



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

**V Štrasburgu 18. októbra 2023
(OR. en)**

**2021/0205 (COD)
LEX 2265**

**PE-CONS 29/1/23
REV 1**

**TRANS 189
AVIATION 108
ENV 494
ENER 236
IND 243
COMPET 439
ECO 40
RECH 181
CLIMA 240
RELEX 605
CODEC 873**

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY O ZAISTENÍ ROVNAKÝCH
PODMIENOK PRE UDRŽATEĽNÚ LETECKÚ DOPRAVU (INICIATÍVA REFUELEU
AVIATION)**

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2023/...

z 18. októbra 2023

**o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu
(iniciatíva ReFuelEU Aviation)**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Ú. v. EÚ C 105, 4.3.2022, s. 134.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 13. septembra 2023 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 9. októbra 2023.

keďže:

- (1) V uplynulých desaťročiach zohráva letecká doprava kľúčovú úlohu v hospodárstve Únie a v každodennom živote jej občanov ako jedno z najlepšie fungujúcich a najdynamickejších odvetví hospodárstva Únie. Je silným hnacím motorom hospodárskeho rastu, pracovných miest, obchodu a cestovného ruchu, ako aj prepojenosti a mobility podnikov aj občanov a jedným z hlavných spojív medzi najvzdialenejšími regiónmi a pevninou, najmä na trhu leteckej dopravy Únie. Rast leteckých dopravných služieb výrazne prispel k zlepšeniu prepojenosti, posilneniu súdržnosti a zníženiu regionálnych rozdielov v Únii, najmä v prípade okrajových, najvzdialenejších, riedko osídlených a ostrovných regiónov, ako aj pokiaľ ide o tretie krajiny, a je významným faktorom umožňujúcim rozvoj hospodárstva Únie.

- (2) Od roku 2020 je letecká doprava jedným z odvetví, ktoré najviac zasiahla kríza spôsobená ochorením COVID-19. Očakáva sa, že letová prevádzka sa v nadchádzajúcich rokoch postupne obnoví a zotaví na predkrízovú úroveň. Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“) odhaduje vo svojej prognóze na obdobie po pandémie ochorenia COVID-19 v scenári s vysokou prevádzkou rast osobnej dopravy v Európe až 3,1 % ročne do roku 2050 a v prípade nákladnej dopravy až 2,4 % ročne. Zároveň sa od roku 1990 zvyšujú emisie z leteckej dopravy a trend zvyšovania emisií by sa mohol po skončení pandémie obnoviť. Preto je nevyhnutné pripraviť sa na budúcnosť a urobiť potrebné úpravy na zabezpečenie dobre fungujúceho odvetvia leteckej dopravy, ktorý v plnej miere prispieva k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klímy a vyznačuje sa vysokou úrovňou prepojenosti, cenovej dostupnosti, bezpečnosti a ochrany. Únia nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119¹ stanovila právnu povinnosť dosiahnuť klimatickú neutralitu najneskôr do roku 2050 a dosiahnuť do roku 2030 zníženie čistých emisií skleníkových plynov aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990. Na dosiahnutie tohto cieľa musia všetky hospodárske odvetvia vrátane odvetvia dopravy podniknúť rýchle kroky na dekarbonizáciu. V odvetví leteckej dopravy si to vyžaduje výrazné zvýšenie výroby, dodávok a využívania udržateľných leteckých palív.

¹ 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) Fungovanie odvetvia leteckej dopravy v Únii podmieňuje jeho cezhraničný charakter v celej Únii a jeho globálny rozmer. Trh leteckej dopravy je jedným z najintegrovanejších odvetví na vnútornom trhu a riadi sa jednotnými pravidlami o prístupe na trh a prevádzkovými podmienkami. Vonkajšiu politiku Únie v oblasti leteckej dopravy určujú pravidlá, ktoré stanovuje na celosvetovej úrovni organizácia ICAO, a pravidlá stanovené v komplexných viacstranných alebo dvojstranných dohodách medzi Úniou alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami. Je preto dôležité, aby Únia pokračovala v úsilí vyvíjanom na medzinárodnej, viacstrannej a dvojstrannej úrovni s cieľom presadzovať vysokú úroveň ambícií a konvergenzie pri zavádzaní udržateľných leteckých palív, pričom zabezpečí rovnaké podmienky na medzinárodnej úrovni.
- (4) Na trhu leteckej dopravy na celom svete a v celej Únii prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky pre všetkých. Stabilita a prosperita trhu leteckej dopravy a hospodárskych subjektov na ňom sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom lietadiel, letísk a iným aktérom v oblasti letectva vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých pravidiel a príležitostí, čo vedie k vytvoreniu dynamického odvetvia a pracovných príležitostí. Lety v rámci Únie sú do veľkej miery súčasťou celosvetových trás stanovených na celosvetovom trhu leteckej dopravy. To isté platí pre trasy z miest určenia mimo Únie do miest určenia mimo Únie cez európske letiská. V prípade narušenia trhu sú prevádzkovatelia lietadiel alebo letiská vystavení riziku znevýhodnenia v porovnaní s vnútornými alebo vonkajšími konkurentmi. To môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia leteckej dopravy, čo by ohrozilo podniky a pracovné miesta v oblasti leteckej dopravy, a k strate leteckej prepojenosti a možností dopravy pre občanov a podniky.

- (5) Predovšetkým je nevyhnutné zabezpečiť rovnaké podmienky na celom trhu leteckej dopravy v Únii, pokiaľ ide o letecké palivo, ktoré predstavuje podstatnú časť nákladov prevádzkovateľov lietadiel, a zároveň podporovať dekarbonizáciu leteckej dopravy podporou udržateľných leteckých palív. Rozdiely v cenách leteckého paliva môžu ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lietadiel a negatívne vplývať na hospodársku súťaž na trhu. Vyššie ceny leteckého paliva, ktoré sa priamo premietajú do vyššieho cestovného pre koncových spotrebiteľov, by znížili prepojenosť regiónov, mobilitu občanov a konkurencieschopnosť odvetvia leteckej dopravy, ako aj mobilitu. Ak existujú rozdielne ceny leteckého paliva medzi letiskami Únie alebo medzi letiskami Únie a letiskami mimo Únie, môže to viesť prevádzkovateľov lietadiel k tomu, aby z ekonomických dôvodov prispôbili svoje stratégie dopĺňania paliva. Tankering, čiže natankovanie paliva aj do zásoby, zvyšuje spotrebu paliva lietadiel a vedie k zbytočným emisiám skleníkových plynov. Tankering vykonávaný prevádzkovateľmi lietadiel teda oslabuje úsilie Únie o ochranu životného prostredia. Niektorí prevádzkovatelia lietadiel dokážu využívať priaznivé ceny leteckého paliva vo svojej domovskej základni ako konkurenčnú výhodu voči iným prevádzkovateľom lietadiel prevádzkujúcim lety na podobných trasách. To môže mať nepriaznivé účinky na konkurencieschopnosť odvetvia leteckej dopravy, čo môže viesť k narušeniam trhu a škodiť leteckej prepojenosti. Týmto nariadením by sa mali stanoviť opatrenia na predchádzanie takýmto praktikám s cieľom zabrániť zbytočným environmentálnym škodám, ako aj obnoviť a zachovať podmienky spravodlivej hospodárskej súťaže na trhu leteckej dopravy v Únii.

