C/2024/5997

9.10.2024

OZNÁMENIE KOMISIE

Výkladové usmernenia o uplatňovaní výnimiek uvedených v článku 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (iniciatíva ReFuelEU Aviation)

(C/2024/5997)

OBSAH

Strana

1. Úvod ... 3
2. Rozsah pôsobnosti článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation: povinnosť prevádzkovateľov lietadiel dopĺňať palivo ... 4
2.1. Na koho sa vzťahuje povinnosť podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation a ktoré lety patria do rozsahu jeho pôsobnosti? ... 4
2.2. Čo vyplýva zo zákonnej povinnosti uvedenej v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation? ... 5
2.3. Kedy a kde musí prevádzkovateľ lietadiel doplniť palivo? ... 6
2.4. Sú prevádzkovatelia lietadiel z tretích krajín povinní dopĺňať palivo podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation? ... 6
2.5. Aká je úloha riadiaceho orgánu letiska Únie? ... 7
3. Výnimky z povinnosti dopĺňať palivo ... 7
4. Článok 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation: pokles pod požiadavku načerpať 90 % paliva na letisku odletu z Únie z bezpečnostných dôvodov ... 7
4.1. Pokles pod povinnosť čerpania paliva. Vplyv na každoročné vykazovanie podľa článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation ... 8
4.2. Príklady udalostí, ktoré si vyžadujú čerpanie leteckého paliva v záujme dodržiavania bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva, a podporných dokumentov (odôvodnení) ... 9
4.3. Ako dlho by mal prevádzkovateľ lietadiel uchovávať dokumenty, z ktorých vychádza odôvodnenie? ... 11
4.4. Úvahy týkajúce sa výberu náhradného letiska a paliva podľa voľného uváženia ... 11
5. Článok 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation: dočasné výnimky z povinnosti dopĺňať palivo ... 12
5.1. Prvá podmienka: požiadavka na vzdialenosť ... 12
5.2. Druhá podmienka: požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. a) a b) ... 13
5.2.1. Článok 5 ods. 3 písm. a) iniciatívy ReFuelEU Aviation – vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti a neprimeraný čas medzi letmi ... 13
5.2.2. Článok 5 ods. 3 písm. b) – štrukturálne ťažkosti s dodávkami paliva vyplývajúce z geografických charakteristík ... 15
6. Príslušný orgán na účely článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation ... 18
6.1. Úloha orgánov na účely článku 5 ods. 2 a 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation ... 18
6.2. Ktorý orgán je zodpovedný orgánom za presadzovanie povinnosti dopĺňať palivo a za ukladanie pokút? ... 18
7. Spolupráca medzi orgánmi ... 20
8. Proces žiadania o výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b) iniciatívy ReFuelEU Aviation a úloha Komisie ... 21
8.1. Trvanie a predĺženie platnosti výnimky ... 21
8.2. Kedy by sa mala žiadosť predložiť príslušnému orgánu? ... 21
8.3. Príslušný orgán môže požiadať o dodatočné informácie ... 21
8.4. Rozhodnutie príslušného orgánu (článok 5 ods. 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation) ... 21
8.5. Kedy sa začína uplatňovať vnútroštátne rozhodnutie? ... 22

8.6. Úloha Komisie 22
8.6.1. Uverejňovanie zoznamu výnimiek 22
8.6.2. Sťažnosti týkajúce sa udelených výnimiek 22

1. **ÚVOD**

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/2405 z 18. októbra 2023 o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu (ďalej len „nariadenie“ alebo „iniciatíva ReFuelEU Aviation) ([1]) má za cieľ zabezpečiť, aby letecká doprava Európskej únie (ďalej len ‚EÚ‘) plnila ciele Únie v oblasti klímy do roku 2030 a 2050, a zohráva kľúčovú úlohu pri plnení európskeho právneho predpisu v oblasti klímy ([2]) pri súčasnom zachovaní rovnakých podmienok na vnútornom trhu. Nariadením sa stanovujú harmonizované pravidlá dodávok a zavádzania udržateľných leteckých palív v Únii. Dodávatelia leteckého paliva musia dodávať na trh leteckej dopravy čoraz vyššie minimálne podiely udržateľných leteckých palív a syntetických leteckých palív. Riadiace orgány letísk majú povinnosť uľahčovať prístup k udržateľným leteckým palivám. Prevádzkovatelia lietadiel s odletom z letísk Únie musia dopĺňať letecké palivo potrebné na ich celý let, aby sa predišlo nadmerným emisiám súvisiacim s dodatočnou hmotnosťou a minimalizovali riziká úniku uhlíka spôsobeného tankeringom ([3]).

V nariadení sa stanovujú vykazovacie povinnosti prevádzkovateľov lietadiel a dodávateľov paliva a ich povinnosti získavania údajov, ktoré sa musia oznamovať príslušným orgánom a Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len ‚EASA‘). Takisto sa v ňom uvádzajú pravidlá týkajúce sa určovania príslušných orgánov v členských štátoch, ktoré budú vykonávať a presadzovať nariadenie, a požiadavka stanoviť účinné, primerané a odrádzajúce sankcie v prípade nedodržiavania predpisov.

Ako sa vysvetľuje v odôvodneniach 5 a 28 nariadenia, praktiky tankeringu sú neudržateľné a malo by sa im zabrániť, pretože oslabujú úsilie Únie o zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie. Tieto praktiky by boli v rozpore s cieľmi v oblasti dekarbonizácie letectva, keďže zvýšená hmotnosť lietadiel by zvýšila spotrebu paliva a súvisiace emisie (CO_2 aj iné emisie ako CO_2) počas daného letu. V článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa preto stanovuje povinnosť prevádzkovateľov lietadiel dopĺňať palivo pred odletom na danom letisku Únie.

Praktiky tankeringu by mohli ohroziť rovnaké podmienky. V tejto súvislosti sa článok 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation uplatňuje v celej EÚ na prevádzkovateľov lietadiel z EÚ aj z krajín mimo EÚ. Cieľom článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation je v konečnom dôsledku zabrániť fragmentácii trhu leteckej dopravy v EÚ, predchádzať narušeniam a nekalým praktikám prevádzkovateľov lietadiel, ktoré spočívajú vo vyhýbaní sa nákladom súvisiacim s dopĺňaním paliva, a podporovať odklon od fosílnych palív. Povinnosť dopĺňať palivo uvedená v článku 5 je preto kľúčovým prvkom iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch môže prevádzkovateľ lietadiel klesnúť pod prahovú hodnotu stanovenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation, ak je to potrebné z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva. Okrem toho môže v riadne odôvodnených prípadoch požiadať príslušný orgán (alebo orgány) aj o dočasnú výnimku z povinnosti dopĺňať palivo. V článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa stanovujú podmienky, ktoré musia byť splnené, aby sa mohlo žiadať o takúto výnimku.

Článkom 5 ods. 11 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa Komisia poveruje prijať usmernenia o uplatňovaní výnimiek uvedených v článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Tieto usmernenia majú obsahovať prvky, ktoré musí prevádzkovateľ lietadiel poskytnúť na odôvodnenie týchto výnimiek.

V týchto výkladových usmerneniach sa uvádza výklad Komisie k uplatňovaniu výnimiek uvedených v článku 5 ods. 2 a 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Ich cieľom je pomôcť orgánom členských štátov pri rozhodovaní, či vyhovieť žiadostiam o výnimky. Takisto by mali prispieť k zabezpečeniu jednotnejšieho uplatňovania a presadzovania nariadenia. V záujme zabezpečenia jednotného uplatňovania výnimiek stanovených podľa článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation v celej EÚ možno otázky týkajúce sa výkladu a uplatňovania príslušného právneho rámca prerokovať v rámci expertnej skupiny Komisie pre udržateľné letectvo (E03118/2) ([4]), a to s podporou EASA. Právomoc záväzne vykladať právo Únie má len Súdny dvor Európskej únie.

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

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1).

([3]) Tankering je praktika, v rámci ktorej lietadlo prepravuje viac paliva než je potrebné na jeho let s cieľom znížiť dopĺňanie paliva v cieľovom letisku alebo sa mu vyhnúť.

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

2. ROZSAH PÔSOBNOSTI ČLÁNKU 5 INICIATÍVY REFUELEU AVIATION: POVINNOSŤ PREVÁDZKOVATEĽOV LIETADIEL DOPĹŇAŤ PALIVO

V článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa od prevádzkovateľov lietadiel požaduje, aby doplnili aspoň 90 % potrebného množstva leteckého paliva na rok na každom letisku odletu z Únie, z ktorého prevádzkujú lety obchodnej leteckej dopravy.

Cieľom tohto ustanovenia je zabezpečiť, aby množstvo leteckého paliva načerpané pred odletom z daného letiska Únie bolo úmerné množstvu leteckého paliva potrebného na prevádzku letov s odletom z daného letiska Únie počas roka.

V záujme dosiahnutia cieľa uvedeného v článku 5 v súvislosti s povinnosťou dopĺňať palivo na letisku odletu z Únie by príslušné subjekty v odvetví leteckej dopravy, konkrétne riadiace orgány letísk Únie, prevádzkovatelia lietadiel, výrobcovia paliva, dodávatelia leteckého paliva a poskytovatelia palivovej obsluhy, mali spolupracovať s cieľom zabezpečiť bezproblémový prechod, ktorým sa znižujú prevádzkové ťažkosti na minimum.

2.1. Na koho sa vzťahuje povinnosť podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation a ktoré lety patria do rozsahu jeho pôsobnosti?

Všetci prevádzkovatelia lietadiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation, sú zo zákona povinní plniť povinnosť dopĺňať palivo podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation v prípade odletu z letiska Únie. V článku 3 bode 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation je vymedzený prevádzkovateľ lietadiel ako ‚osoba, ktorá počas predchádzajúceho vykazovaného obdobia prevádzkoval ([5]) aspoň 500 letov obchodnej osobnej leteckej dopravy alebo 52 letov obchodnej nákladnej leteckej dopravy s odletom z letísk Únie, alebo ak uvedenú osobu nemožno identifikovať, vlastník lietadiel‘.

Prevádzkovateľa lietadiel identifikuje volací znak používaný na účely riadenia letovej prevádzky, ako je stanovený v prevádzkovom letovom pláne (identifikácia lietadla). Volací znak je:

a) ak prevádzkový letový plán obsahuje označenie ICAO pre agentúru prevádzkujúcu lietadlá, potom je jedinečným prevádzkovateľom lietadiel agentúra prevádzkujúca lietadlá, ktorej bolo pridelené dané označenie ICAO ([6]);

b) ak prevádzkový letový plán obsahuje štátnu príslušnosť alebo spoločnú značku, ako aj registrovú značku lietadla, ktorá je výslovne uvedená v osvedčení leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo v rovnocennom dokumente, alebo v dokumente vydanom štátom a identifikujúcom prevádzkovateľa lietadla, potom je jedinečným prevádzkovateľom lietadiel právnická alebo fyzická osoba, ktorá je držiteľom daného osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) (alebo rovnocenného dokumentu) alebo ktorá je uvedená v danom dokumente;

c) ak sa prevádzkovateľ lietadiel nedá identifikovať, vlastníkom lietadla je prevádzkovateľ lietadiel.

Článok 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa vzťahuje na lietadlá používané v civilnom letectve, ktoré vykonávajú lety obchodnej leteckej dopravy, v súlade s druhým pododsekom článku 2 ods. 1. V článku 3 bode 4 sa vymedzuje ‚let obchodnej leteckej dopravy‘ ako ‚let prevádzkovaný na účely prepravy cestujúcich, nákladu alebo poštových zásielok za úhradu alebo v prenájme vrátane letu podnikového letectva prevádzkovaného na obchodné účely‘.

Podľa dohôd o prenájme s posádkou prevádzkuje lietadlo prenajímateľ (vlastník lietadla), ktorý v zásade zostáva zodpovedný za stav a údržbu lietadla v prospech nájomcu (subjekt, ktorý si prenajíma lietadlo), ktorý si ponecháva účinnú kontrolu nad letom. Predpokladom teda je, že nájomca je prevádzkovateľom lietadiel na danom lete a že letový plán bude obsahovať označenie ICAO nájomcu.

Podľa zmluvy o prenájme bez posádky prevádzkuje lietadlo nájomca na základe svojho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) a kontrola nad lietadlom účinne prechádza na nájomcu. Predpokladom teda je, že nájomca je prevádzkovateľom lietadiel a označenie ICAO nájomcu by sa malo uvádzať v letovom pláne.

([5]) Pojem prevádzkovanie letu by sa mal vykladať v ekonomickom zmysle. Znamená to, že «osoba» uvedená v tomto vymedzení «prevádzkovateľ lietadiel» nie je napríklad pilot vykonávajúci let v mene právnickej osoby.

([6]) Označenia ICAO sa uvádzajú v dokumente 8585 – Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (Označenia pre agentúry prevádzkujúce lietadlá, letecké orgány a služby).

