařízení příslušným orgánem podle čl. 11 odst. 6 nařízení budou použity v případě, že je nutná spolupráce mezi orgány, například v souvislosti s přezkumem výroční zprávy nebo rozhodováním o uložení pokuty. Orgán odpovědný za ukládání pokut si může vyžádat stanovisko orgánu, kde nebyla splněna prahová hodnota pro doplňování paliva podle čl. 5 odst. 1 nařízení z důvodu dodržení bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy.

8. O POSTUPU ŽÁDOSTI O VÝJIMKU PODLE ČL. 5 ODST. 3 PÍSM. A) NEBO B) NAŘÍZENÍ A ÚLOZE KOMISE

8.1 Doba trvání a obnovení výjimky

V čl. 5 odst. 5 nařízení se uvádí, že výjimky udělené příslušným orgánem mají omezenou dobu platnosti, která nesmí přesáhnout jeden rok. Příslušný orgán by proto měl v rozhodnutí, kterým uděluje výjimku v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) nařízení, uvést přesnou dobu trvání této výjimky. Tato doba se může shodovat s dobou, po kterou trvá na letišti faktor bránící čerpání paliva, nesmí však překročit lhůtu jednoho roku.

Příslušný orgán může na žádost provozovatele letadla tuto výjimku před uplynutím její platnosti přezkoumat. Veškeré žádosti o prodloužení by měly být podány nejméně tři měsíce před uplynutím doby platnosti výjimky.

Příklad 9: Doba trvání výjimky

Provozovatel letadla **Y** může pro letní plánovací období potřebovat výjimku na malém přetíženém letišti v Unii nacházejícím se na ostrově, protože se jedná o nejvytíženější období roku. V zimním plánovacím období však výjimka na tomto ostrově nemusí být nutná. Příslušný orgán posoudí, zda jsou splněny požadavky čl. 5 odst. 3 nařízení, a udělí výjimku na dobu trvání zjištěných problémů odůvodňujících výjimku, v žádném případě však ne delší než jeden rok.

8.2 Kdy má být tato žádost příslušnému orgánu podána?

Provozovatel letadla musí podat žádost příslušnému orgánu nejméně tři měsíce před zamýšleným datem použitelnosti dané výjimky (čl. 5 odst. 3 nařízení). O výjimky lze žádat v různých obdobích roku. Výjimku může příslušný orgán udělit pouze tehdy, jsou-li splněny požadavky stanovené v čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) a je-li žádost řádně odůvodněna. Příslušný orgán je podle čl. 5 odst. 5 nařízení povinen o této žádosti rozhodnout bez zbytečného prodlení, nejpozději však jeden měsíc přede dnem použitelnosti zamýšlené výjimky.

8.3 Příslušný orgán si může vyžádat další informace

V čl. 5 odst. 4 nařízení se uvádí, že příslušný orgán může při posuzování žádostí o výjimky podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) nařízení požádat provozovatele letadla o další informace kromě odůvodnění, které provozovatel letadla již poskytl. Příslušný orgán určí, které informace potřebuje, aby mohl danou žádost o výjimku posoudit.

Pokud příslušný orgán požádá o další informace, lhůta, během níž má přijmout rozhodnutí, se pozastaví, dokud provozovatel letadla neposkytne úplné informace.

8.4 Rozhodnutí příslušného orgánu (čl. 5 odst. 6 nařízení)

Příslušný orgán musí přijmout rozhodnutí o přijetí nebo zamítnutí první žádosti o výjimku podané provozovatelem letadla podle čl. 5 odst. 3 písm. a) nebo b) nařízení. Provozovatel letadla nemůže považovat nepřijetí rozhodnutí ve lhůtách stanovených v čl. 5 odst. 5 nařízení za rozhodnutí, jímž se požadovaná výjimka povoluje.

Nepřijetí rozhodnutí týkajícího se žádostí o prodloužení nejpozději do jednoho měsíce před uplynutím platnosti dříve udělené výjimky se považuje za rozhodnutí o povolení pokračovat v uplatňování výjimky, o jejíž prodloužení bylo požádáno. To platí v případě, že provozovatel letadla doložil svou žádost o prodloužení podrobným a odpovídajícím odůvodněním nejméně tři měsíce před uplynutím platnosti výjimky.

8.5 **Kdy začíná platit vnitrostátní rozhodnutí?**

Ustanovení čl. 5 odst. 7 nařízení stanoví, že provozovatel letadla má právo se odvolat proti rozhodnutí příslušného orgánu, který žádost o výjimku zamítl. V případě odvolání se v souladu s procesní autonomií členských států použijí příslušné vnitrostátní postupy, které určí, zda má být napadené vnitrostátní rozhodnutí pozastaveno či nikoli.

8.6 **Úloha Komise**

8.6.1 ***Zveřejnění seznamu výjimek***

Příslušné orgány musí Komisi poskytnout seznam povolených a zamítnutých výjimek. K tomuto seznamu bude přiloženo odůvodnění a posouzení, na němž je založeno přijetí nebo zamítnutí žádosti o výjimku (čl. 5 odst. 8 nařízení). Tuto činnost lze provádět po jednotlivých blocích kategorií (např. neprokázání jednoho z požadavků, nedodržení lhůt).

Komise je v souladu s čl. 5 odst. 8 povinna zveřejnit seznam povolených výjimek a nejméně jednou ročně jej aktualizovat.

8.6.2 ***O stížnostech týkajících se udělených výjimek***

V souladu s čl. 5 odst. 9 a 10 a čl. 16 odst. 2 nařízení může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž požádá příslušný orgán nebo orgány, aby přijaly rozhodnutí o zrušení určité výjimky od začátku příštího plánovacího období.

Pokud dané plánovací období začíná dříve než dva měsíce poté, co příslušný orgán, který výjimku ruší, dané rozhodnutí vyhlásí, uplatní se toto rozhodnutí o zrušení dané výjimky až od začátku následujícího plánovacího období ([46]).

Komise se může rozhodnout jednat z vlastního podnětu nebo po posouzení písemné stížnosti na udělenou výjimku podané:

— členským státem,

— provozovatelem letadla,

— řídícím orgánem dotčeného letiště v Unii,

— dodavatelem leteckého paliva.

Komise si může od členských států a provozovatelů letadel vyžádat všechny potřebné informace, aby si usnadnila posuzování záležitosti a aby mohla rozhodnout, zda je třeba přijmout prováděcí akt, jímž požádá o zrušení udělené výjimky. Ustanovení čl. 5 odst. 10 nařízení vyžaduje, aby členské státy a provozovatelé letadel poskytovali tyto informace bez zbytečného prodlení, a členské státy musí poskytování informací ze strany provozovatelů letadel usnadnit.

([46]) Podle čl. 2 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1) se „plánovacím obdobím“ rozumí letní nebo zimní období, jak je používáno v letových řádech leteckých dopravců.