- (6) Kľúčovým cieľom spoločnej dopravnej politiky je udržateľný rozvoj. Vyžaduje si integrovaný prístup zameraný na zabezpečenie účinného fungovania dopravných systémov Únie pri zohľadnení sociálnych noriem a environmentálnych cieľov. Udržateľný rozvoj leteckej dopravy si vyžaduje zavedenie opatrení vrátane ekonomických nástrojov zameraných na zníženie emisií uhlíka z lietadiel s odletom z letísk Únie a rozvoj trhu s výrobou a dodávkou udržateľných leteckých palív. Takéto opatrenia by mali prispieť k splneniu cieľov Únie v oblasti klímy do roku 2030 a 2050.
- (7) V oznámení Komisie z 9. decembra 2020 s názvom „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“ sa uvádza postup na dosiahnutie ekologickej a digitálnej transformácie dopravného systému Únie a zvýšenie jeho odolnosti. Dekarbonizácia odvetvia leteckej dopravy je nevyhnutným a náročným procesom, najmä v krátkodobom horizonte. Technologický pokrok a jednoznačný záväzok odvetvia letectva, ktorý sledujú európske a vnútroštátne výskumné a inovačné programy, prispeli v posledných desaťročiach k významnému zníženiu emisií. Celosvetový rast letovej prevádzky však pokles emisií v tomto odvetví prekonal. Zatiaľ čo sa očakáva, že v nasledujúcich desaťročiach nové technológie vrátane vývoja lietadiel na elektrický alebo vodíkový pohon s nulovými emisiami pomôžu znížiť závislosť leteckej dopravy na krátke vzdialenosti od fosílnych zdrojov energie a môžu zohrávať dôležitú úlohu v obchodnom letectve v strednodobom a dlhodobom horizonte, udržateľné letecké palivá ponúkajú sľubné riešenie na dosiahnutie významnej dekarbonizácie pre lety na všetky vzdialenosti, a to v krátkodobom, strednodobom aj dlhodobom horizonte. Tento potenciál je však v súčasnosti do veľkej miery nevyužitý a je potrebné ho podporovať.

- (8) Zásada prvoradosti energetickej efektívnosti sa uplatňuje v odvetví leteckej dopravy. Zavádzanie energeticky účinnejších motorov prispieva k znižovaniu environmentálnej stopy letov a k efektívnejšiemu využívaniu udržateľných leteckých palív z hľadiska zdrojov.
- (9) Udržateľné letecké palivá sú letecké palivá, ktoré zahŕňajú kvapalné, priamo využiteľné palivá, plne nahraditeľné konvenčnými leteckými palivami a sú zlučiteľné s existujúcimi lietadlovými motormi. Viaceré postupy výroby udržateľných leteckých palív získali celosvetovú certifikáciu na použitie v civilnom a vojenskom letectve. Udržateľné letecké palivá sú z technologického hľadiska pripravené zohrávať dôležitú úlohu pri znižovaní emisií z leteckej dopravy už vo veľmi krátkom čase. Očakáva sa, že v strednodobom a dlhodobom horizonte budú predstavovať podstatnú časť palivového mixu v letectve. Okrem toho by udržateľné letecké palivá s podporou príslušných medzinárodných noriem pre palivá a podporou pre vypracúvanie takýchto noriem mohli prispieť k zníženiu obsahu aromatických zlúčenín v konečných leteckých palivách, ktoré používajú prevádzkovatelia lietadiel, čo by prispelo k zníženiu emisií iných látok ako CO₂. Iné letecké palivá, ako je elektrina alebo vodík, sú sľubné technológie a očakáva sa, že postupne prispejú k dekarbonizácii leteckej dopravy, najprv v prípade letov na krátke vzdialenosti. Toto nariadenie má potenciál ďalej urýchliť vedecký vývoj a zavádzanie týchto technológií, ako aj podporiť obchodnú inováciu, ktorá s nimi súvisí, tým, že hospodárskym subjektom umožní zvažovať tieto technológie, keď sa stanú vyspelými a komerčne dostupnými. Zvýši sa ním aj istota na trhu a jeho predvídateľnosť a bude stimulom pre investície do týchto potrebných nových technológií.

- (10) Postupné zavádzanie udržateľných leteckých palív na trhu leteckej dopravy v Únii bude pre letecké spoločnosti predstavovať dodatočné náklady na palivo, keďže výroba takýchto palivových technológií je v súčasnosti drahšia ako výroba konvenčných leteckých palív. Očakáva sa, že sa tým zhoršia už existujúce problémy týkajúce sa rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy v Únii, pokiaľ ide o letecké palivá, a spôsobia sa tým ďalšie deformácie medzi prevádzkovateľmi lietadiel a letiskami, a to aj v kontexte vykonávania systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (ďalej len „CORSIA“) organizácie ICAO zo strany Únie a jej členských štátov v súlade s rozhodnutím Rady (EÚ) 2020/954¹ a systémom Únie na obchodovanie s emisiami (ďalej len „EU ETS“) zriadeným smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES² zmenenou smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/958³. Dostupnosť surovín a výrobná kapacita udržateľných leteckých palív sú obmedzené. Intenzívnejšia hospodárska súťaž o obmedzené suroviny by mohla viesť k nedostatku dodávok a narušeniam trhu, a tým negatívne ovplyvniť konkurencieschopnosť odvetvia leteckej dopravy ako celku. Týmto nariadením by sa mali prijať opatrenia na zabránenie tomu, aby sa zavedenie udržateľných leteckých palív negatívne odrazilo na konkurencieschopnosti odvetvia leteckej dopravy, a to vymedzením harmonizovaných požiadaviek v celej Únii.

¹ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2020/954 z 25. júna 2020 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v Medzinárodnej organizácii civilného letectva, pokiaľ ide o oznámenie dobrovoľnej účasti v systéme kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA) od 1. januára 2021 a zvolenej možnosti výpočtu kompenzačných požiadaviek vzťahujúcich sa na prevádzkovateľov letúnov v rokoch 2021 – 2023 (Ú. v. EÚ L 212, 3.7.2020, s. 14).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/958 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES, pokiaľ ide o príspevok leteckej dopravy k cieľu Únie v oblasti znižovania emisií v celom hospodárstve, a ktorou sa primerane vykonáva globálne trhové opatrenie (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 115).

- (11) Udržateľné letecké palivá na celosvetovej úrovni reguluje a vymedzuje organizácia ICAO, v rámci ktorej krajiny dospievajú k dohode na podrobných požiadavkách týkajúcich sa udržateľnosti a vysledovateľnosti certifikovaných postupov výroby udržateľných leteckých palív na použitie pri letoch, na ktoré sa vzťahuje systém CORSIA, ako aj zodpovednosti za ne. Hoci systém CORSIA obsahuje stimuly a udržateľné letecké palivá sa považujú za neoddeliteľný pilier práce na uskutočniteľnosti dlhodobého globálneho ambiciózneho cieľa pre medzinárodné letectvo, konkrétne nulovej bilancie emisií uhlíka v medzinárodnom letectve do roku 2050, ktorý bol prijatý na 41. zasadnutí zhromaždenia organizácie ICAO v októbri 2022, v súčasnosti neexistuje povinný systém používania udržateľných leteckých palív pre medzinárodné lety. Komplexné mnohostranné alebo dvojstranné dohody o leteckej doprave medzi Úniou alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami spravidla zahŕňajú ustanovenia o ochrane životného prostredia. V súčasnosti však takéto ustanovenia neukladajú zmluvným stranám žiadne záväzné požiadavky týkajúce sa používania udržateľných leteckých palív.

- (12) S cieľom zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže na celosvetovom trhu leteckej dopravy, ktoré by mohlo viesť k strate spájajúcich dopravných tokov prechádzajúcich cez letiská Únie a k úniku uhlíka, a s cieľom vytvoriť celosvetový trh s udržateľnými leteckými palivami by Únia mala zaujať globálne vedúce postavenie v prechode na používanie udržateľných leteckých palív, zapojiť sa do medzinárodných rokovaní týkajúcich sa harmonizácie vymedzení a noriem pre udržateľné letecké palivá a podporovať medzinárodné zbližovanie pravidiel týkajúcich sa výroby, zavádzania a čerpania udržateľných leteckých palív. Komisia a členské štáty by mali v organizácii ICAO pokračovať v úsilí o ambiciózny globálny rámec pre výrobu a využívanie udržateľných leteckých palív. Komisia by okrem toho mala pravidelne posudzovať, či ustanovenia tohto nariadenia nemajú nepriaznivý vplyv na fungovanie trhu leteckej dopravy v Únii, konkurencieschopnosť tohto odvetvia, rovnaké podmienky na medzinárodnej úrovni, pokiaľ ide o leteckých dopravcov a letiskové uzly, a prípadné presmerovanie letov vedúce k úniku uhlíka, a vo vhodnom prípade by mala predložiť nápravné opatrenia na odstránenie týchto nepriaznivých účinkov.