Nariadenie sa neuplatňuje na lietadlá, ako sú vojenské lietadlá a lety využívané výhradne na operácie na humanitárne účely, repatriačné a návratové účel ([7]), či už dobrovoľné alebo vynútené, vrátane readmisií, pátracie lety, záchranné účely, na účely zmierňovania následkov katastrof alebo lekárske účely, ani na colné, policajné a protipožiarne operácie. Takisto sú vyňaté štátne lety, ktorými sa prepravujú hlavy štátov tretích krajín, predseda vlády a ministri vlády tretích krajín. Výcvikové (ak ide o výlučne neobchodnú leteckú dopravu) a okružné lety (s odletom a príletom na tom istom letisku bez medzipristátia) sú takisto vyňaté. Dôvodom na vyňatie týchto letov je, že sú prevádzkované za výnimočných okolností a nemožno ich plánovať rovnako ako štandardné lety obchodnej leteckej dopravy, a preto nemusí byť vždy možné splniť povinnosti podľa tohto ustanovenia (pozri odôvodnenie 17 iniciatívy ReFuelEU Aviation). V praxi možno vyňaté lety identifikovať prostredníctvom kódu výnimky Ústrednej kancelárie EUROCONTROL-u pre traťové odplaty (Central Route Charges Office, CRCO) a/alebo poľa označenia letu v prevádzkovom letovom pláne.

Lety na účely údržby či premiestnenia alebo technické prelety sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation, pokiaľ sa považujú za činnosti spojené s obchodnými činnosťami prevádzkovateľa lietadiel. Vylúčené sú napríklad premiestňovacie lety a technické prelety súvisiace s pátraním a so záchranou. Lety prevádzkované v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (ďalej len ‚lety PSO‘) patria do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation.

V záujme zabezpečenia rovnakých podmienok sa iniciatíva ReFuelEU Aviation vzťahuje na čo najväčší podiel obchodnej leteckej dopravy v rámci celého trhu leteckej dopravy EÚ. Na všetkých prevádzkovateľov lietadiel, ktorí prevádzkovali aspoň 500 letov obchodnej osobnej leteckej dopravy alebo 52 letov obchodnej nákladnej leteckej dopravy, sa preto vzťahuje povinnosť podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Iniciatíva ReFuelEU Aviation však prevádzkovateľom lietadiel napriek tomu umožňuje dosiahnuť vyššiu úroveň ambícií tým, že im umožňuje účasť na iniciatíve ReFuelEU Aviation, na základe čoho sa na nich vzťahujú povinnosti v rámci iniciatívy ReFuelEU Aviation uvedené v jej článku 2 ods. 3, v ktorom sa stanovuje právny základ a postup na tento účel.

Komisia s pomocou EUROCONTROL-u a v spolupráci s členskými štátmi vypracúva a uverejňuje na svojom webovom sídle každoročne aktualizovaný zoznam prevádzkovateľov lietadiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation, spolu s ich príslušným priradením k zodpovednému členskému štátu ([8]).

2.2. **Čo vyplýva zo zákonnej povinnosti uvedenej v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation?**

Prahová hodnota dopĺňania paliva v množstve 90 % požadovaná v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa vzťahuje na ‚potrebné množstvo leteckého paliva na rok‘. V článku 3 bode 24 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa vymedzuje ako množstvo leteckého paliva, ktoré sa v prílohe IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([9]) označuje ako tzv. traťové palivo a tzv. palivo na rolovanie. Prevádzkovateľ lietadiel musí na danom letisku Únie doplniť aspoň 90 % potrebného množstva paliva (t. j. traťového paliva a paliva na rolovanie na vzlet), aby počas vykazovaného obdobia (t. j. obdobie od 1. januára do 31. decembra roka predchádzajúceho roka podávania správ) mohol na danom letisku Únie prevádzkovať všetky odlety, na ktoré sa vzťahuje iniciatíva ReFuelEU Aviation.

Vykazovacie povinnosti stanovené v článku 8 a v prílohe II k iniciatíve ReFuelEU Aviation sa týkajú ročného množstva paliva plánovaného pre všetky lety s odletom z daného letiska Únie a ročného množstva paliva načerpaného na tieto lety. V závislosti od procesov uplatňovaných prevádzkovateľom lietadiel možno načerpané palivo preukázať s použitím rôznych zdrojov [napr. i) faktúry za palivo od poskytovateľa paliva; ii) rozdiel medzi množstvom paliva v čase príletu na letisko Únie (ukončenie rolovania) a množstvom paliva v čase odletu z daného letiska Únie (uzavretie) a iii) informácie získané zo zdrojov, ako sú napríklad palubný denník lietadla, technický denník a prevádzkový letový plán].

Povinnosť dopĺňať palivo na letisku odletu z Únie odkazuje na ‚letecké palivo‘. V článku 3 bode 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa letecké palivo vymedzuje ako priamo využiteľné palivo vyrobené na priame použitie v lietadle. Inými slovami, povinnosť dopĺňať palivo sa týka všetkých dostupných palív pre leteckú dopravu vrátane konvenčného leteckého paliva.

([7]) V zmysle právnych predpisov v rámci migračnej a azylovej politiky EÚ.

([8]) Pozri zoznam prevádzkovateľov lietadiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation, na webovom sídle GR MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sk).

([9]) Podrobnejšie informácie sa uvádzajú v dokumente CAT.OP.MPA.181 Schéma pre palivo/energiu – zásady plánovania paliva/energie a zmeny plánu počas letu – letúny.

Prevádzkovateľovi lietadiel, ktorý riadne neodôvodní nedodržanie požiadavky doplniť aspoň 90 % ‚potrebného množstva leteckého paliva na rok' podľa článku 5 ods. 2 a 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation, sa uloží pokuta. Túto pokutu uložia orgány členských štátov v súlade s článkom 12 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Takýto prevádzkovateľ lietadiel však môže byť oslobodený od pokuty, ak je schopný dokázať, že povinnosti stanovené v článku 5 nedodržal v dôsledku výnimočných a nepredvídateľných okolností mimo jeho kontroly, ktorých účinkom by sa nedalo zabrániť ani prijatím všetkých primeraných opatrení.

2.3. **Kedy a kde musí prevádzkovateľ lietadiel doplniť palivo?**

Prevádzkovateľ lietadiel patriaci do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation musí načerpať palivo, keď odlieta z letiska Únie (t. j. letisko odletu z Únie).

V článku 3 bode 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa vymedzuje ‚letisko Únie' ako letisko v zmysle vymedzenia v článku 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES o letiskových poplatkoch. Letisko je v tam vymedzené ako ‚akákoľvek pozemná plocha osobitne upravená na pristávanie, vzlietnutie a manévrovanie lietadla vrátane pomocných zariadení, ktoré môžu tieto činnosti zahŕňať z dôvodu požiadaviek leteckej premávky a služieb, vrátane zariadení potrebných na pomoc komerčným leteckým službám' ([10]).

Letiská Únie patriace do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU sú letiská, na ktorých počas predchádzajúceho vykazovaného obdobia objem osobnej dopravy prevýšil 800 000 cestujúcich alebo objem nákladnej dopravy prevýšil 100 000 ton. Táto prahová hodnota bola stanovená, aby sa predišlo vytváraniu neprimeranej záťaže pre prevádzku leteckej dopravy na malých letiskách.

Letiská nachádzajúce sa v najvzdialenejších regiónoch, ako sa uvádzajú v článku 349 ZFEÚ – t. j. Guadeloupe, Francúzska Guyana, Martinik, Mayotte, Réunion, Svätý Martin, Azory, Madeira a Kanárske ostrovy – nepatria do rozsahu pôsobnosti článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Členské štáty môžu byť ambicióznejšie a rozhodnúť, že iniciatíva ReFuelEU Aviation sa bude napriek tomu vzťahovať na letisko, ktoré sa nachádza na ich území – a ktoré nedosahuje požadovanú prahovú hodnotu a alebo ktoré sa nachádza v najvzdialenejšom regióne. Riadiaci orgán letiska sa takisto môže rozhodnúť, že sa pripojí k iniciatíve ReFuelEU Aviation v súvislosti s letiskom, ktoré riadi, aby sa toto letisko považovalo za letisko Únie a aby sa naň vzťahovala iniciatíva ReFuelEU Aviation, a to predložením žiadosti príslušným orgánom. Riadiaci orgán letiska musí vo svojej žiadosti preukázať, že kandidátske letisko spĺňa požiadavky stanovené v článku 6 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Právny základ a postup na tento účel sa uvádzajú v článku 2 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Komisia v spolupráci s členskými štátmi poskytuje zoznam letísk Únie patriacich do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation. Tento zoznam sa každoročne aktualizuje ([11]).

2.4. **Sú prevádzkovatelia lietadiel z tretích krajín povinní dopĺňať palivo podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation?**

Ako sa vysvetľuje v oddiele 2.3, povinnosť doplniť aspoň 90 % potrebného množstva leteckého paliva na rok sa vzťahuje na letisko odletu z Únie. Na prevádzkovateľa lietadiel z tretej krajiny sa preto vzťahuje povinnosť stanovená v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation pri odlete z letiska Únie, ak v predchádzajúcom vykazovanom období prevádzkoval 500 letov obchodnej leteckej dopravy alebo 52 letov obchodnej nákladnej leteckej dopravy s odletom z letísk Únie. V praxi to znamená, že prevádzkovateľ lietadiel z tretej krajiny musí doplniť 90 % svojho potrebného množstva leteckého paliva na rok na lety s odletom z letísk Únie na letiskách Únie, z ktorých odlietajú.

Prevádzkovateľovi lietadiel z tretej krajiny, ktorý neplní povinnosti uvedené v článku 5, uloží príslušný orgán členského štátu pokutu (pozri článok 12 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation), pokiaľ nie je takéto neplnenie povinností riadne odôvodnené podľa článku 5 ods. 2 alebo 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation alebo nie je spôsobené výnimočnými a nepredvídateľnými okolnosťami podľa tretej vety článku 12 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

([10]) Článok 2 bod 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11).

([11]) Pozri zoznam letísk Únie patriacich do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation na webovom sídle GR MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sk).

2.5. **Aká je úloha riadiaceho orgánu letiska Únie?**

Riadiace orgány letísk Únie, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia, majú kľúčovú úlohu pri uľahčovaní dodržiavania povinnosti dopĺňať palivo prevádzkovateľmi lietadiel. V tejto súvislosti by riadiaci orgán letiska Únie mal naplánovať ľudské a infraštruktúrne zdroje (napr. kvalifikovaných zamestnancov a ich dostatočný počet, kapacita nádrže a dodávka paliva, vozidlá na dopĺňanie paliva, systémy hydrantov atď.) potrebné na uľahčenie dodržiavania povinností prevádzkovateľmi lietadiel podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Treba však poznamenať, že určité letiská (napr. tie, ktoré sa nachádzajú na ostrovoch) nemusia mať potrebnú infraštruktúru a/alebo dodávky leteckého paliva z dôvodu ich geografických podmienok, a preto nemusia by schopné uľahčiť opakované čerpanie leteckého paliva na letisku v rovnakom rozsahu ako iné letiská, ktoré majú viac zdrojov. Prevádzkovatelia lietadiel môžu preto za osobitných okolností stanovených v článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation požiadať o dočasné výnimky z ich povinností dopĺňať palivo pre určité trate, ktoré spájajú letiská nachádzajúce sa na ostrovoch bez železničného alebo cestného spojenia s letiskom Únie.

3. VÝNIMKY Z POVINNOSTI DOPĹŇAŤ PALIVO

Článkom 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa prevádzkovateľom lietadiel umožňuje klesnúť pod prahovú hodnotu požadovanú podľa povinnosti dopĺňať palivo, ak je to riadne odôvodnené z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva, teda nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([12]). V tejto súvislosti sa musí rešpektovať rozhodnutie veliteľov lietadiel o konečnom čerpaní paliva pred odletom z letiska Únie, a to bez zásahov zo strany prevádzkovateľa lietadiel ([13]) (pozri podrobnosti v oddiele 4). Výnimky odôvodnené podľa článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa vykazujú *ex post* vo výročnej správe, ktorú má prevádzkovateľ lietadiel predložiť tak, ako sa stanovuje v článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Ďalšie výnimky z povinností dopĺňať palivo stanovených v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU sa obmedzujú na dve situácie vymedzené v článku 5 ods. 3 písm. a) a b) iniciatívy ReFuelEU Aviation a podliehajú predchádzajúcej odôvodnenej a podrobnej žiadosti predloženej príslušnému orgánu. Žiadosť o tieto výnimky sa predkladá *ex ante*, pozri podrobnosti v oddieloch 5 a 8. Prvá možnosť výnimky z článku 5 ods. 1 sa obmedzuje na konkrétne trate s odletom z letísk Únie a na konkrétne situácie, t. j. vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti pri dopĺňaní paliva do lietadiel na danom letisku Únie, ktoré prevádzkovateľom lietadiel bránia v tom, aby vykonávali odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi v primeranom čase. Druhá možnosť sa týka štrukturálnych ťažkostí s dodávkami paliva vyplývajúcich z geografických charakteristík daného letiska Únie, ktoré vedú k výrazne vyšším cenám leteckých palív, čím sa prevádzkovateľ lietadiel dostáva do značnej konkurenčnej nevýhody v porovnaní s trhovými podmienkami existujúcimi na iných letiskách Únie s podobnými konkurenčnými charakteristikami.