- (13) Na úrovni Únie sa všeobecné pravidlá pre energiu z obnoviteľných zdrojov v odvetví dopravy stanovujú v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001¹. V minulosti sa ukázalo, že takéto horizontálne medziodvetvové regulačné rámce nie sú účinné pri realizácii prechodu od fosílnych palív k udržateľným leteckým palivám v leteckej doprave. V smernici (EÚ) 2018/2001 a v právnom predpise, ktorý jej predchádzal, sa stanovili všeobecné ciele pre všetky druhy dopravy, v ktorých sa majú využívať palivá z obnoviteľných zdrojov. Keďže letectvo predstavuje relatívne malý trh s palivami, pre ktorý je výroba obnoviteľných palív v porovnaní s inými druhmi dopravy nákladnejšia, a funguje na vysoko konkurenčnom a integrovanom trhu leteckej dopravy v Únii, do regulačného rámca by sa mali doplniť opatrenia zamerané osobitne na letectvo, ktorými sa účinne zvýši zavádzanie udržateľných leteckých palív. Okrem toho hrozí, že vnútroštátne právo transponujúce smernicu (EÚ) 2018/2001 vytvorí na trhu leteckej dopravy v Únii značnú fragmentáciu, ak by sa vo vnútroštátnych pravidlách pre udržateľné letecké palivá stanovili veľmi odlišné ciele. Očakáva sa, že sa tým ešte viac prehĺbia problémy týkajúce sa rovnakých podmienok v leteckej doprave.

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (14) Preto je potrebné stanoviť jednotné pravidlá pre trh leteckej dopravy v Únii, ktorými sa doplní smernica (EÚ) 2018/2001 a dosiahnu sa jej celkové ciele splnením osobitných potrieb a požiadaviek vyplývajúcich z trhu leteckej dopravy v Únii a propagáciou udržateľných leteckých palív. Cieľom tohto nariadenia je najmä zabrániť fragmentácii trhu leteckej dopravy v Únii, predchádzať prípadným narušeniam hospodárskej súťaže medzi hospodárskymi subjektmi alebo nekalým praktikám prevádzkovateľov lietadiel, ktoré spočívajú vo vyhýbaní sa nákladom súvisiacim s dopĺňaním paliva, a zároveň podporovať rozvoj udržateľných leteckých palív v Únii. Toto nariadenie môže ďalej dopĺňať cielená podpora a financovanie na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni, ako aj verejné a súkromné partnerstvá s cieľom zlepšiť dostupnosť a cenovú dostupnosť udržateľných leteckých palív a ešte viac urýchliť ich dodávky a využívanie. Týmto nariadením by okrem toho nemali byť dotknuté povinnosti stanovené v smernici (EÚ) 2018/2001; členské štáty môžu vykazovať používanie príslušných palív, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, na plnenie cieľov stanovených v uvedenej smernici za podmienok a v rámci obmedzení uvedenej smernice.

- (15) Cieľom tohto nariadenia je v prvom rade stanoviť rámec pre obnovu a zachovanie rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy v Únii, pokiaľ ide o používanie leteckých palív. Takýto rámec by mal zabrániť vzniku rozdielnych požiadaviek v rámci Únie, ktoré by ešte viac posilnili praktiky dopĺňania paliva narúšajúce hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi lietadiel alebo konkurenčne znevýhodňovali niektoré letiská v Únii oproti iným. V druhom rade je jeho cieľom vytvoriť na trhu leteckej dopravy v Únii solídne pravidlá, ktorými sa zaistí postupné zvyšovanie podielov udržateľných leteckých palív na letiskách Únie, ale bez nepriaznivých účinkov na konkurencieschopnosť trhu leteckej dopravy v Únii.
- (16) Je nevyhnutné stanoviť harmonizované pravidlá na celom vnútornom trhu, ktoré sa budú priamo a jednotne vzťahovať na účastníkov trhu leteckej dopravy na jednej strane, a na účastníkov trhu s leteckými palivami na strane druhej. Všeobecný rámec stanovený v smernici (EÚ) 2018/2001 by sa mal doplniť o *lex specialis* vzťahujúci sa na leteckú dopravu. Mal by zahŕňať postupné zvyšovanie minimálnych podielov dodávok udržateľných leteckých palív. Tieto minimálne podiely by sa mali dôkladne určiť so zreteľom na ciele riadne fungujúceho trhu leteckej dopravy v Únii, potrebu dekarbonizovať odvetvie leteckej dopravy a aktuálny stav odvetvia udržateľných leteckých palív.

- (17) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať na lietadlá používané v civilnom letectve na vykonávanie letov obchodnej leteckej dopravy. Nemalo by sa uplatňovať na lietadlá, ako sú vojenské lietadlá a lety využívané výhradne na operácie na humanitárne účely, repatriačné a návratové účely, či už dobrovoľné alebo vynútené, vrátane readmisií, pátracie účely, záchranné účely, na účely zmiernovania následkov katastrof alebo lekárske účely, ani na colné, policajné a protipožiarne operácie. Lety vykonávané za takých okolností majú totiž osobitnú povahu a práve preto ich nemožno plánovať rovnako ako štandardné lety obchodnej leteckej dopravy. Vzhľadom na povahu ich operácií nemusí byť vždy možné splniť povinnosti podľa tohto nariadenia, keďže by to mohlo predstavovať zbytočnú záťaž. S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na celom trhu leteckej dopravy v Únii by sa toto nariadenie malo vzťahovať na čo najväčší podiel obchodnej leteckej dopravy prevádzkovej z letísk na území Únie. Zároveň je v záujme zachovania leteckého prepojenia v prospech občanov, podnikov a regiónov Únie dôležité, aby sa nevytvárala neprimeraná záťaž pre prevádzku leteckej dopravy na malých letiskách. Mala by sa určiť prahová hodnota ročného objemu osobnej leteckej dopravy a nákladnej dopravy, pričom by sa toto nariadenie nevzťahovalo na letiská, ktoré by danú hodnotu nedosahovali; rozsah pôsobnosti tohto nariadenia by však mal pokrývať aspoň 95 % celkovej prevádzky s odletom z letísk nachádzajúcich sa na území Únie. Z rovnakých dôvodov by sa mala vymedziť prahová hodnota, na základe ktorej budú z rozsahu pôsobnosti vyňatí prevádzkovatelia lietadiel, ktorí uskutočňujú veľmi nízky počet odletov z letísk nachádzajúcich sa na území Únie.

V záujme dosiahnutia vyššej úrovne ambícií by však členské štáty mali mať možnosť rozhodnúť, že toto nariadenie sa vzťahuje na letisko nachádzajúce sa na ich území, ktoré nedosahuje prahové hodnoty stanovené v tomto nariadení alebo ktoré sa nachádza v najvzdialenejšom regióne v zmysle článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Letisko nachádzajúce sa na území Únie, ktoré nedosahuje prahové hodnoty stanovené v tomto nariadení alebo ktoré sa nachádza v najvzdialenejších regiónoch, by malo mať možnosť požiadať príslušné orgány, aby sa považovalo za letisko Únie a aby sa naň vzťahovalo toto nariadenie. Okrem toho by osoba prevádzkujúca lety obchodnej leteckej dopravy, ktorá nedosahuje prahové hodnoty stanovené v tomto nariadení, alebo osoba prevádzkujúca iné lety, ako sú lety obchodnej leteckej dopravy využívajúce letecké turbínové palivá, mala mať možnosť rozhodnúť sa, že bude považovaná za prevádzkovateľa lietadiel na účely tohto nariadenia, a preto sa na ňu bude vzťahovať toto nariadenie, alebo že sa na jej lety neobchodnej leteckej dopravy bude vzťahovať toto nariadenie.

- (18) V medzinárodných normách pre letecké palivá sa vymedzuje, ktoré typy konvenčných leteckých palív možno zmiešavať s udržateľnými leteckými palivami, čo má vplyv na uplatniteľnosť tohto nariadenia, pokiaľ ide o letecké palivá. Vymedzenie pojmu letecké palivá sa okrem toho obmedzuje na priamo využiteľné palivá, a preto nezahŕňa vodík ani elektrinu používanú na pohon lietadiel. Povinnosti dodávateľov leteckého paliva, riadiacich orgánov letísk Únie a prevádzkovateľov lietadiel sa preto vždy, keď sa odkazuje na letecké palivá, vzťahujú na priamo využiteľné palivá, pokiaľ nejde o vodík alebo elektrinu.
- (19) Je dôležité, aby povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia nemali na menej prepojené európske regióny, ako sú ostrovné a najvzdialenejšie regióny, ktoré sa často spoliehajú na letectvo ako jedinú možnosť spojenia, neprimeraný dosah a aby bol zabezpečený prístup týchto regiónov k základnému tovaru a službám. S cieľom pomôcť zabezpečiť letecké prepojenie regiónov, ktoré majú menej alternatívnych dopravných možností, by sa mala venovať pozornosť možným účinkom ustanovení tohto nariadenia, pokiaľ ide o cenovú dostupnosť, konkurencieschopnosť a prípadné zvýšenie cien na letových trasách spájajúcich odľahlé regióny a iné oblasti Únie.

- (20) Mal by sa propagovať vývoj a zavádzanie udržateľných leteckých palív s vysokým potenciálom udržateľnosti, obchodnej vyspelosti a inovácie a rastu na uspokojenie budúcich potrieb. Tým by sa malo podporiť budovanie inovatívneho a konkurenčného trhu s udržateľnými leteckými palivami a zabezpečiť dostatočné dodávky udržateľných leteckých palív pre letectvo v krátkodobom a dlhodobom horizonte a prispieť tak k ambíciám Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy a zároveň posilniť jej úsilie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Stimuly na používanie palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v doprave poskytované podľa iných právnych predpisov Únie budú mať pozitívny vplyv na zavádzanie takýchto palív v letectve. V záujme zabezpečenia právnej istoty a kontinuity pre aktérov v odvetví letectva a palív je potrebný jediný, jednoznačný a solídny rámec udržateľnosti, pokiaľ ide o oprávnenosť udržateľných leteckých palív podľa tohto nariadenia. Na tento účel by mali byť oprávnené všetky letecké biopalivá, ktoré spĺňajú kritériá udržateľnosti a emisií počas životného cyklu stanovené v smernici (EÚ) 2018/2001 a ktoré sú certifikované v súlade s uvedenou smernicou, s výnimkou biopalív vyrábaných z „potravinárskych a krmovínárskych plodín“ a určitých surovín uvedených v článku 4 ods. 5 tohto nariadenia, syntetické letecké palivá a fosílna letecká palivá vyrobené z odpadu, ktoré spĺňajú prahovú hodnotu úspor emisií počas životného cyklu stanovenú v uvedenej smernici. V tejto súvislosti by sa v záujme zabezpečenia súladu s ostatnými súvisiacimi politikami Únie mala oprávnenosť leteckých biopalív, syntetických leteckých palív a fosílnych leteckých palív vyrobených z odpadu zakladať na kritériách udržateľnosti a prahových hodnotách stanovených v smernici (EÚ) 2018/2001.

Dôležité sú najmä udržateľné letecké palivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k smernici (EÚ) 2018/2001, keďže v súčasnosti predstavujú obchodne najvyspelejšiu technológiu na dekarbonizáciu leteckej dopravy v krátkodobom horizonte. Podiel palív z obnoviteľných zdrojov energie na palivách vyrábaných prostredníctvom spoločného spracovania by mal byť oprávnený podľa vymedzenia udržateľných leteckých palív, pokiaľ sa podiel palív z obnoviteľných zdrojov energie vyrába zo surovín uvedených v smernici (EÚ) 2018/2001 s výnimkou biopalív vyrábaných z „potravinárskych a krmovinárskych plodín“ v zmysle uvedenej smernice a určitých surovín uvedených v článku 4 ods. 5 tohto nariadenia, a je určený v súlade s metodikou stanovenou v delegovanom nariadení Komisie prijatom podľa smernice (EÚ) 2018/2001. Obnoviteľný vodík pre letectvo a nízkouhlíkové letecké palivá, ktoré dosahujú aspoň rovnakú úroveň úspor emisií počas životného cyklu ako syntetické letecké palivá, môžu zohrávať úlohu pri nahrádzaní konvenčných leteckých palív a podporovať dekarbonizáciu letectva, a preto by sa mali tiež zahrnúť do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

- (21) Vzhľadom na používanie surovín na kozmetiku a ako krmivo, by letecké biopalivá iné ako pokročilé biopalivá v zmysle smernice (EÚ) 2018/2001 a iné ako biopalivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k uvedenej smernici, ktoré každý dodávateľ leteckého paliva dodáva na letiská v celej Únii, mali predstavovať maximálne 3 % leteckého paliva dodávaného na účely dodržania minimálnych podielov udržateľných leteckých palív, ktoré sa majú dodávať na každé letisko Únie podľa tohto nariadenia.
- (22) Široká škála oprávnených surovín je nevyhnutná na maximalizáciu potenciálu na zvýšenie výroby udržateľných leteckých palív za dostupné náklady a zároveň na zaručenie jej udržateľnosti. Týmto nariadením sa vylučujú určité druhy surovín, pokiaľ nie sú zahrnuté v prílohe IX k smernici (EÚ) 2018/2001 a nespĺňajú všetky uplatniteľné podmienky, ak sú takéto podmienky stanovené v uvedenej prílohe. Zoznam surovín oprávnených podľa tohto nariadenia by preto nemal byť statický, ale mal by sa časom vyvíjať tak, aby zahŕňal nové udržateľné suroviny v súlade s uvedenou smernicou. Zmeny v zozname surovín v prílohe IX k uvedenej smernici, ktoré spĺňajú príslušné podmienky uvedenej prílohy, by sa mali priamo odzrkadľovať v zozname palív oprávnených na výrobu udržateľných leteckých palív podľa tohto nariadenia.

- (23) Z dôvodov udržateľnosti by letecké biopalivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách vrátane biopalív s vysokým rizikom nepriamej zmeny využívania pôdy nemali byť oprávnené. Nepriama zmena využívania pôdy nastáva najmä vtedy, keď pestovanie plodín na výrobu biopalív vytláča tradičné pestovanie plodín na potravinárske a krmovinárske účely. Takýto dodatočný dopyt zvyšuje tlak na pôdu a môže viesť k rozšíreniu poľnohospodárskej pôdy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka, ako sú lesy, mokrade a rašeliniská, čím vzniknú dodatočné emisie skleníkových plynov a obavy spojené so stratou biodiverzity. Výskum ukázal, že rozsah takéhoto efektu závisí od rôznych faktorov vrátane druhu suroviny použitej na výrobu paliva, úrovne dodatočného dopytu po surovine spôsobeného používaním biopalív a miery ochrany pôdy s vysokými zásobami uhlíka v rôznych častiach sveta. Najväčšie riziká spojené s nepriamou zmenou využívania pôdy sa zistili v prípade biopalív a palív vyrábaných zo surovín, pri ktorých sa pozoruje významné rozširovanie produkčnej plochy do oblastí s veľkými zásobami uhlíka. Preto by sa palivá založené na potravinárskych a krmovinárskych plodinách nemali podporovať. Tento prístup je v súlade s politikou Únie, a najmä so smernicou (EÚ) 2018/2001, ktorou sa obmedzuje a stanovujú stropy pre používanie takýchto biopalív v cestnej a železničnej doprave vzhľadom na ich nižšie environmentálne prínosy, nižšiu výkonnosť z hľadiska znižovania emisií skleníkových plynov a širšie obavy týkajúce sa udržateľnosti. Okrem emisií skleníkových plynov spojených s nepriamou zmenou využívania pôdy, ktoré dokážu zmazať niektoré alebo všetky úspory emisií skleníkových plynov z jednotlivých biopalív, predstavuje nepriama zmena využívania pôdy aj riziká pre biodiverzitu.