4. ČLÁNOK 5 ODS. 2 INICIATÍVY REFUELEU AVIATION: POKLES POD POŽIADAVKU NAČERPAŤ 90 % PALIVA NA LETISKU ODLETU Z ÚNIE Z BEZPEČNOSTNÝCH DÔVODOV

V článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že prevádzkovateľ lietadiel môže klesnúť pod prahovú hodnotu 90 % ‚potrebného množstva leteckého paliva na rok' (t. j. traťové palivo a palivo na rolovanie na vzlet) na letisku odletu z Únie, ak je to potrebné z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva. Toto ustanovenie sa týka potreby zabezpečiť dodržiavanie napríklad nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([14]) a konkrétnejšie bezpečnostných pravidiel uvedených v jeho prílohe IV: s ustanoveniami CAT.OP.MPA.180, 181, 182 a 260 a v prípade potreby s ustanoveniami CAT.OP.MPA.185 pre riadenie a plánovanie paliva počas letu. V prijateľných prostriedkoch preukázania zhody (AMC) a v poradenskom materiály (GM) agentúry EASA pre časť CAT prílohy IV s názvom Prevádzka obchodnej leteckej dopravy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke sa uvádzajú podrobnosti o týchto ustanoveniach ([15]).

([12]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

([13]) Písmeno c) bod 8 ustanovenia CAT.OP.MPA.181 ‚palivo/energiu podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliteľ lietadla', podčasť B prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012.

([14]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ 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.

Ďalšie podrobnosti o možných odôvodneniach pre pokles pod prahovú hodnotu dopĺňania paliva z bezpečnostných dôvodov (ako aj požadované podporné dôkazy) sa uvádzajú v oddieloch 4.1 až 4.4.

4.1. **Pokles pod povinnosť čerpania paliva. Vplyv na každoročné vykazovanie podľa článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation** ([16])

Prípady, keď prevádzkovateľ lietadiel klesne pod povinnosť čerpať 90 % ‚potrebného množstva leteckého paliva na rok' (traťové palivo a palivo na rolovanie na vzlet) na letisku odletu z Únie, musia byť riadne odôvodnené príslušnému orgánu alebo orgánom zodpovedným za dotknuté letisko Únie, ak prevádzkovateľ lietadiel nesplní 90 % prahovú hodnotu, a agentúre EASA.

Konkrétne musí prevádzkovateľ lietadiel odôvodniť, prečo množstvo leteckého paliva kleslo pod 90 % prahovú hodnotu, a nie množstvo leteckého paliva zahrnuté do 10 % vankúša, ako sa uvádza v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Inými slovami, prevádzkovateľ lietadiel musí nahlásiť súhrnné súvisiace natankované množstvá paliva (načerpané pri predchádzajúcich letoch) z dôvodu dodržiavania bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva, ktoré prevádzkovateľovi lietadiel bránia splniť požiadavku na čerpanie 90 % paliva na danom letisku Únie. Prevádzkovateľ lietadiel musí uviesť vo svojom výkazníctve podľa článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation, ktoré trate sú dotknuté.

Tieto informácie (vrátane odôvodnenia) musia byť zahrnuté do správy, ktorú prevádzkovateľ lietadiel musí predložiť príslušným orgánom a agentúre EASA podľa článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation (t. j. výročná správa) a ktorá musí byť predtým overená nezávislým overovateľom, ako sa vyžaduje v článku 8 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation ([17]).

Prevádzkovateľ lietadiel musí do svojich odôvodnení podľa článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation zahrnúť:

— odôvodnenie, prečo klesol pod ročnú prahovú hodnotu stanovenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva,

— uvedenie dotknutých tratí (t. j. poradie odletov z letiska Únie a príletov naň) a množstiev paliva súvisiacich s palivom natankovaným z bezpečnostných dôvodov.

Príslušný orgán môže odôvodnenie prijať, ak sú splnené uplatniteľné požiadavky a v riadne odôvodnených prípadoch. Pri posudzovaní, či odôvodnenie spĺňa platné bezpečnostné pravidlá týkajúce sa paliva, sa môže príslušný orgán poradiť s agentúrou EASA.

Príklad 1: Prevádzkovateľ lietadiel **Y** lieta z letiska **A** na letisko Únie **B**. Prevádzkovateľ lietadiel **Y** je pridelený k svojmu určenému Generálnemu riaditeľstvu civilného letectva (**A-DGCA**). Na konci roka podávania správ musí prevádzkovateľ lietadiel **Y** predložiť agentúre EASA a **A-DGCA** ročné objemy načerpaného paliva, potrebné množstvo leteckého paliva na rok a ročné objemy nenačerpaného paliva ([18]). Na konci roka podávania správ bude prevádzkovateľ lietadiel **Y** takisto musieť orgánu alebo orgánom letiska (letísk) Únie nahlásiť nenatankované množstvá, ak nedosiahne prahovú hodnotu dopĺňania paliva z bezpečnostných dôvodov.

V tomto príklade klesol prevádzkovateľ lietadiel **Y** pod prahovú hodnotu ‚potrebného množstva leteckého paliva na rok' na letisku Únie **B**, pretože niektoré lety na trati **A-B** boli ovplyvnené predpokladanými meteorologickými podmienkami, ktoré si z bezpečnostných dôvodov vyžadovali načerpanie väčšieho množstva paliva na letisku **A** (palivo navyše sa vždy čerpá na predchádzajúcom letisku). Na rozdiel od predpovede sa však počasie počas letov vo všeobecnosti zlepšilo a lietadlo niekoľkokrát pristálo na letisku Únie **B** s väčším množstvom paliva ako sa očakávalo, a preto nebolo pre následný let schopné čerpať palivo na letisku Únie **B**, pretože prevádzkovateľ lietadiel mal dostatok paliva v nádrži. Hoci prevádzkovateľ lietadiel **Y** nesplnil požiadavku uvedenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation v prípade letiska Únie **B**, bolo to odôvodnené dodržiavaním bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva.

([16]) Ďalšie podrobnosti o tom, ako podávať správy, sa uvádzajú v príručke pre prevádzkovateľov lietadiel a overovateľov (t. j. overovacie orgány) (článok 8 a príloha II k iniciatíve ReFuelEU Aviation).

([17]) V článku 8 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že ‚[s]právu overuje nezávislý overovateľ v súlade s požiadavkami stanovenými v článkoch 14 a 15 smernice 2003/87/ES a vo vykonávacích aktoch prijatých na jej základe'. Inými slovami sa na proces overovania a akreditovaných overovateľov na účely iniciatívy ReFuelEU Aviation vzťahujú pravidlá systému EÚ na obchodovanie s emisiami (ďalej len ‚EU ETS'), a to najmä tie, ktoré sú stanovené pre odvetvie leteckej dopravy.

([18]) Pozri článok 3, v ktorom sa uvádza vymedzenie pojmov, článok 8 o vykazovacích povinnostiach prevádzkovateľov a prílohu II iniciatívy ReFuelEU Aviation, v ktorej sa uvádza vzor na účely vykazovania.

Príklad 2: Prevádzkovateľ lietadiel **Y** lieta z letiska **C** na letisko **D** a späť na letisko **C** (trať **C-D-C**), pričom všetky sú letiskami Únie. Podľa príkladu 1 je prevádzkovateľ lietadiel **Y** pridelený k svojmu príslušnému orgánu **A-DGCA**. Na konci roka podávania správ musí prevádzkovateľ lietadiel **Y** predložiť agentúre EASA a príslušnému orgánu ročné objemy načerpaného paliva, potrebné množstvo leteckého paliva na rok a ročné objemy nenačerpaného paliva ([19]). Na konci roka podávania správ bude prevádzkovateľ lietadiel **Y** takisto musieť orgánu alebo orgánom letiska (letísk) Únie nahlásiť nenatankované množstvá, ak nedosiahne prahovú hodnotu dopĺňania paliva z bezpečnostných dôvodov.

V tomto príklade klesol prevádzkovateľ lietadiel **Y** pod prahovú hodnotu ‚*potrebného množstva leteckého paliva na rok*' na letisku **D**, pretože v súlade s písmenom c) bodom 4 podbodom I) ustanovenia CAT.OP.MPA.181 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 si lety z trate **C-D** vyžadujú náhradné cieľové letisko **E**, ktoré sa nachádza ďaleko od letiska **D**. Na ceste späť na letisko **C** (trať **D-C**) je náhradné cieľové letisko **F** veľmi blízko letiska **C**. Lietadlo teda vždy pristane s väčším množstvom paliva, než je potrebné na letisku **D** na to, aby sa vrátilo na letisko **C**, čo mu bráni čerpať palivo na letisku **D** pre jeho následný let späť na letisko **C**, keďže prevádzkovateľ lietadiel **Y** mal dostatok paliva v nádrži. Prevádzkovateľ lietadiel **Y** teda nesplnil požiadavku uvedenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation v prípade letiska **D** z dôvodov súvisiacich s bezpečnostnými pravidlami týkajúcimi sa paliva.

To isté môže nastať v prípade osamotených letísk, ak sa v písmene c) bode 4 podbode ii) ustanovenia CAT.OP.MPA.181 a AMC7 ([20]) ustanovenia CAT.OP.MPA.182 vyžadujú približne dve hodiny dodatočného paliva na prevádzku na takých osamotených letiskách. Tým sa významne znižuje potreba dopĺňania paliva na návrat.

Stručne povedané, na to, aby prevádzkovateľ lietadiel splnil požiadavky uvedené v článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation (t. j. povinnosť *riadne odôvodniť*), musí príslušným orgánom a agentúre EASA oznámiť bezpečnostné dôvody, pre ktoré je potrebné tankovať palivo pri letoch s príletom na letisko Únie, v dôsledku ktorých prevádzkovateľ lietadiel klesol pod požiadavku na čerpanie paliva na rok. Treba odôvodniť len množstvo paliva, ktoré predstavuje rozdiel medzi 90 % potrebného množstva leteckého paliva na rok a skutočným množstvom načerpaného paliva za rok za každé letisko Únie, na ktorom prevádzkovateľ lietadiel nespĺňa požiadavku na čerpanie paliva.

Prevádzkovateľ lietadiel by mal jasne uviesť vzťah medzi objemom načerpaného paliva a bezpečnostnými dôvodmi. Odôvodnenie [podporný dokument (podporné dokumenty)] by mal (mali) zodpovedať načerpaným množstvám a uvedeným dôvodom. Neschopnosť preukázať súvislosť medzi načerpanými objemami a odôvodneniami môže vyústiť do porušenia článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

4.2. **Príklady udalostí, ktoré si vyžadujú čerpanie leteckého paliva v záujme dodržiavania bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva, a podporných dokumentov (odôvodnení)**

Tento zoznam príkladov udalostí, pri ktorých sa vyžaduje čerpanie leteckého paliva z bezpečnostných dôvodov, nie je úplný, ale zahŕňa väčšinu bežných udalostí ([21]), ktoré odôvodňujú potrebu načerpať viac paliva na letisku odletu z bezpečnostných dôvodov týkajúcich sa paliva, a v dôsledku toho riskovanie nesplnenia prahovej hodnoty dopĺňania paliva na cieľovom letisku Únie. K príkladom sú pripojené dokumenty, ktoré by prevádzkovateľ lietadiel musel poskytnúť príslušným orgánom na odôvodnenie poklesu pod prahovú hodnotu uvedenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

V každom prípade musia príslušné orgány v spolupráci s agentúrou EASA zabezpečiť dosiahnutie správnej rovnováhy medzi bezpečnosťou na jednej strane a povinnosťou dopĺňať palivo a vykazovacími povinnosťami podľa iniciatívy ReFuelEU Aviation na strane druhej. Prvoradé je zaistiť bezpečnosť, preto musia orgány vždy uplatňovať zdravý úsudok, pokiaľ ide o úroveň dôkazov potrebných na odôvodnenie obáv súvisiacich s bezpečnosťou. Potreba dodatočného paliva je často založená na odborných znalostiach zamestnancov kontrolného centra prevádzkovateľa alebo skúsenostiach pilotov.

([19]) Pozri článok 3, v ktorom sa uvádza vymedzenie pojmov, článok 8 o vykazovacích povinnostiach prevádzkovateľov lietadiel a prílohu II iniciatívy ReFuelEU Aviation, v ktorej sa uvádza vzor na účely vykazovania.

([20]) ‚Prijateľné prostriedky preukázania zhody 7'.