Tieto riziká sú osobitne závažné v súvislosti s potenciálne rozsiahlou expanziou výroby spôsobenou výrazným zvýšením dopytu. V odvetví leteckej dopravy sú súčasné úrovne dopytu po biopalivách založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných leteckých palív má fosílny pôvod. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách založených na potravinárskych a krmovinárskych plodinách podporovaním ich používania podľa tohto nariadenia. Tým, že biopalivá založené na plodinách nebudú podľa tohto nariadenia oprávnené, sa takisto minimalizuje akékoľvek riziko spomalenia dekarbonizácie cestnej dopravy, ku ktorému by inak mohlo dôjsť v dôsledku presunu biopalív založených na plodinách z odvetvia cestnej dopravy do odvetvia letectva. Je nevyhnutné takýto posun obmedziť na minimum, keďže zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy v súčasnosti zostáva cestná doprava.

- (24) Presné a správne informácie o vlastnostiach udržateľných leteckých palív majú zásadný význam pre riadne fungovanie tohto nariadenia. V záujme podpory dôvery spotrebiteľov a zabezpečenia transparentnosti a vysledovateľnosti by dodávatelia leteckých palív mali byť zodpovední za poskytovanie správnych informácií o vlastnostiach dodávaných udržateľných leteckých palív, ich vlastnostiach z hľadiska udržateľnosti a pôvodu surovín použitých pri ich výrobe. Uvedené informácie by sa mali nahlasovať v databáze Únie zriadenej v súlade so smernicou (EÚ) 2018/2001. Dodávateľom leteckých palív, pri ktorých sa preukázalo, že poskytl zavádzajúce alebo nepresné informácie o vlastnostiach alebo pôvode udržateľných leteckých palív, ktoré dodávajú, by sa mala uložiť sankcia. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby dodávatelia leteckých palív vkladali do databázy Únie včasné a presné informácie a aby boli tieto informácie overené a auditované. S cieľom bojovať proti prípadným podvodom, a to aj pokiaľ ide o suroviny potrebné na výrobu udržateľných leteckých palív dovážané z krajín mimo Únie, je potrebné, aby členské štáty v spolupráci s príslušnými orgánmi Únie posilnili kontrolné mechanizmy dodávok vrátane auditov na mieste v súlade s príslušnými pravidlami Únie. V tejto súvislosti Komisia stanovila vykonávacie pravidlá certifikácie udržateľnosti v súlade so smernicou (EÚ) 2018/2001 s cieľom ešte viac harmonizovať a posilniť pravidlá týkajúce sa spoľahlivosti, transparentnosti a nezávislého auditu, ako aj pravidlá spolupráce príslušných orgánov členských štátov pri dohľade nad auditom.

- (25) Toto nariadenie by malo byť zamerané na zaistenie toho, aby mali prevádzkovatelia lietadiel v rámci hospodárskej súťaže rovnaké príležitosti, pokiaľ ide o prístup k udržateľným leteckým palivám. S cieľom predísť akýmkoľvek narušeniam trhu leteckej dopravy v Únii by sa všetkým letiskám Únie mali dodávať jednotné minimálne podiely udržateľných leteckých palív. I keď trh môže dodávať a využívať väčšie množstvá udržateľných leteckých palív, týmto nariadením by sa malo zaistiť, aby povinné minimálne podiely udržateľných leteckých palív boli na všetkých letiskách Únie rovnaké. V snahe zabezpečiť jednoznačnosť a právnu istotu, a tým podporiť rozvoj trhu a zavádzanie najudržateľnejších a najinovatívnejších technológií leteckých palív s potenciálom rastu na uspokojenie budúcich potrieb, by sa v tomto nariadení malo stanoviť postupné zvyšovanie minimálnych podielov udržateľných leteckých palív vrátane syntetických leteckých palív. Stanovenie osobitných minimálnych podielov pre syntetické letecké palivá ako súčasť minimálnych podielov udržateľných leteckých palív je potrebné vzhľadom na významný dekarbonizačný potenciál takýchto leteckých palív a na ich aktuálne odhadované výrobné náklady. V prípade výroby syntetických leteckých palív z elektriny z obnoviteľných zdrojov a uhlíka zachyteného priamo zo vzduchu možno v porovnaní s konvenčnými leteckými palivami dosiahnuť až 100 % úspory emisií. Aj v porovnaní s inými druhmi udržateľných leteckých palív majú významné výhody, pokiaľ ide o efektívne využívanie zdrojov (najmä z hľadiska potrieb vody) vo výrobnom procese. Výrobné náklady na syntetické letecké palivá sa však v súčasnosti odhadujú na trojnásobok až šesťnásobok trhovej ceny konvenčného leteckého paliva. V tomto nariadení by sa preto mali zaviesť osobitné minimálne podiely pre túto technológiu.

- (26) Pri zabezpečovaní plnenia uvedených harmonizovaných požiadaviek Únie na dodávky udržateľných leteckých palív by členské štáty mohli vykonávať podporné politiky a iniciatívy, ktorých cieľom je zvýšiť úroveň výroby a využívania udržateľných leteckých palív vrátane syntetických leteckých palív. Tieto politiky a iniciatívy by mali byť transparentné, nediskriminačné, primerané, všeobecnej povahy a otvorené pre všetky podniky. Toto nariadenie by nemalo členským štátom brániť vo vykonávaní osobitných opatrení mimo jeho rozsahu pôsobnosti, ktorých cieľom je uľahčiť využívanie udržateľných leteckých palív alebo dekarbonizovať odvetvie leteckej dopravy.

- (27) Nedostatok spoločnej metodiky, kritérií a ukazovateľov, ktoré sú primerane certifikované, hlásené a monitorované, umožňuje prevádzkovateľom lietadiel uvádzať úrovne emisných vlastností ich letov, ktoré nie je možné navzájom porovnávať. Cestujúci musia byť schopní dôverovať informáciám od prevádzkovateľov lietadiel, pokiaľ ide o udržateľnosť leteckých palív, ktoré prevádzkovatelia lietadiel používajú, a udržateľnosť ich letov, aby mohli prijímať informované rozhodnutia pri porovnávaní medzi rôznymi možnosťami letov, či už ide o priame alebo nepriame lety, ktoré ponúkajú prevádzkovatelia lietadiel. Aby spotrebitelia mohli prijímať informované rozhodnutia, sú potrebné solídnejšie, spoľahlivejšie, nezávislejšie a harmonizovanejšie informácie o vplyve letov na životné prostredie. Preto je potrebné stanoviť kritériá a ukazovatele používané na oznamovanie úrovne emisných vlastností ich letov pod dobrovoľnou spoločnou environmentálnou značkou (ďalej len „značka“). Malo by byť možné ich ľahko aktualizovať, aby mohli držať krok s technologickými zmenami a medzinárodnými a európskymi normami. Keďže niektoré údaje potrebné na výpočet úrovne a kvality použitých udržateľných leteckých palív a iné kritériá na meranie udržateľnosti letu by mohli byť z obchodného hľadiska citlivé, je rovnako potrebné, aby nezávislý orgán centralizoval hlásenia prevádzkovateľov lietadiel, monitoroval ich údaje, osvedčoval ich presnosť a udeľoval značku zodpovedajúcej úrovne. Vzhľadom na dynamickú povahu údajov, ktoré poskytujú prevádzkovatelia lietadiel, by značka mala podliehať pravidelnej kontrole a validácii, napríklad na konci každej sezóny IATA. Tieto údaje by vždy, keď je to potrebné, vychádzali z odhadov, ako je priemerná vyťaženosť pre daný let, trasu a sezónu. Vzhľadom na to, že podľa tohto nariadenia má Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) povinnosti týkajúce sa monitorovania a podávania správ, je vhodné, aby bola orgánom Únie zodpovedným za zavedenie značky. Preto je vhodné stanoviť podmienky vydávania značky na meranie environmentálnych vlastností letectva a v záujme zabezpečenia súladu s týmito podmienkami požadovať od agentúry, aby ich pravidelne preskúmavala.

- (28) Zavedením a rozšírením udržateľných leteckých palív na letiskách Únie by sa mohli zintenzívniť praktiky tankeringu v dôsledku zvýšenia nákladov na letecké palivo. Praktiky tankeringu sú neudržateľné a malo by sa im zabrániť, pretože oslabujú úsilie Únie o zníženie vplyvu dopravy na životné prostredie. Boli by v rozpore s cieľmi v oblasti dekarbonizácie letectva, keďže zvýšená hmotnosť lietadiel by zvýšila spotrebu paliva a súvisiace emisie počas daného letu. Praktiky tankeringu takisto ohrozujú rovnaké podmienky medzi prevádzkovateľmi lietadiel a letiskami v Únii. V tomto nariadení by sa preto malo vyžadovať, aby prevádzkovatelia lietadiel dopĺňali palivo pred odletom z určitého letiska Únie. Množstvo paliva načerpané pred odletom z daného letiska Únie by malo byť úmerné množstvu paliva potrebnému na prevádzku letov s odletom z daného letiska. Touto požiadavkou sa zabezpečuje, aby sa na prevádzkovateľov lietadiel z Únie a zahraničných prevádzkovateľov lietadiel uplatňovali v celej Únii rovnaké podmienky, pričom sa zabezpečí vysoká úroveň ochrany životného prostredia. Keďže sa v nariadení nevymedzuje maximálny podiel udržateľných leteckých palív vo všetkých leteckých palivách, prevádzkovatelia lietadiel a dodávatelia leteckých palív môžu uskutočňovať ambicióznejšie politiky v oblasti životného prostredia a vo väčšej miere využívať a dodávať udržateľné letecké palivá v rámci celej svojej prevádzkovej siete tak, aby sa vyhýbali tankeringu. V tomto nariadení by sa však mala zohľadniť aj skutočnosť, že k tankeringu niekedy dochádza v záujme dodržiavania bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012¹ a v takýchto prípadoch je odôvodnený bezpečnostnými dôvodmi.

¹ 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).

To môže zahŕňať napríklad prípady nedostatku paliva alebo kontaminácie paliva na cieľovom letisku potvrdené oznámením pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku alebo oznámením pre letecké misie (NOTAM). Tankering môže okrem toho vyplývať z osobitných prevádzkových ťažkostí niektorých prevádzkovateľov lietadiel na niektorých letiskách, okrem iného z hľadiska neprimerane dlhších časov určených na odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi alebo zníženej kapacity letiska v čase špičky. Komisia by preto mala spolu s agentúrou pozorne monitorovať, hodnotiť a analyzovať nahlásené prípady tankeringu a ich dôvody a vo vhodnom prípade predložiť legislatívne návrhy na zmenu tohto nariadenia. Tým nie je dotknutá právomoc Komisie a orgánov členských štátov na ochranu hospodárskej súťaže podľa článkov 101 a 102 ZFEÚ vyšetrovať a sankcionovať správanie subjektov na trhu narúšajúce hospodársku súťaž s cieľom chrániť riadne fungovanie trhu s udržateľnými leteckými palivami, najmä ak informácie obsiahnuté v databáze Únie a iné údaje oznámené príslušným orgánom odhaľujú praktiky narúšajúce hospodársku súťaž.

- (29) V tomto nariadení by sa však mala stanoviť možnosť oslobodiť na obmedzený čas prevádzkovateľov lietadiel od povinnosti dopĺňať palivo pred odletom z letísk Únie na konkrétne trasy v prípade, že títo prevádzkovatelia lietadiel môžu preukázať vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti pri dopĺňaní paliva do lietadla na danom letisku Únie, ktoré im bránia vykonávať odbavenie cestujúcich, nákladu a pozemnú obsluhu lietadla medzi letmi v primeranom čase, čo môže mať vplyv na prepojenosť najmä okrajových regiónov, alebo štrukturálne ťažkosti so zásobovaním palivom, ktoré vedú k výrazne vyšším cenám palív v porovnaní s priemernými cenami uplatňovanými na podobné druhy palív na iných letiskách Únie. Výrazne vyššie ceny na dotknutom letisku Únie by primárne nemali byť výsledkom vyššieho využívania udržateľných leteckých palív na uvedenom letisku Únie.
- (30) Ďalšie zavádzanie udržateľných leteckých palív, ktoré majú zvyčajne nižší obsah aromatických zlúčenín a síry, prispeje k zníženiu vplyvov na klímu, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂. Ďalším znižovaním obsahu aromatických zlúčenín a síry v leteckých palivách by sa mohla znížiť tvorba riasových oblakov z kondenzačných stôp, zlepšiť kvalita ovzdušia na letiskách a v ich okolí a zvýšiť kvalita paliva v prospech leteckých spoločností, a to vďaka vysokej energetickej hustote a nižším nákladom na údržbu v dôsledku nižšieho obsahu sadzí. Okrem toho by sa mali zvážiť vzájomné vzťahy medzi emisiami CO₂ a inými emisiami. Pri znížení obsahu aromatických zlúčenín v leteckých palivách je však potrebné zároveň dodržiavať medzinárodné bezpečnostné pravidlá týkajúce sa paliva a zachovať rovnaké podmienky na medzinárodnej úrovni. Dodávatelia leteckého paliva by preto mali agentúre a relevantným príslušným orgánom nahlasovať obsah aromatických zlúčenín, naftalénov a síry v dodávaných leteckých palivách. Pri nahlasovaní takýchto informácií by sa dodávatelia leteckého paliva mohli spoliehať na príslušné certifikáty kvality palív vypracované na účely plnenia požiadaviek medzinárodných noriem v oblasti kvality palív, ktoré poskytujú výrobcovia palív a palivových zmesí.

- (31) Okrem účinkov na zmenu klímy majú konvenčné letecké palivá negatívny vplyv aj na kvalitu ovzdušia. Zvýšené využívanie udržateľných leteckých palív môže zohrávať úlohu pri zlepšovaní kvality ovzdušia.
- (32) Je dôležité zabezpečiť, aby riadiace orgány letísk Únie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, prijali opatrenia potrebné na uľahčenie prístupu prevádzkovateľov lietadiel k leteckým palivám s obsahom udržateľných leteckých palív, aby zavádzaniu udržateľných leteckých palív nevznikali prekážky. V prípade potreby by príslušné orgány členského štátu, v ktorom sa letisko Únie nachádza, mali mať možnosť požadovať od riadiaceho orgánu letiska Únie, aby poskytol potrebné informácie o súlade s týmto nariadením v záujme bezproblémovej distribúcie a dopĺňania paliva pre prevádzkovateľov lietadiel využívajúcich udržateľné letecké palivá. Príslušné orgány by mali pre riadiace orgány letísk Únie a prevádzkovateľov lietadiel plniť úlohu spoločného kontaktného miesta pre prípad, že bude potrebné technické objasnenie dostupnosti infraštruktúry leteckých palív. Keď sa elektrické lietadlá alebo lietadlá na vodíkový pohon stanú vyspelými a komerčne dostupnými technológiami, bude v náležitých prípadoch potrebné, aby riadiace orgány letísk Únie, dodávatelia leteckého paliva a poskytovatelia palivovej obsluhy, na ktorých sa vzťahuje toto nariadenie, prijali všetky opatrenia potrebné na spoluprácu a uľahčenie prístupu k vhodnej infraštruktúre pre čerpanie vodíka a elektrické nabíjanie lietadiel v súlade s príslušným vnútroštátnym politickým rámcom pre infraštruktúru pre alternatívne palivá.