([21]) Ako ich agentúra EASA a prevádzkovatelia lietadiel nahlásili Komisii vo svojich vyplnených dotazníkoch na vypracovanie tohto dokumentu.

— Prípady nedostatku leteckého paliva (vrátane minimálnych množstiev nákupu stanovených dodávateľom paliva na letiskách Únie, ktoré spĺňajú geografickú podmienku, ako sú napríklad ostrovy) alebo kontaminácie leteckého paliva na cieľovom letisku odôvodnené príslušným oznámením pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku alebo oznámením pre letecké misie (NOTAM) a/alebo oznámením dodávateľa paliva (ak je k dispozícii), alebo akýmikoľvek inými správami v rámci systému riadenia uvedeného v ustanoveniach ORO.GEN.200 ‚systém riadenia' ([22]) prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 (správy pilotov, správy iných prevádzkovateľov, správy orgánu alebo informácie poskytnuté asociáciami leteckých spoločností).

— Nepriaznivé meteorologické podmienky (alebo predpovede nepriaznivých meteorologických podmienok) často (a najmä počas zimnej sezóny) odôvodňujú potrebu dodatočného paliva [pozri písmeno b) ustanovenia CAT.OP.MPA.181, písmeno a) bod 1 ustanovenia CAT.OP.MPA.245 a takisto písmená b) a c) ustanovenia CAT.OP.MPA.245, ako aj písmeno b) ustanovenia CAT.OP.MPA.255 a písmeno a) ustanovenia CAT.OP.MPA.265 prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012) ([23])]. Týka sa to aj iných meteorologických podmienok (napr. horúce počasie), ktoré si môžu vyžadovať mimoriadne palivo na použitie APU ([24]) v dôsledku mimoriadne studených alebo horúcich meteorologických podmienok, obmedzenej viditeľnosti atď. Odôvodnenie musí vychádzať zo skutočných meteorologických správ [napr. METAR ([25]) a ATIS ([26])], meteorologických predpovedí [napr. TAF ([27]) vrátane malej pravdepodobnosti nepriaznivého počasia, ako je PROB30 % ([28])], zo SIGMET ([29]), z meteorologických správ na trati, akýchkoľvek iných dostatočne podrobných správ alebo z akejkoľvek ich kombinácie. Zastúpené môžu byť aj rozšírené meteorologické informačné systémy, ako sú EWINS ([30]) alebo podobné nástroje. Tieto nástroje môžu naznačovať spoľahlivosť meteorologických predpovedí, ktoré prevádzkovateľov nútia zvýšiť čerpanie paliva, ak historické údaje naznačujú, že nepriaznivé počasie (napr. hmla) je na cieľovom letisku pravdepodobné, a to aj v prípade, že oficiálna predpoveď nepredpokladá takéto nepriaznivé počasie.

— Sociálne opatrenia (vrátane protestov alebo štrajkov na cieľovom letisku) zdôvodnené napríklad oznámením letiska a/alebo oznámením pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku (NOTAM) [pozri písmeno b) body 4 a 5 ustanovenia CAT.OP.MPA.175 a písmeno b) ustanovenia EASA AMC1.CAT.OP.MPA.175, ako aj písmená b) a c) bod 7 ustanovenia CAT.OP.MPA.181 prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012]. V závislosti od okolností môže hrozba sociálnych opatrení alebo štrajkov zdôvodňovať aj potrebu zvýšiť čerpanie paliva.

— Meškania riadenia letovej prevádzky (ATC) v cieľovom letisku zdôvodnené oznámením NOTAM alebo oznámením poskytovateľa manažmentu letovej prevádzky (ATM) (ak je k dispozícii) pred vzletom [písmeno b) bod 6 a písm. c) bod 7 ustanovenia CAT.OP.MPA.181 prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012]. Iné správy alebo údaje, ako sú napríklad historické údaje od prevádzkovateľa lietadiel (vrátane správ od pilotov) môžu takisto naznačovať možné meškania na cieľovom letisku.

— Pravdepodobnosť presmerovaní riadením letovej prevádzky (ATC) odôvodnená oznámením NOTAM alebo oznámením poskytovateľa ATM, alebo akýmikoľvek inými relevantnými správami alebo údajmi [písmeno b) body 5 a 6 a písmeno c) bod 7 ustanovenia CAT.OP.MPA.181 prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012]. Zahŕňa to historické údaje od prevádzkovateľa alebo iných prevádzkovateľov, ako aj správy pilotov, ktoré naznačujú možné presmerovania na trati.

— Obavy týkajúce sa bezpečnosti, ako sú napríklad obavy spojené s vojnovými konfliktami, odôvodnené oznámením letiska, oznámením dodávateľa paliva a/alebo oznámením NOTAM.

([22]) Pozri prílohu III o požiadavkách na organizácie v oblasti leteckej prevádzky v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

([23]) Pozri prílohu IV o požiadavkách na obchodnú leteckú dopravu v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

([24]) Pohonná energetická jednotka.

([25]) Meteorologické hlásenie o letisku.

([26]) Automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti.

([27]) Predpoveď pre koncovú oblasť.

([28]) Pravdepodobnosť 30 %.

([29]) Významné meteorologické informácie.

([30]) Rozšírený meteorologický informačný systém.

— Živelné pohromy (napr. zemetrasenia, výbuchy sopky a povodne) odôvodnené oznámením letiska a/alebo oznámením NOTAM alebo akýmikoľvek inými relevantnými správami [písmeno b) a písmeno c) bod 7 ustanovenia CAT.OP.MPA.181 prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012].

Okrem uvedených dokumentov musí prevádzkovateľ lietadiel predložiť prevádzkový letový plán podpísaný veliteľom lietadla vrátane digitálneho podpisu alebo digitálneho schválenia letového plánu. V tomto dokumente sa musí uvádzať celkové nečerpané palivo potrebné na daný let (na predchádzajúcom letisku) a jeho jednotlivé zložky.

Ďalšie dokumenty, ktoré prevádzkovateľ lietadiel možno bude musieť v prípade potreby poskytnúť príslušnému orgánu na odôvodnenie poklesu pod prahovú hodnotu stanovenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva, zahŕňajú:

— informácie z palubného denníka,

— METAR, TAF, SIGMET, meteorologické správy na trati alebo oznámenia ANSP ([31]) o obmedzeniach vyplývajúcich z počasia,

— oznámenie NOTAM,

— oznámenia ATM a ATC (ak sú k dispozícii),

— letecké informačné príručky (aeronautical information publication, AIP),

— oznámenia dodávateľa paliva, pozemnej obsluhy alebo riadiaceho orgánu letiska,

— prevádzkový letový plán,

— akékoľvek iné informácie, ktoré môže prevádzkovateľ lietadiel považovať za relevantné a užitočné na odôvodnenie množstva paliva nahláseného ako palivo načerpané z bezpečnostných dôvodov.

Prevádzkovatelia lietadiel musia poskytnúť nezávislým overovateľom všetky relevantné podporné dokumenty na uľahčenie procesu overovania výročnej správy, ako sa to vyžaduje v článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation (a najmä v článku 8 ods. 3).

4.3. **Ako dlho by mal prevádzkovateľ lietadiel uchovávať dokumenty, z ktorých vychádza odôvodnenie?**

Nariadením sa prevádzkovateľom lietadiel ukladá dôkazné bremeno, pokiaľ ide o preukázanie splnenia požiadaviek podľa článku 5 ods. 1 a 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation príslušným orgánom a agentúre EASA. Prevádzkovatelia lietadiel musia preto posúdiť, ako dlho je vhodné uchovávať príslušné dokumenty, z ktorých vychádza odôvodnenie, s prihliadnutím na také aspekty, ako je možnosť správnych alebo súdnych konaní. Prevádzkovatelia lietadiel by v ideálnom prípade mali uchovávať dokumenty, z ktorých vychádza odôvodnenie, minimálne štyri roky (t. j. rok podávania správ + tri roky uchovávania údajov). Toto obdobie sa môže medzi členskými štátmi líšiť, keďže vnútroštátne pravidlá presadzovania uplatniteľné na dané odvetvie môžu predpisovať odlišné lehoty. Členské štáty by mali vziať do úvahy odporúčanie týkajúce sa uchovávania údajov uvedené v tomto oddiele pri stanovovaní pravidiel, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia a stanovené v článku 12 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

4.4. **Úvahy týkajúce sa výberu náhradného letiska a paliva podľa voľného uváženia**

Prevádzkovatelia lietadiel majú slobodnú voľbu výberu náhradného letiska v medziach stanovených v ustanoveniach CAT.OP.MPA 192 prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([32]). Často môže byť racionálnejšie vybrať náhradné letisko ďalej od iných možných a bližších alternatív z ekonomických dôvodov, ako sú napríklad existencia dohody s pozemnou obsluhou letiska a/alebo podmienky na poskytovanie lepšej služby cestujúcim v prípade pristátia na náhradnom letisku (t. j. komerčná alternatíva). Výber náhradného letiska však nemožno použiť ako prostriedok na zakrytie ekonomických praktík tankeringu.

([31]) Poskytovateľ leteckých navigačných služieb (air navigation service provider, ANSP).

([32]) Pozri prílohu IV o požiadavkách na obchodnú leteckú dopravu v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

Podobne prevádzkovateľ lietadiel nesmie dať pilotovi pokyn, aby načerpal viac leteckého paliva na konkrétnom letisku z ekonomických dôvodov a naložil ho ako palivo podľa voľného uváženia. Palivo podľa voľného uváženia, ako to naznačuje samotný pojem, musí byť načerpané na základe výlučného rozhodnutia veliteľa lietadla a bez zasahovania zo strany prevádzkovateľa lietadiel ([33]).

Rovnaká zásada sa uplatní na praktiky, ktorými sa zakrýva tankering, v iných kategóriách palív, napríklad, ak sú takéto kategórie naložené v množstvách, ktoré sú zjavne vyššie ako množstvá potrebné na splnenie účelu každého z týchto druhov paliva (napr. zvýšené palivo na rolovanie, zvýšené traťové palivo plánovaním nerealisticky nižšej cestovnej hladiny a nerealistickej vzletovej hmotnosti).

Praktiky využívania alternatívneho paliva, paliva podľa voľného uváženia a iných kategórie palív s cieľom zakryť tankering z ekonomických dôvodov by predstavovali rozpor s ustanoveniami iniciatívy ReFuelEU Aviation. Takéto praktiky, ak vychádzajú zo zbiehajúceho sa súboru údajov preukazujúcich súčasnú existenciu objektívneho a subjektívneho prvku, môžu príslušné vnútroštátne orgány potrestať ([34]).

5. ČLÁNOK 5 ODS. 3 INICIATÍVY REFUELEU AVIATION: DOČASNÉ VÝNIMKY Z POVINNOSTI DOPĹŇAŤ PALIVO

V článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa stanovujú požiadavky na prevádzkovateľa lietadiel, aby mohol v predstihu žiadať o dočasnú výnimku:

‚Vo výnimočných a riadne odôvodnených prípadoch môže prevádzkovateľ lietadiel požiadať príslušný orgán alebo orgány uvedené v článku 11 ods. 6 o dočasnú výnimku z povinnosti stanovenej v odseku 1 tohto článku pre lety na konkrétnej existujúcej alebo novej trati s dĺžkou menej ako 850 kilometrov alebo v prípade tratí, ktoré spájajú letiská nachádzajúce sa na ostrovoch bez železničných alebo cestných spojení, alebo 1 200 kilometrov, s odletom z letiska Únie. Uvedená vzdialenosť sa meria metódou ortodromickej dráhy.

Takáto žiadosť aj s podrobným a náležitým odôvodnením sa predloží najmenej tri mesiace pred zamýšľaným dátumom uplatňovania výnimky. Takáto výnimka by sa mala obmedziť na tieto situácie:

a) vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti pri dopĺňaní paliva do lietadiel na danom letisku Únie, ktoré prevádzkovateľom lietadiel bránia v tom, aby vykonávali odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi v primeranom čase; alebo

b) štrukturálne ťažkosti s dodávkami leteckého paliva vyplývajúce z geografických charakteristík daného letiska Únie, ktoré vedú k výrazne vyšším cenám leteckých palív v porovnaní s cenami uplatňovanými v priemere na podobné druhy leteckých palív na iných letiskách Únie, a to najmä v dôsledku osobitných obmedzení v preprave palív alebo obmedzenej dostupnosti palív na danom letisku Únie, čím sa dotknutý prevádzkovateľ lietadiel dostáva do značnej konkurenčnej nevýhody v porovnaní s trhovými podmienkami existujúcimi na iných letiskách Únie s podobnými konkurenčnými charakteristikami.‘

Pokiaľ ide o konkrétne trate, prevádzkovateľ lietadiel môže byť dočasne oslobodený od povinnosti dopĺňať palivo na letisku odletu Únie, ak môže preukázať vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti pri dopĺňaní paliva do lietadla na danom letisku Únie, ktoré mu bránia vykonávať odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi v primeranom čase, čo môže mať vplyv na prepojenosť najmä okrajových regiónov. Výnimka by sa mohla uplatniť aj v prípade štrukturálnych ťažkostí s dodávkou paliva, ktoré vedú k výrazne vyšším cenám palív v porovnaní s priemernými cenami uplatňovanými na podobné druhy palív na iných letiskách Únie. Výrazne vyššie ceny paliva na dotknutom letisku Únie by však primárne nemali byť výsledkom vyššieho využívania udržateľných leteckých palív na uvedenom letisku Únie.

Príslušný orgán môže výnimku udeliť len v prípade, že sú splnené požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b) a ak je žiadosť riadne odôvodnená.

5.1. Prvá podmienka: požiadavka na vzdialenosť

Predtým, ako prevádzkovateľ lietadiel požiada o dočasnú výnimku podľa článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation, musí zabezpečiť, aby trať, na ktorú by sa výnimka uplatňovala, spĺňala požiadavky na vzdialenosť uvedené v danom článku. V článku 5 ods. 3 sa uvádzajú dve možnosti.

1. Prevádzkovateľ lietadiel môže požiadať o výnimku pre existujúcu alebo novú trať s dĺžkou menej ako 850 kilometrov s odletom z letiska Únie; *alebo*

([33]) Písmeno c) bod 8 ‚palivo podľa voľného uváženia, ak to vyžaduje veliteľ lietadla‘ ustanovenia CAT.OP.MPA.181, podčasť B prílohy IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012.

([34]) Pozri napríklad rozsudok Súdneho dvora zo 6. februára 2018, Altun a i., C-359/16, ECLI:EU:C:2018:63, body 48 až 52.

2. prevádzkovateľ lietadiel môže požiadať o výnimku pre existujúcu alebo novú trať s dĺžkou menej ako 1 200 kilometrov, ak táto trať spája letiská nachádzajúce sa na ostrovoch bez železničných alebo cestných spojení. Trať musí mať odlet z letiska Únie a môže ísť buď o trate medzi pevninou a ostrovom alebo o trate medzi ostrovmi bez spojenia s pevninou.

Aby mohol prevádzkovateľ lietadiel predložiť svoju žiadosť, musí uviesť aspoň i) kódy letísk Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) na dotknutej trati; ii) letisko odletu z Únie a iii) vzdialenosť v kilometroch vypočítanú s použitím Vicentyho metódy.

Príslušný orgán overí, či je letisko odletu letiskom Únie v zmysle iniciatívy ReFuelEU Aviation a či sa na požadovanú trať vzťahujú požiadavky na vzdialenosť stanovené v článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Výpočet vzdialenosti je založený na Vincentyho metóde výpočtu vzdialenosti medzi dvoma bodmi na povrchu sféroidu s použitím Svetového geodetického systému (WGS84) ([35]). Pre zemepisné šírky a dĺžky letísk by mal byť základom dokument ICAO č. 7910 (Miestne identifikačné kódy) ([36]).

5.2. **Druhá podmienka: požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. a) a b)**

Ak je splnená požiadavka na vzdialenosť uvedená v článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation, druhým krokom pre prevádzkovateľa lietadiel bude posúdiť, či trať, pre ktorú prevádzkovateľ lietadiel žiada o výnimku, spĺňa druhý súbor požiadaviek podľa článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b) iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Každá žiadosť o výnimku musí byť doložená podrobným a primeraným odôvodnením a musia byť k nej pripojené príslušné dokumenty na podporu odôvodnenia.

Príslušný orgán posúdi každú žiadosť na základe individuálnej analýzy. Takisto dôkladne zváži konkrétne charakteristiky dotknutého letiska Únie, ktoré je pod jeho právomocou a na ktorom prevádzkovateľ lietadiel požaduje oslobodenie od povinnosti čerpať palivo. Počas posudzovania žiadosti sa môže príslušný orgán obrátiť na dotknuté letisko Únie a požiadať ho o informácie týkajúce sa žiadosti o výnimku, ktorú predložil prevádzkovateľ lietadiel. Príslušný orgán môže napríklad požiadať letisko, aby poskytlo historické údaje o časoch určených na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi a operáciách odbavenia cestujúcich a nákladu a pozemnej obsluhy lietadla medzi letmi alebo, ak je to relevantné, o dostupnosti palív, aby získal informácie pre svoje rozhodnutie o udelení/zamietnutí požadovanej výnimky.

5.2.1. ***Článok 5 ods. 3 písm. a) iniciatívy ReFuelEU Aviation – vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti a neprimeraný čas medzi letmi***

5.2.1.1. *Čo sú vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti?*

Po prvé musí prevádzkovateľ lietadiel preukázať, že letisko Únie, v prípade ktorého žiada o výnimku z dopĺňania paliva, má vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti. Jednorazovú udalosť, ako je napríklad štrajk na letisku, nemožno považovať za vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti, ktoré odôvodňujú udelenie výnimky z dopĺňania paliva na danom letisku Únie. O vplyve štrajkov na čerpanie paliva by sa mali podávať správy podľa článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation v prípade, že si tieto štrajky vyžadujú dodatočné čerpanie paliva na letisku odletu z dôvodov bezpečnosti týkajúcich sa paliva.

Po druhé sa musí preukázať, že prevádzkové ťažkosti, ku ktorým dochádza na dotknutom letisku Únie, majú negatívny vplyv na prevádzkovateľa lietadiel. Prevádzkové ťažkosti môžu napríklad významne a nezanedbateľne negatívne ovplyvňovať letový poriadok dotknutého lietadla pri jeho následnej prevádzke. V tejto súvislosti by mohol byť prevádzkovateľ lietadiel vystavený riziku, že bude sankcionovaný koordinátorom letiskových prevádzkových intervalov/sprostredkovateľom letových plánov alebo stratí letovú prevádzku počas daného dňa, čo by potenciálne mohlo ovplyvniť prepojenosť EÚ.

Prevádzkové ťažkosti preto musia i) byť opakovanou udalosťou alebo k ním musí dochádzať systematicky a musia byť spojené s dotknutým letiskom Únie; ii) viesť k neprimeranému času určenému na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi (vysvetlené v bode 5.2.1.2); iii) mať negatívny ekonomický vplyv na prevádzkovateľa lietadiel.

Tieto okolnosti, ktorých zoznam nie je úplný, možno považovať za *potenciálne prevádzkové ťažkosti*, ktoré môžu odôvodniť výnimku, ak je preukázaný negatívny vplyv na prevádzkovateľa lietadiel:

([35]) Pozri odkaz na nástroj ICAO CERT a výpočet s použitím Vicentyho metódy na stránke https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx.

([36]) Pozri odkaz na službu poskytovania údajov ICAO ako odkaz na miestne identifikačné kódy letísk https://www.icao.int/Aviation-API-Data-Service/Pages/default.aspx.

— obmedzená odbavovacia plocha a/alebo preťažená odbavovacia plocha na letisku môže mať vplyv na časy určené na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi, najmä na preťažených letiskách v hlavnej sezóne (napr. na ostrovných letiskách alebo malých letiskách v blízkosti lyžiarskych stredísk),

— nedostatok personálu, ktorý vykonáva operácie odbavenia cestujúcich a nákladu a pozemnej obsluhy lietadla medzi letmi, na letisku a/alebo nedostatok vybavenia, ako sú napríklad dostatočné systémy hydrantov alebo vozidlá na dopĺňanie paliva. Nedostatok zdrojov/vybavenia na letisku môže mať totiž vplyv na čakacie lehoty na doplnenie paliva a tým na konečný čas lietadla určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi. Na odôvodnenie žiadosti o výnimku je nutné, aby poskytovateľ palivovej obsluhy na letisku uviedol, že nemá dostatok zdrojov a/alebo vybavenia na obsluhu lietadla bez neprimeraného meškania,

— miestne pravidlá, ktoré bránia nástupu a výstupu cestujúcich počas dopĺňania paliva do lietadla a/alebo mieste protipožiarne pravidlá, ktoré vyžadujú prítomnosť hasičského vozidla, aby mohlo byť do lietadla doplnené palivo počas nástupu a výstupu cestujúcich. Takéto miestne pravidlá môžu mať na preťažených letiskách alebo na letiskách s vysokou sezónnosťou vplyv na operácie prevádzkovateľa lietadiel, pokiaľ ide o odbavenie cestujúcich a nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi. Prevádzkovatelia lietadiel by v týchto prípadoch mali preukázať, že existujúce podmienky významne a nezanedbateľne ovplyvňujú časy lietadla určené na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi, najmä ak existujú prísne letové poriadky alebo ak je dostupnosť požiarnych vozidiel obmedzená.

5.2.1.2. *Čo je neprimeraný čas určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi?*

Ak boli zistené prevádzkové ťažkosti, prevádzkovateľ lietadiel musí posúdiť, či tieto prevádzkové ťažkosti bránia doplneniu paliva do lietadla pri rešpektovaní primeraného času určeného na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi. Čas určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi sa chápe ako časový interval medzi príletom lietadla na letisko (úplné zastavenie/zabrzdenie lietadla) a jeho odletom na nasledujúci letu (dvere lietadla sú zatvorené z dôvodu odletu). Vo všeobecnosti je čas potrebný na vykonanie načerpania paliva takmer vždy kratší ako čas potrebný na výstup a vykládku a následne na nástup, nakládku a obsluhu lietadla.

Regulačný rámec EÚ [t. j. požiadavky uvedené v ustanoveniach CAT.OP.MPA.200 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a k nemu pripojené AMC6 ([37])] povoľuje dopĺňanie paliva počas výstupu cestujúcich, ale táto prax nie je medzi európskymi prevádzkovateľmi rozšírená, keďže až do roku 2022 nebola výslovne povolená. Dovtedy bolo dopĺňanie paliva možné len počas nástupu. Odôvodnenie nedostatočného času určeného na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi, ktoré je založené výlučne na nemožnosti tankovať počas výstupu, je preto neprijateľné, pokiaľ nie sú splnené všetky požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. a) iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Časy určené na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi sa v prípade diaľkových letov zvyčajne pohybujú od 60 do 150 minút, pričom v prípade letov na krátku vzdialenosť sa pohybujú od 25 do 80 minút, a to za predpokladu, že prevádzkovateľ lietadiel má povolené dopĺňať palivo počas nástupu cestujúcich do lietadla, ak sú cestujúci na palube lietadla alebo z neho vystupujú ([38]).

Ak vzhľadom na tieto typické časy určené na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti bránia dopĺňaniu paliva v rámci primeraného času, prevádzkovateľ lietadiel môže žiadať o výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. a) iniciatívy ReFuelEU Aviation. Žiadosť o výnimku, v ktorej sa uvádza, že čas určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi sa predĺžil napríklad z 25 na 30 minút z dôvodu novej povinnosti dopĺňať palivo, však nemožno prijať, pokiaľ sa nepreukáže, že meškanie je význame a že jeho negatívny vplyv na následné lety je natoľko veľký, že nové časy určené na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi nemožno považovať za primerané. Inými slovami, žiadosť o výnimku nemôže byť založená výlučne na zámere zachovať rovnaké časy určené na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi ako časy pred zavedením článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Príslušný orgán a prevádzkovateľ lietadiel môžu nasledujúci zoznam použiť ako referenciu na určenie toho, či povinnosť dopĺňať palivo v spojení s prevádzkovými ťažkosťami spôsobuje príliš dlhý čas určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi, ktorý sa líši od primeraných časov, a preto by mohla mať významný negatívny vplyv na činnosti prevádzkovateľa lietadiel. Tento zoznam nie je úplný.

— Informácie z príručky lietadla, ktoré uvádzajú maximálnu palivovú kapacitu.

([37]) Prijateľné prostriedky preukázania zhody 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 súlade s časmi uvedenými v tabuľke 18.2 dokumentu organizácie EUROCONTROL s názvom Standard Inputs for Economic Analyses (Štandardné vstupy pre ekonomické analýzy), vydanie 10.0.3, uverejnenom 18. apríla 2023.

— Relevantné historické údaje letiska týkajúce sa operácií odbavenia cestujúcich a nákladu a pozemnej obsluhy lietadla medzi letmi a/alebo rozsahu času určeného na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi uvedené v tabuľke 18.2 dokumentu organizácie EUROCONTROL s názvom *Standard Inputs for Economic Analyses* (Štandardné vstupy pre ekonomické analýzy), vydanie 10.0.3, uverejnenom 18. apríla 2023 ([39]).

— Historické údaje prevádzkovateľa lietadiel týkajúce sa operácií na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi na dotknutom letisku. Ak prevádzkovateľ lietadiel v minulosti dopĺňal palivo normálne, nemala by existovať žiadna prekážka, pokiaľ nedošlo k významnej zmene okolností.