- (33) Mnohé letiská Únie sú zásobované leteckými palivami najmä prostredníctvom potrubí z rafinérií alebo zo staníc na zmiešavanie udržateľných leteckých palív. Je preto nevyhnutné, aby subjekty zodpovedné za takéto potrubia spolupracovali a prijali všetky opatrenia potrebné na umožnenie nepretržitého a neprerušeného prístupu dodávateľov leteckého paliva k infraštruktúre leteckých palív pre civilnú dopravu s cieľom dodávať konvenčné letecké palivá a aj letecké palivá obsahujúce podiely udržateľných leteckých palív.
- (34) Od prevádzkovateľov lietadiel by sa malo vyžadovať, aby každoročne podávali svojmu príslušnému orgánu alebo orgánom a agentúre správy o svojich nákupoch udržateľných leteckých palív a o ich vlastnostiach. Mali by sa poskytovať informácie o vlastnostiach a pôvode surovín, procese konverzie a emisiách počas životného cyklu pre každý nákup a druh udržateľných leteckých palív.
- (35) Od prevádzkovateľov lietadiel by sa takisto malo vyžadovať, aby každoročne podávali správy o skutočne načerpaných množstvách leteckého paliva na jednotlivých letiskách Únie vrátane ich súladu s uplatniteľnými bezpečnostnými pravidlami týkajúcimi sa paliva s cieľom preukázať, že sa nevykonával neodôvodnený tankering. Správy by mali overovať nezávislí overovatelia a mali by sa zasielať príslušnému orgánu alebo orgánom a agentúre na monitorovanie a posudzovanie súladu. Nezávislí overovatelia by mali určiť správnosť údajov o potrebnom množstve leteckého paliva na rok, ktoré prevádzkovatelia lietadiel oznámili v správe pomocou nástroja schváleného Komisiou.

- (36) Bez toho, aby boli dotknuté údaje zaznamenané dodávateľmi leteckého paliva v súlade so smernicou (EÚ) 2018/2001 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2022/996¹, by sa od dodávateľov leteckého paliva malo vyžadovať, aby každoročne do databázy Únie uvedenej v uvedenej smernici nahlasovali svoje dodávky leteckého paliva vrátane udržateľných leteckých palív a ich atribútov. Mali by sa poskytovať informácie o vlastnostiach a pôvode surovín, procesoch konverzie a emisiách počas životného cyklu dodaných udržateľných leteckých palív. Informácie o vlastnostiach udržateľných leteckých palív zahŕňajú typ výrobku a použité suroviny a iné vlastnosti z hľadiska udržateľnosti požadované na preukázanie súladu udržateľných leteckých palív s kritériami udržateľnosti podľa smernice (EÚ) 2018/2001.
- (37) Členské štáty by mali určiť jeden alebo viacero príslušných orgánov zodpovedných za presadzovanie uplatňovania tohto nariadenia na prevádzkovateľov lietadiel, riadiace orgány letísk Únie a dodávateľov leteckých palív. V tomto nariadení by sa mali vymedziť pravidlá pridelovania prevádzkovateľov lietadiel, riadiacich orgánov letísk Únie a dodávateľov leteckých palív k príslušným orgánom. Agentúra by mala príslušným orgánom zasielať agregované údaje za prevádzkovateľov lietadiel a dodávateľov leteckých palív, pre ktorých sú tieto orgány príslušné. Pokiaľ je to možné, úroveň agregácie by mala príslušným orgánom umožniť porovnávať tieto agregované údaje s inými zdrojmi údajov.

¹ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/996 zo 14. júna 2022 o pravidlách overovania kritérií udržateľnosti a úspor emisií skleníkových plynov a kritérií nízkeho rizika nepriamej zmeny využívania pôdy (Ú. v. EÚ L 168, 27.6.2022, s. 1).

- (38) Agentúra by mala každoročne uverejniť technickú správu a postúpiť ju Európskemu parlamentu a Rade. Je to potrebné na účely poskytnutia jasného prehľadu o vykonávaní tohto nariadenia, o nákupe a dodávkach udržateľných leteckých palív v Únii a relevantných tretích krajinách, o stave na trhu vrátane informácií o vývoji cenového rozdielu medzi udržateľnými leteckými palivami a fosílnymi palivami a o zložení leteckého paliva.
- (39) Bez dodatočných postupov nie je možné presne určiť, či prevádzkovatelia lietadiel fyzicky načerpali podiely udržateľných leteckých palív do svojich nádrží na konkrétnych letiskách Únie. Prevádzkovatelia lietadiel by preto mali mať možnosť podávať správy o ich používaní udržateľných leteckých palív na základe záznamov o nákupe. Prevádzkovatelia lietadiel by mali byť oprávnení dostať od dodávateľa leteckého paliva informácie, ktoré sú potrebné na podanie správy o nákupe udržateľných leteckých palív. Účelom používania systému hmotnostnej bilancie uvedeného v smernici (EÚ) 2018/2001 je zabezpečiť výsledovateľnosť leteckých palív a dodávatelia leteckých palív môžu preukázať súlad s týmto nariadením používaním takéhoto systému hmotnostnej bilancie, a to aj vtedy, keď je takýto systém spoločný pre dva alebo viaceré členské štáty.

- (40) Zavedenie povinnosti využívať udržateľné letecké palivá v Únii by mohlo viesť k neprimeranému konkurenčnému znevýhodneniu leteckých spoločností z Únie, ktoré prevádzkujú priame diaľkové lety z letísk Únie, v porovnaní s ich konkurentmi, ktorí lietajú cez letiskové uzly mimo rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia bez rovnocennej politiky v oblasti udržateľných leteckých palív. S cieľom ďalej podporovať zavádzanie udržateľných leteckých palív v Únii, pri ktorých sa v dohľadnej budúcnosti predpokladajú ceny výrazne odlišné od cien konvenčných leteckých palív, by prevádzkovatelia lietadiel mali mať možnosť požiadať o kvóty na čerpanie udržateľných leteckých palív v súlade so systémom EU ETS.
- (41) S cieľom podporovať zavádzanie udržateľných leteckých palív v Únii, pri ktorých sa predpokladajú ceny výrazne odlišné od cien konvenčných leteckých palív, je nevyhnutné, aby prevádzkovatelia lietadiel mohli na základe vlastného uváženia a bez toho, aby si nárok za zníženie emisií uplatnili dvakrát, vykazovať používanie udržateľných leteckých palív v rámci systémov skleníkových plynov, ako sú EU ETS alebo CORSIA. Prevádzkovatelia lietadiel by si nemali nárokovať výhody za používanie jednej šarže udržateľných leteckých palív vo viac ako jednom systéme skleníkových plynov. Od dodávateľov leteckých palív by sa malo vyžadovať, aby prevádzkovateľom lietadiel bezplatne poskytovali všetky informácie, ktoré sa týkajú vlastností udržateľných leteckých palív predaných danému prevádzkovateľovi lietadiel a ktoré sú relevantné na účely podávania správ zo strany prevádzkovateľa lietadiel podľa tohto nariadenia alebo systémov skleníkových plynov.