— Existuje riziko, že príliš dlhý čas určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi ovplyvní plán prevádzkových intervalov na letisku, čo spôsobí, že prevádzkovateľ lietadiel je vystavený riziku, že bude sankcionovaný koordinátorom letiskových prevádzkových intervalov/sprostredkovateľom letových plánov na dotknutom letisku.

— Čas určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi má vplyv na činnosti prevádzkovateľa lietadiel pri následných letoch, pričom existuje riziko, že bude sankcionovaný koordinátorom letiskových prevádzkových intervalov/sprostredkovateľom letových plánov na následných letiskách.

Na záver a v súlade s uvedenými príkladmi musí prevádzkovateľ lietadiel vo svojej žiadosti o výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. a) preukázať: i) existenciu vážnej a opakujúcej sa udalosti, ktorá vedie k prevádzkovým ťažkostiam; ii) že čas určený na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi je neprimeraný iii) a vážny následný negatívny vplyv na dopravnú prepojenosť alebo ekonomický vplyv na prevádzkovateľa lietadiel. Ak by neexistoval negatívny vplyv na dopravnú prepojenosť alebo prevádzkovateľa lietadiel, neboli by žiadne dôvody na požadovanie výnimky z povinnosti dopĺňať palivo na dotknutom letisku.

5.2.2. ***Článok 5 ods. 3 písm. b) – štrukturálne ťažkosti s dodávkami paliva vyplývajúce z geografických charakteristík***

Žiadosti o výnimky podľa článku 5 ods. 3 písm. b) musia spĺňať štyri kumulatívne požiadavky, aby mohol príslušný orgán udeliť dočasnú výnimku: i) musia existovať štrukturálne ťažkosti s dodávkami paliva na letisku Únie; ii) tieto musia byť spôsobené geografickými charakteristikami letiska Únie; iii) musia viesť v priemere k výrazne vyšším cenám leteckých palív v porovnaní s cenami na iných letiskách Únie a iv) musia viesť k značnej konkurenčnej nevýhode pre prevádzkovateľa lietadla (v porovnaní s trhovými podmienkami na iných letiskách Únie s podobnými konkurenčnými charakteristikami).

5.2.2.1. *Čo sú štrukturálne ťažkosti s dodávkami paliva na letisku Únie spôsobené geografickými podmienkami letiska?*

Prvé dve požiadavky sa týkajú letísk Únie, na ktorých dodávky paliva predstavujú štrukturálne ťažkosti z dôvodu geografických charakteristík územia, na ktorom sa letisko Únie nachádza. Letiská Únie v odľahlých oblastiach, ako sú ostrovy, odľahlé okrajové oblasti Európy alebo horské oblasti, môžu často čeliť takýmto štrukturálnym ťažkostiam s dodávkami paliva. Tieto ťažkosti s dodávkou môžu byť spôsobené faktormi, ako sú obmedzená alebo neexistujúca kapacita na výrobu palív v dotknutej oblasti, nedostatočné cestné spojenia alebo potrubné prepojenia alebo (v prípade ostrovov) potreba dodávať palivo po mori.

Ďalší prvok, ktorý treba zohľadniť, je obmedzená kapacita skladovania paliva na letisku Únie. Skladovanie paliva môže byť obmedzené na letiskách Únie, ktoré nemajú zásobovanie prostredníctvom potrubí, a to z dôvodu ich geografických charakteristík.

V článku 5 ods. 3 písm. b) iniciatívy ReFuelEU Aviation sa preto uznáva, že geografické charakteristiky letiska Únie môžu viesť k štrukturálnym ťažkostiam s dodávkami paliva vrátane obmedzenej dostupnosti leteckého paliva na letisku Únie.

5.2.2.2. *Ako dodávka paliva a geografická podmienka vedú k výrazne vyšším cenám palív v porovnaní s priemernými cenami palív na iných letiskách Únie?*

Štrukturálne ťažkosti s dodávkami paliva vyplývajúce z geografických charakteristík daného letiska Únie (ako sa vysvetľuje v bode 5.2.2.1) môžu viesť k splneniu tretej podmienky, ktorou sú výrazne vyššie ceny palív v porovnaní s cenami uplatňovanými v priemere na podobné druhy palív na iných letiskách Únie.

Navyše vysoká sezónnosť na letiskách Únie s ťažkosťami s dodávkami paliva a geografickou podmienkou by mohla zvýšiť dopyt po leteckom palive, čo by viedlo k výrazne vyšším cenám ako sú ceny uplatňované v priemere na podobné druhy palív na iných letiskách Únie.

([39]) Pozri dokument na tomto odkaze: https://ansperformance.eu/economics/cba/standard-inputs/.

Iné letiská Únie môžu by zásobované vo veľkom napríklad prostredníctvom potrubí, a tým sa predchádza nákladom spojeným s dodávkou paliva na ostrovnom letisku. Na iných letiskách Únie by mohli byť náklady na prepravu obmedzené, ak je na letisku Únie prítomný viac než jeden dodávateľ paliva alebo ak je letisko v blízkosti rafinérie. Tieto prvky prispievajú k tvorbe cien leteckého paliva, ktoré sú konkurenčnejšie než na letiskách Únie, ktoré spĺňajú geografickú podmienku, ako sa opisuje v bode 5.2.2.1.

V bode 5.2.2.4 sa vysvetľuje, ktoré prvky treba preukázať v záujme preukázania výrazne vyšších cien podobných leteckých palív.

5.2.2.3. ***Čo sú značné konkurenčné nevýhody pre prevádzkovateľa lietadla v porovnaní s trhovými podmienkami existujúcimi na iných letiskách Únie s podobnými charakteristikami?***

Potom, ako sa najprv preukáže, že letisko čelí štrukturálnym ťažkostiam s dodávkami paliva (…) z dôvodu polohy letiska, čo vedie k výrazne vyšším cenám paliva (…), musí prevádzkovateľ lietadiel preukázať štvrtú požiadavku, konkrétne, že dopĺňanie paliva na danom letisku Únie by sa uskutočňovalo so značnou konkurenčnou nevýhodou v porovnaní s trhovými podmienkami existujúcimi na iných letiskách Únie s podobnými konkurenčnými charakteristikami.

Prevádzkovateľ lietadiel by sa dostal do značnej konkurenčnej nevýhody, ak by sa od neho požadovalo, aby dopĺňal palivo podľa článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation, v týchto situáciách:

— Ceny leteckého paliva na letisku Únie, v súvislosti s ktorým sa žiada o výnimku, sú výrazne vyššie z dôvodu jeho geografických charakteristík a ťažkostí s dodávkami paliva. Prevádzkovateľ lietadiel by mal preto problém byť efektívny v hospodárskej súťaži s inými prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí obsluhujú iné letiská Únie v rámci tej istej spádovej oblasti, a z hľadiska dopytu cestujúcich by sa považoval za náhradníka. To by sa napríklad mohlo stať, ak letisko Únie (a tým prevádzkovateľ lietadiel, ktorý žiada o výnimku) uspokojuje turistickú/dovolenkovú prepravu, ktorá by mohla byť odklonená na iné letisko Únie, ktoré uspokojuje podobný dopyt spotrebiteľov v tej istej spádovej oblasti. Posúdenie treba uskutočniť na individuálnom základe, ale takúto zastupiteľnosť možno očakávať medzi niektorými menšími ostrovmi, ktoré sa spoliehajú najmä na turistickú prepravu a inak majú nízky dopyt v oblasti vlastnej spotreby, alebo napríklad medzi ostrovom a pobrežím na pevnine, ktoré sa nachádzajú v tejto istej spádovej oblasti.

— Konkurenčná nevýhoda musí byť viac než dostatočná; musí byť *značná*. Určité rozdiely v cenách a konkurenčnom postavení prevádzkovateľov lietadiel sa očakávajú (vrátane rozdielov v nákladoch), ale to by automaticky neodôvodňovalo výnimku. Značná konkurenčná nevýhoda si vyžaduje viac než len malý rozdiel v konkurenčných podmienkach. V každom prípade bude potrebné, aby sa akékoľvek uplatnenie článku 5 ods. 3 písm. b) uskutočnilo na individuálnom základe s prihliadnutím na trať a na to, či sa v tej istej spádovej oblasti nachádzajú dve letiská Únie.

Príklad 3: Prevádzkovateľ lietadiel **Y** žiada o dočasnú výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. b) iniciatívy ReFuelEU Aviation z povinnosti dopĺňať palivo pri odlete z letiska Únie **A** (ktoré sa nachádza na ostrove) na letisko Únie **B** (ktoré sa nachádza na pevnine). Trať je **B-A-B**. Letisko **A** je predovšetkým rekreačnou destináciou a má štrukturálne ťažkosti s dodávkami paliva vyplývajúce z jeho geografických charakteristík, ktoré výrazne zvyšujú ceny palív. Prevádzkovateľ lietadiel **Y** bude musieť vo svojej žiadosti o výnimku preukázať, že podmienky na letisku **A** ho dostávajú do značnej konkurenčnej nevýhody v porovnaní s prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí lietajú z rovnakého pevninského letiska **B** na letisko Únie **N**. Letiskom **N** by v tomto príklade bolo letisko Únie, ktoré sa nachádza v spádovej oblasti letiska **A** a ponúka podobnú rekreačnú destináciu ako letisko **A**.

— Konkurenčná nevýhoda prevádzkovateľa lietadiel na letisku Únie, v prípade ktorého žiada o výnimku, by mohla byť značná v porovnaní s inými letiskami Únie s podobnými konkurenčnými charakteristikami [napr. veľkosť, poloha v rámci členského štátu alebo susedného členského štátu (susedných členských štátov), obchodný model a zloženie prevádzky]. Táto nevýhoda by mohla prameniť z faktorov, ako sú napríklad vyššie prevádzkové náklady (vrátane letiskových poplatkov a poplatkov za obsluhu), kapacitné obmedzenia (ako je obmedzená kapacita odbavovacej plochy a obmedzené infraštruktúrne zariadenia) a/alebo zlá dostupnosť letiska.

Príklad 4: Prevádzkovateľ lietadiel **Y** žiada o výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. b) na letisku Únie **A**, ktoré sa nachádza v značnej konkurenčnej nevýhode v porovnaní s letiskom Únie **B** z dôvodu výrazne vyšších cien leteckých palív, vyšších prevádzkových nákladov, zlej dostupnosti a menej atraktívnych zariadení pre cestujúcich. Skutočnosť, že je vyššia pravdepodobnosť, že letecké spoločnosti a cestujúci uprednostnia letisko Únie **B** bude mať vplyv na schopnosť letiska Únie **A**prilákať a udržať si prepravu.

V súvislosti so žiadosťou o výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. b) bude prevádzkovateľ lietadiel teda musieť preukázať, že výrazne vyššia cena leteckého paliva na letisku Únie, ktorá je spôsobená geografickými charakteristikami letiska a súvisiacimi ťažkosťami s dodávkami paliva, ho dostáva do značnej konkurenčnej nevýhody vzhľadom na iných prevádzkovateľov lietadiel, ktorí prevádzkujú lety na potenciálne náhradníckych cieľových letiskách Únie. Inými slovami, prevádzkovateľ lietadiel, ktorý žiada o výnimku, musí preukázať, že bez výnimky z článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation stratí značnú časť osobnej dopravy na úkor iného prevádzkovateľa lietadiel, ktorý ponúka podobnú alternatívnu destináciu.

Treba pripomenúť, že tieto príklady uvádzajú okolnosti, za ktorých by výnimka mohla byť potenciálne udelená, ale na to, aby bola výnimka prijatá, musia byť splnené všetky požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. b). Znamená to, že žiadosť prevádzkovateľa lietadiel o výnimku nemôže byť prijatá len na základe tvrdenia, že na letisku A, ktoré je bližšie k rafinérii, môže získať konkurenčnejšie ceny palív ako na letisku B, ktoré je v horskej oblasti. Všetky požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. b) sa musia preukázať postupne.

5.2.2.4. *Ako môže prevádzkovateľ lietadiel odôvodniť svoju žiadosť o výnimku?*

Po prvé musí prevádzkovateľ lietadiel preukázať, že letisko Únie, v prípade ktorého sa žiada o výnimku, trpí štrukturálnymi ťažkosťami s dodávkou leteckého paliva.

Po druhé musí prevádzkovateľ lietadiel preukázať, že ťažkosti s dodávkou sú z dôvodu geografických charakteristík. Geografická podmienka môže byť zjavná v prípade niektorých ostrovov (napr. malé ostrovy bez železničných alebo cestných spojení s pevninou), stále však bude potrebné preukázať, že sú splnené tieto požiadavky: i) štrukturálne ťažkosti s dodávkou paliva a ii) geografická podmienka. Žiadosť o výnimku, ktorá sa týka odľahlých alebo horských oblastí, by mala byť podrobne vysvetlená (napríklad prečo a ako geografické charakteristiky letiska spôsobujú obmedzenia, pokiaľ ide o dodávky paliva). Opis presných ťažkostí s dodávkou paliva by mal byť takisto zahrnutý do žiadosti o výnimku. Inými slovami, len preukázanie geografickej podmienky nebude postačovať na prijatie žiadosti o výnimku. Aj ťažkosti s dodávkou sa musia preukázať.

Po tretie musí prevádzkovateľ lietadiel preukázať výrazný rozdiel priemerných cien palív v prípade podobných druhov palív medzi ostatnými letiskami Únie a letiskom Únie, v prípade ktorého žiada o výnimku z povinnosti dopĺňať palivo. Prevádzkovateľ lietadiel musí poskytnúť príslušnému orgánu všetky príslušné dokumenty, ktoré môže mať k dispozícii, aby preukázal výrazne vyššie ceny palív [napr. cenové ponuky od dodávateľa (dodávateľov) palív na iných letiskách Únie a priemerné ceny uvádzané špecializovanými platformami]. Na podporu tohto tvrdenia by sa mohli použiť tieto prvky:

— cenové porovnanie medzi podobnými leteckými palivami. To napríklad znamená, že porovnanie cien leteckého petroleja a udržateľného leteckého paliva by nebolo platným spôsobom na preukázanie výrazného rozdielu v cenách. Ceny petroleja sa musia porovnať s cenami petroleja a ceny zmesí udržateľného leteckého paliva sa musia porovnať s cenami podobných zmesí udržateľného leteckého paliva,

— cenové porovnanie medzi podobnými letiskami, a to okrem iného aj z hľadiska ich veľkosti, polohy [t. j. v rámci členského štátu alebo susedného členského štátu (susedných členských štátov)], obchodného modelu a zloženia prevádzky. Letiská vybraté na účely cenového porovnania poskytnú priemerné trhové ceny leteckých palív, ktoré sú k dispozícii na týchto letiskách Únie, na účely porovnania s výrazne vyššími cenami na letisku Únie, v prípade ktorého sa žiada o výnimku,

— porovnanie výrazného rozdielu cien leteckého paliva môže byť podložené analýzou nákladov a/alebo analýzou ziskového rozpätia prevádzkovateľov lietadiel,

— porovnanie výrazného rozdielu cien leteckého paliva môže byť podložené analýzou ponuky a dopytu, ktoré ovplyvňujú ceny (t. j. obmedzenia ponuky a zmeny dopytu, ako sú napríklad sezónne zmeny).

Po štvrté musí prevádzkovateľ lietadiel preukázať značnú konkurenčnú nevýhodu vzhľadom na iných prevádzkovateľov lietadiel, ktorí lietajú na iné letiská Únie s podobnými konkurenčnými charakteristikami. Prevádzkovateľ lietadiel bude preto musieť odôvodniť svoju žiadosť identifikovaním iného konkurenčného cieľového letiska Únie (iných konkurenčných cieľových letísk Únie), preukázať, ako letisko Únie konkuruje letisku Únie, v prípade ktorého sa žiada o výnimku, a preukázať buď stratu cestujúcich na úkor daného iného letiska Únie, alebo predvídateľné a nie hypotetické riziko takejto straty cestujúcich (v oboch prípadoch preukázané ako ‚značné').

Odporúča sa, aby orgány, ktoré posudzujú žiadosti podľa článku 5 ods. 3 písm. b) iniciatívy ReFuelEU Aviation, spolupracovali so svojimi vnútroštátnymi orgánmi na ochranu hospodárskej súťaže predtým, ako rozhodnú, či žiadosť schvália alebo zamietnu. Táto spolupráca by mala konkrétne zahŕňať posúdenie požiadaviek týkajúcich sa výrazne vyšších cien palív v porovnaní s priemernými cenami palív na iných letiskách Únie a značnej konkurenčnej nevýhody v porovnaní s trhovými podmienkami existujúcimi na iných letiskách Únie s podobnými konkurenčnými charakteristikami“.

6. **PRÍSLUŠNÝ ORGÁN NA ÚČELY ČLÁNKU 5 INICIATÍVY REFUELEU AVIATION**

6.1. **Úloha orgánov na účely článku 5 ods. 2 a 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation**

Článok 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation umožňuje prevádzkovateľovi lietadiel, aby nesplnil požiadavku na dopĺňanie paliva stanovenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation, ak je to riadne odôvodnené z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva. Takéto okolnosti musia byť riadne odôvodnené príslušnému orgánu alebo orgánom uvedeným v článku 11 ods. 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation a agentúre EASA, a to spolu s uvedením dotknutých tratí ([40]).

V článku 11 ods. 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že „[z]odpovedný členský štát, ktorého príslušný orgán alebo orgány určené (v súlade s článkom 11 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation) sú zodpovedné za daný riadiaci orgán letiska Únie, sa určí na základe danej miestnej príslušnosti letiska Únie“.

Na účely článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation musí preto prevádzkovateľ lietadiel oznámiť a odôvodniť orgánu uvedenému v článku 11 ods. 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation bezpečnostné dôvody týkajúce sa paliva, pre ktoré si neplní povinnosť stanovenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation [t. j. 90 % „potrebného množstva leteckého paliva na rok“ (traťové palivo a palivo na rolovanie na vzlet)], pričom musí uviesť aj dotknuté trate. To je orgán zodpovedný za daný riadiaci orgán letiska Únie, ktorý je zas určený na základe danej miestnej príslušnosti letiska.

V článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že príslušný orgán alebo orgány uvedené v článku 11 ods. 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation možno v predstihu žiadať o výnimky z povinnosti dopĺňať palivo stanovenej v článku 5 ods. 1. Na účely článku 5 ods. 3 musí preto prevádzkovateľ lietadiel o udelenie alebo zamietnutie možných výnimiek ([41]) podľa daného ustanovenia žiadať orgán zodpovedný za letisko Únie, v prípade ktorého prevádzkovateľ lietadiel uvádza, že na ňom nemôže dopĺňať palivo.

Na záver príslušným orgánom, ktorému sa doručujú retrospektívne odôvodnenia k nedoplneným množstvám paliva z bezpečnostných dôvodov a žiadostiach o výnimky z povinnosti dopĺňať palivo predkladané v predstihu, je príslušný orgán letiska, na ktorom dochádza k nedopĺňaniu paliva. Tento orgán môže byť iný ako orgán oprávnený ukladať pokuty prevádzkovateľovi lietadiel.

6.2. **Ktorý orgán je zodpovedný orgánom za presadzovanie povinnosti dopĺňať palivo a za ukladanie pokút?**

V článku 11 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že „[č]lenské štáty určia príslušný orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie uplatňovania tohto nariadenia a ukladanie pokút prevádzkovateľom lietadiel, riadiacim orgánom letísk Únie a dodávateľom leteckých palív (...)“.

Na uľahčenie spolupráce medzi príslušnými orgánmi, ako aj s cieľom zvýšiť transparentnosť a zabezpečiť ľahší prístup pre zainteresované strany uverejňuje Komisia na svojom webovom sídle zoznam určených vnútroštátnych príslušných orgánov zodpovedných za vykonávanie a presadzovanie iniciatívy ReFuelEU Aviation ([42]).

([40]) Prevádzkovateľ lietadiel musí takisto zahrnúť tieto informácie do správy uvedenej v článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation (t. j. do výročnej správy), pričom súvisiace množstvá paliva sa vykazujú samostatne. Táto správa sa predkladá orgánu určenému podľa článku 11 ods. 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Správa (vrátane množstiev načerpaných z bezpečnostných dôvodov) sa musí predložiť do 31. marca každého roku podávania správ (vykazované spätne).

([41]) Žiadosti o výnimku pre lety na trati podľa článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa musia predložiť príslušnému orgánu najmenej tri mesiace pred zamýšľaným dátumom uplatňovania výnimky (požadované v predstihu).

([42]) Pozri zoznam určených zodpovedných orgánov podľa iniciatívy list ReFuelEU Aviation na webovom sídle GR MOVE (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_sk).

V článku 11 ods. 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že určený orgán alebo orgány (pozri článok 11 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation) zodpovedné za daného prevádzkovateľa lietadiel je/sú určené v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 748/2009 ([43]). Ak prevádzkovateľ lietadiel nebol priradený k členskému štátu v nariadení Komisie (ES) č. 748/2009, pravidlá stanovené v článku 18a smernice 2003/87/ES ([44]) sa budú dodržiavať na účely stanovenia orgánu, ku ktorému má byť prevádzkovateľ lietadiel pridelený ([45]). Tieto pravidlá obsahujú ustanovenia upravujúce prideľovanie každého prevádzkovateľa lietadiel k jeho riadiacemu členskému štátu. Účelom tohto pridelenia je obmedziť administratívne zaťaženie prevádzkovateľov lietadiel a členských štátov zodpovedných za presadzovanie iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Príslušný orgán alebo orgány zodpovedné za ukladanie pokút prevádzkovateľom lietadiel (pozri článok 12 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation) za neplnenie požiadaviek stanovených v článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation je orgán (alebo orgány) určený členskými štátmi v súlade s článkom 11 ods. 1 a 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Znamená to, že len menovaný orgán alebo orgány by mali ukladať pokuty prevádzkovateľom lietadiel, ktorí k nimi boli pridelení v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 748/2009 alebo pravidlami uvedenými v článku 18a smernice 2003/87/ES. Pôjde o rovnaký orgán alebo orgány, ktorým budú doručené správy, ktoré predložili k nim pridelení prevádzkovatelia lietadiel (v súlade s článkom 8 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation), a preto o orgán alebo orgány, ktoré budú mať priamy prístup k celému obsahu výročnej správy o tom, či boli splnené prahové hodnoty stanovené v článku 5 ods. 1.

Takýto určený orgán alebo orgány nesú zodpovednosť za ukladanie pokút ich prideleným prevádzkovateľom lietadiel a za výber týchto pokút aj v prípade, že prahové hodnoty stanovené v článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation neboli splnené na letiskách Únie nachádzajúcich sa mimo ich príslušného členského štátu. Takéto nedodržiavanie predpisov totiž nie je spojené so žiadnym konkrétnym letiskom Únie, ale ide skôr o nedodržiavanie povinnosti platnej v celej EÚ, ktorou je zabezpečiť, aby ich ročné čerpanie leteckých palív spĺňalo prahové hodnoty uvedené v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Takýto určený orgán alebo orgány budú mať potrebné informácie o palive natankovanom z bezpečnostných dôvodov týkajúcich sa paliva, pretože je to súčasťou vykazovacích povinností prevádzkovateľov lietadiel podľa článku 8 ods. 1 písm. d) a prílohy II k iniciatíve ReFuelEU Aviation.

Príklad 5: určenie príslušného orgánu alebo orgánov

Členský štát **A** určí svoje Generálne riaditeľstvo civilného letectva (ďalej len „**A-DGCA**“) za svoj príslušný orgán v súlade s článkom 11 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation. Prevádzkovateľ lietadiel „**Y**“ je pridelený podľa nariadenia Komisie (ES) č. 748/2009 k členskému štátu **A**. V tomto príklade bude **A-DGCA** príslušným orgánom zodpovedným za presadzovanie a ukladanie pokút podľa iniciatívy ReFuelEU Aviation prevádzkovateľovi lietadiel „**Y**“ v prípade, že tento prevádzkovateľ lietadiel nesplní svoje povinnosti podľa článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Príklad 6: ktorý orgán je zodpovedným orgánom podľa článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation a aké z toho vyplývajú dôsledky podľa článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation?

Prevádzkovateľ lietadiel **Y** prevádzkuje trať medzi členskými štátmi **A** a **B** a prevádzkuje trať z členského štátu **B** do tretej krajiny. Podľa pravidiel uvedených v článku 11 ods. 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation je prevádzkovateľ lietadiel **Y** pridelený k príslušným orgánom v členskom štáte **A (A-DGCA)**. Prevádzkovateľ lietadiel **Y** vypracúva svoje každoročné vykazovacie povinnosti podľa článku 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation (v súlade s prílohou II k uvedenému nariadeniu) a informácie, ktoré sa majú poskytnúť podľa článku 5 ods. 2. V tomto príklade má prevádzkovateľ lietadiel tieto povinnosti:

1. Z členského štátu **A** do členského štátu **B**: V tomto príklade prevádzkovateľ lietadiel **Y** spĺňa požiadavku na dopĺňanie 90 % paliva (pozri článok 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation) na letisku odletu z Únie v členskom štáte **A**. Prevádzkovateľ lietadiel **Y** musí podať správu **A-DGCA**, pretože je pridelený k členskému štátu **A**. Takisto musí podať správu agentúre EASA, aby si splnil povinnosti stanovené v článku 8 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

2. Z členského štátu **B** do tretej krajiny: Po posúdení svojich ročných povinností dopĺňať palivo si prevádzkovateľ lietadiel **Y** uvedomí, že klesol pod prahovú hodnotu 90 % stanovenú v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation na letisku odletu Únie v členskom štáte **B**. Podľa prevádzkovateľa lietadiel **Y** je však pokles pod prahovú hodnotu odôvodnený vzhľadom na bezpečnostné dôvody týkajúce sa paliva v súlade s článkom 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

([43]) Nariadenie Komisie (ES) č. 748/2009 z 5. augusta 2009 o zozname prevádzkovateľov lietadiel, ktorí vykonávali činnosť leteckej dopravy uvedenú v prílohe I k smernici 2003/87/ES k 1. januáru 2006 alebo po tomto dátume, v ktorom sa každému prevádzkovateľovi lietadiel určuje riadiaci členský štát (Ú. v. EÚ L 219, 22.8.2009, s. 1).

([44]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

([45]) V zozname prevádzkovateľov lietadiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti iniciatívy ReFuelEU Aviation, uverejnenom na webovom sídle GR MOVE sa uvádza orgán, ku ktorému je pridelený každý prevádzkovateľ lietadiel.

V tomto príklade by prevádzkovateľ lietadiel **Y** mal **dvojitú povinnosť**: i) musí riadne odôvodniť príslušnému orgánu v členskom štáte **B** (v ktorom nastáva nesplnenie požiadavky dopĺňať palivo), prečo nespĺňa požiadavku dopĺňať palivo a ii) nahlásiť nenatankované množstvá a príslušné odôvodnenia **A-DGCA** a agentúre EASA v súlade s článkom 8 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

→ Vychádzajúc z tohto príkladu je **A-DGCA** príslušným orgánom prideleným k prevádzkovateľovi lietadiel **Y.** Ako už bolo vysvetlené, je preto príjemcom vykazovacích povinností podľa článku 8 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation predložených prevádzkovateľom lietadla. **A-DGCA** je takisto príslušným orgánom pre ukladanie pokút prevádzkovateľovi lietadiel **Y** za nedodržanie článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation, ak **A-DGCA** po posúdení správy a po konzultácii s príslušným orgánom členského štátu **B** (ak je to relevantné) zistí, že došlo k porušeniu na letisku odletu z Únie v členskom štáte **B**.

Príklad 7: ktorý orgán je zodpovedným orgánom podľa článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation?

Prevádzkovateľ lietadiel **Y** odlieta z letiska Únie, ktoré sa nachádza v hlavnom meste členského štátu **B**, letí na letisko Únie, ktoré sa nachádza na ostrove v členskom štáte **C**, a potom sa vracia do hlavného mesta členského štátu **B** (trať **B-C-B**). V tomto príklade prevádzkovateľ lietadiel **Y** určuje, že musí žiadať o výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. a) iniciatívy ReFuelEU Aviation pre trať **C-B**, pretože počas hlavnej sezóny nie je dodávka paliva v členskom štáte **C** zaručená, čo spôsobuje, že časy určené na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi sú neprimerané. Prevádzkovateľ lietadiel posúdil požiadavky vyžadované podľa článku 5 ods. 3 písm. a) a má za to, že sú splnené. Prevádzkovateľ lietadiel **Y** musí žiadať o výnimku príslušný orgán v členskom štáte **C** (t. j. príslušný orgán členského štátu letiska Únie, na ktorom nemá prevádzkovateľ lietadiel v úmysle doplniť palivo).

Ak sa žiada o výnimku podľa článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b) iniciatívy ReFuelEU Aviation **pre trojstranné lety**, žiadosť sa musí predložiť príslušnému orgánu letiska, na ktorom prevádzkovateľ lietadiel nemôže doplniť palivo.

Príklad 8: príslušné orgány v prípade trojstranných letov

Na trati **A-B-C-D-A** nemôže prevádzkovateľ lietadiel **Y** doplniť palivo na letiskách Únie **B** a **D** z dôvodov odôvodnených podľa článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b). Prevádzkovateľ lietadiel Y by mal žiadať o i) výnimku príslušný orgán letiska Únie **B** pre trať **B-C** a ii) ďalšiu výnimku príslušný orgán letiska Únie **D** pre trať **D-A**.

7. **SPOLUPRÁCA MEDZI ORGÁNMI**

V článku 11 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že „Komisia, agentúra (EASA) a príslušné orgány členských štátov spolupracujú a vymieňajú si všetky relevantné informácie s cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie a dodržiavanie tohto nariadenia“.

V článku 11 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa príslušným orgánom členských štátov ukladá povinnosť spolupracovať a vymieňať si všetky informácie relevantné pre zabezpečenia účinného vykonávania a dodržiavania nariadenia. Zahŕňa to možné výnimky, ktoré mohli byť udelené podľa článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation. V záujme zabezpečenia jednotného uplatňovania článku 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation musia príslušné orgány podobne spolupracovať s agentúrou EASA a Komisiou a vymieňať si s nimi informácie. Takáto spolupráca sa vyžaduje v rámci povinností príslušných orgánov, ale Komisia a agentúra EASA ju môžu uľahčiť.

Určený orgán alebo orgány musia mať na vnútroštátnej úrovni zavedený potrebný právny a administratívny rámec na výber pokút v súlade s článkom 12 ods. 9 iniciatívy ReFuelEU Aviation.

Informácie doručené podľa článku 5 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation príslušnému orgánu podľa článku 11 ods. 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa použijú v prípade, že je potrebná spolupráca medzi orgánmi, a to napríklad v súvislosti s preskúmaním výročnej správy alebo rozhodovaním o uložení pokuty. Orgán zodpovedný za ukladanie pokút môže požiadať o stanovisko orgánu, ak nebola dodržaná prahová hodnota dopĺňania paliva uvedená v článku 5 ods. 1 iniciatívy ReFuelEU Aviation z dôvodu dodržiavania bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva.

8. PROCES ŽIADANIA O VÝNIMKU PODĽA ČLÁNKU 5 ODS. 3 PÍSM. A) ALEBO B) INICIATÍVY REFUELEU AVIATION A ÚLOHA KOMISIE

8.1. Trvanie a predĺženie platnosti výnimky

V článku 5 ods. 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že výnimka (výnimky) udelená príslušným orgánom má obmedzenú platnosť, ktorá nepresahuje jeden rok. Príslušný orgán by mal preto v rozhodnutí, ktorým udeľuje výnimku, stanoviť v súlade s článkom 5 ods. 3 písm. a) alebo b) iniciatívy ReFuelEU Aviation presné trvanie výnimky. Toto trvanie sa môže zhodovať s trvaním faktora na letisku, ktorý bráni čerpaniu paliva, ale nemôže presiahnuť limit jedného roka.

Príslušný orgán môže na žiadosť prevádzkovateľa lietadiel preskúmať výnimku pred uplynutím jej platnosti. Všetky žiadosti o predĺženie platnosti by sa mali predložiť najmenej tri mesiace pred dátumom uplynutia platnosti výnimky.

Príklad 9: trvanie výnimky

Prevádzkovateľ lietadiel **Y** môže na malom preťaženom letisku Únie, ktoré sa nachádza na ostrove, potrebovať výnimku počas letného plánovacieho obdobia, pretože ide o najrušnejšie obdobie v roku. Počas zimného plánovacieho obdobia nemusí byť však výnimka na tomto ostrove potrebná. Príslušný orgán posúdi, či sú splnené požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation, a udelí výnimku na dobu trvania identifikovaných problémov, ktoré odôvodňujú výnimku, a v každom prípade najviac na jeden rok.

8.2. Kedy by sa mala žiadosť predložiť príslušnému orgánu?

Prevádzkovateľ lietadiel musí predložiť svoju žiadosť príslušnému orgánu najmenej tri mesiace pred zamýšľaným dátumom uplatňovania výnimky (článok 5 ods. 3 iniciatívy ReFuelEU Aviation). O výnimky možno žiadať v rôznych časoch počas roka. Príslušný orgán môže výnimku udeliť len v prípade, že sú splnené požiadavky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b) a ak je žiadosť riadne odôvodnená. V súlade s článkom 5 ods. 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation musí príslušný orgán bez zbytočného odkladu rozhodnúť o uvedenej žiadosti, a to najneskôr jeden mesiac pred dátumom začatia uplatňovania plánovanej výnimky.

8.3. Príslušný orgán môže požiadať o dodatočné informácie

V článku 5 ods. 4 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že príslušný orgán môže pri posudzovaní žiadostí o výnimky podľa článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b) iniciatívy ReFuelEU Aviation požiadať o dodatočné informácie k odôvodneniam, ktoré už poskytol prevádzkovateľ lietadiel. Príslušný orgán určí, ktoré informácie potrebuje, aby mohol posúdiť žiadosť o výnimku.

Ak príslušný orgán požiada o dodatočné informácie, lehota pre príslušný orgán na prijatie rozhodnutia sa pozastaví dovtedy, kým prevádzkovateľ lietadiel neposkytne úplné informácie.

8.4. Rozhodnutie príslušného orgánu (článok 5 ods. 6 iniciatívy ReFuelEU Aviation)

Príslušný orgán musí prijať rozhodnutie o prijatí alebo zamietnutí prvej žiadosti o výnimku predloženej prevádzkovateľom lietadiel podľa článku 5 ods. 3 písm. a) alebo b) iniciatívy ReFuelEU Aviation. Prevádzkovateľ lietadiel nemôže považovať neprijatie rozhodnutia v lehotách stanovených v článku 5 ods. 5 iniciatívy ReFuelEU Aviation za rozhodnutie, ktorým sa požadovaná výnimka povoľuje.

Neprijatie rozhodnutia o žiadosti o predĺženie platnosti najneskôr jeden mesiac pred uplynutím platnosti predtým udelenej výnimky sa bude považovať za rozhodnutie o povolení pokračovať v uplatňovaní výnimky, v prípade ktorej sa žiadalo o predĺženie platnosti. Platí to v prípade, že prevádzkovateľ lietadiel doložil svoju žiadosť o predĺženie platnosti podrobným a primeraným odôvodnením najmenej tri mesiace pred uplynutím platnosti výnimky.

8.5. **Kedy sa začína uplatňovať vnútroštátne rozhodnutie?**

V článku 5 ods. 7 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa uvádza, že prevádzkovateľ lietadiel má právo odvolať sa proti rozhodnutiu príslušného orgánu, ktorý zamietne žiadosť o výnimku. V prípade odvolania sa budú v súlade s procesnou autonómiou členských štátov uplatňovať príslušné vnútroštátne postupy, na základe ktorých sa určí, či by sa malo alebo nemalo napadnuté vnútroštátne rozhodnutie pozastaviť.

8.6. **Úloha Komisie**

8.6.1. ***Uverejňovanie zoznamu výnimiek***

Príslušné orgány musia oznámiť Komisii zoznam povolených a zamietnutých výnimiek. K zoznamu bude pripojené odôvodnenie a posúdenie schválenia alebo zamietnutia žiadosti o výnimku (článok 5 ods. 8 iniciatívy ReFuelEU Aviation). Táto činnosť sa môže vykonávať v rámci skupín kategórií (napr. nepreukázanie jednej z požiadaviek, nesplnenie lehôt).

Komisia v súlade s článkom 5 ods. 8 musí uverejniť zoznam povolených výnimiek a aktualizovať ho aspoň raz ročne.

8.6.2. ***Sťažnosti týkajúce sa udelených výnimiek***

Komisia môže v súlade s článkom 5 ods. 9 a 10 a článkom 16 ods. 2 iniciatívy ReFuelEU Aviation prijať vykonávacie akty, ktorými sa od príslušného orgánu alebo orgánov požaduje, aby prijali rozhodnutie, ktorým sa daná výnimka zruší od začiatku najbližšieho plánovacieho obdobia.

V prípadoch, keď plánovacie obdobie začne skôr ako dva mesiace po uverejnení rozhodnutia príslušného orgánu, ktorým sa výnimka ruší, rozhodnutie o zrušení danej výnimky sa začne uplatňovať až od začiatku nasledujúceho plánovacieho obdobia ([46]).

Komisia môže rozhodnúť, že bude konať z vlastnej iniciatívy alebo na základe posúdenia písomnej sťažnosti k udelenej výnimke, ktorú predložil:

— členský štát,

— prevádzkovateľ lietadiel,

— riadiaci orgán dotknutého letiska Únie,

— dodávateľ leteckého paliva.

V záujme uľahčenia posúdenia záležitosti Komisiou a rozhodnutia, či musí byť prijatý vykonávací akt, aby sa mohlo žiadať o zrušenie udelenej výnimky, Komisia môže od členských štátov a prevádzkovateľov lietadiel požadovať všetky potrebné informácie. V článku 5 ods. 10 iniciatívy ReFuelEU Aviation sa všetkým členským štátom a prevádzkovateľom lietadiel ukladá povinnosť poskytnúť informácie bez zbytočného odkladu a členské štáty musia uľahčiť poskytovanie informácií zo strany prevádzkovateľov lietadiel.

([46]) Článok 2 písm. d) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1), „plánovacie obdobie“ znamená letnú alebo zimnú sezónu, ako sa používa v letových poriadkoch leteckých dopravcov.