- (42) S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na vnútornom trhu leteckej dopravy a dodržiavanie ambícií Únie v oblasti klímy by sa v tomto nariadení mali zaviesť účinné, primerané a odrádzajúce sankcie pre dodávateľov leteckého paliva a prevádzkovateľov lietadiel v prípade nedodržiavania predpisov. Výška sankcií musí byť primeraná environmentálnym škodám a škodám spôsobeným v oblasti rovnakých podmienok na vnútornom trhu v dôsledku nedodržania predpisov. Pri ukladaní pokút a iných sankcií by mali orgány zohľadniť vývoj cien leteckého paliva a udržateľných leteckých palív v roku podávania správ a môžu zohľadniť aj mieru nedodržiavania predpisov, napríklad v prípade ich opakovaného porušenia.
- (43) Prechod z fosílnych palív na udržateľné letecké palivá bude zohrávať významnú úlohu pri uľahčovaní dekarbonizácie. Vzhľadom na aktuálny nedostatočný rozvoj trhu Únie s udržateľnými leteckými palivami, vysokú úroveň hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi lietadiel a významný cenový rozdiel medzi konvenčnými leteckými palivami a udržateľnými leteckými palivami by sa však tento prechod mal podporiť stimulmi, ktoré odrážajú environmentálny prínos udržateľných leteckých palív a zvyšujú ich konkurencieschopnosť pre prevádzkovateľov lietadiel. K dosiahnutiu tohto cieľa by prispelo použitie príjmov získaných z pokút alebo ekvivalentu finančnej hodnoty týchto príjmov na podporu výskumných a inovačných projektov v oblasti udržateľných leteckých palív, výroby udržateľných leteckých palív alebo mechanizmov umožňujúcich preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými leteckými palivami a konvenčnými leteckými palivami.

- (44) Pokuty udelené dodávateľom leteckých palív, ktorí nedosiahnu minimálne podiely stanovené v tomto nariadení, by sa mali doplniť o povinnosť dodať na trh množstvá udržateľných leteckých palív vrátane syntetických leteckých palív zodpovedajúce množstvám, ktoré chýbali na splnenie minimálnych podielov stanovených v článku 4 a prílohe I, a to v nasledujúcom vykazovanom období. Avšak aby sa uľahčil prechod a dosiahnutie cieľov, mali by dodávatelia leteckého paliva v prechodnom období od roku 2030 do roku 2034, keď táto povinnosť po prvýkrát nadobudne účinnosť, mať flexibilitu pri plnení povinností týkajúcich sa dodávok syntetických leteckých palív a súvisiacej povinnosti týkajúcej sa chýbajúcich množstiev.

- (45) Je nevyhnutné zaistiť, aby sa mohli minimálne podiely udržateľných leteckých palív úspešne dodávať na trh leteckej dopravy bez výpadkov. Na tento účel by sa mal navrhnúť a uplatňovať mechanizmus flexibility, aby sa odvetviu udržateľných leteckých palív poskytol prípravný čas 10 rokov na príslušný rozvoj výrobnéj a dodávateľskej kapacity a aby sa dodávateľom leteckých palív umožnilo plniť si ich povinnosti nákladovo najefektívnejším spôsobom bez toho, aby sa znížili celkové environmentálne ambície tohto nariadenia, a tiež aby sa riadiacim orgánom letísk Únie, dodávateľom leteckých palív a prevádzkovateľom lietadiel umožnilo uskutočniť potrebné technologické a logistické investície. Dodávky udržateľných leteckých palív spolu s flexibilitou stanovenou v mechanizme flexibility by mali začať v roku 2025. Počas uplatňovania mechanizmu flexibility môžu dodávatelia leteckého paliva dodávať letecké palivo obsahujúce vyšší podiel udržateľných leteckých palív na určitých letiskách s cieľom kompenzovať letecké palivá s nižším podielom udržateľných leteckých palív na iných letiskách alebo kompenzovať zníženú dostupnosť konvenčného leteckého paliva na iných letiskách. S cieľom poskytnúť trhu právnu istotu a predvídateľnosť a trvalo stimulovať investície do kapacít na výrobu udržateľných leteckých palív by toto nariadenie malo byť dlhodobo stabilné.

- (46) Úspešný prechod na udržateľné letecké palivá si vyžaduje komplexný prístup a patričné priaznivé prostredie na stimuláciu inovácií vrátane verejných aj súkromných investícií do výskumu a vývoja, podpory presunu zamestnancov na iné pozície, ich rekvalifikácie či zvyšovania ich kvalifikácie, ako aj technologických a prevádzkových opatrení a zavádzanie udržateľných leteckých palív a technológií s nulovými emisiami vrátane potrebnej infraštruktúry na dopĺňanie paliva a nabíjanie na letiskách Únie, s prihliadnutím na zásadu prvoradosti energetickej efektívnosti. Na tento účel by sa príjmy z pokút podľa tohto nariadenia mali prideliť projektom v oblasti udržateľných leteckých palív. Okrem toho má ďalšiu podporu dodávok a využívania udržateľných leteckých palív v Európe zabezpečiť vytvorenie Európskej priemyselnej aliancie prostredníctvom dobrovoľnej spolupráce zainteresovaných strán v hodnotovom reťazci.
- (47) Pri vývoji udržateľných leteckých palív a syntetických leteckých palív a budovaní výrobných kapacít zohrávajú významnú úlohu výskum a inovácie. Vývoj a výroba udržateľných leteckých palív by sa v nadchádzajúcich rokoch mali exponenciálne zvýšiť. Preto je dôležité pokračovať v tomto úsilí a uľahčiť investície do udržateľných leteckých palív. Investície do projektov týkajúcich sa kapacity udržateľných leteckých palív predstavujú environmentálnu aj priemyselnú príležitosť s účinkami presahovania, pokiaľ ide o vytváranie pracovných miest a inovácie.

- (48) S cieľom zvýšiť environmentálnu účinnosť opatrení Únie a uľahčiť dodávateľom leteckých palív možnosť plniť ich povinnosti týkajúce sa dodávok udržateľných leteckých palív a čerpanie udržateľných leteckých palív prevádzkovateľmi lietadiel nákladovo efektívnym spôsobom, a tým posilniť konkurencieschopnosť odvetvia leteckej dopravy v Únii, by Komisia po konzultácii so všetkými príslušnými zainteresovanými stranami mala posúdiť, či by sa mali prijať ďalšie opatrenia na uľahčenie nákladovo efektívnej distribúcie a používania udržateľných leteckých palív na trhu leteckej dopravy v Únii oddelením nákupu udržateľných leteckých palív od ich fyzického dodávania a používania. Mohlo by sa to dosiahnuť okrem iného posúdením uskutočniteľnosti zriadenia systému obchodovateľných certifikátov na dodávku a nákup udržateľných leteckých palív s prvkami systému „book and claim“ pri súčasnom zaručení rovnakých podmienok a vysokej úrovne environmentálnej integrity, zabezpečení súladu s inými právnymi predpismi Únie vrátane smerníc 2003/87/ES a 2009/28/ES, ako aj minimalizovaní rizika podvodu, nezrovnalostí alebo dvojitého uplatňovania nárokov. Komisia by vo svojej analýze mala zohľadniť všetky relevantné globálne trendy a iniciatívy, ako aj potenciálny vplyv, ktorý by takýto systém mohol mať na fungovanie trhu, a to aj pokiaľ ide o volatilitu trhu, vývoj cien alebo obchodné správanie účastníkov trhu.

- (49) Toto nariadenie by malo zahŕňať ustanovenia o pravidelných správach pre Európsky parlament a Radu o vývoji na trhu leteckej dopravy a palív, o vykonávaní tohto nariadenia a jeho vplyve na trh leteckej dopravy v Únii, o prepojenosti ostrovov a vzdialených území a o konkurencieschopnosti leteckých dopravcov a letiskových uzlov v Únii v porovnaní s ich konkurentmi v susedných krajinách, o účinnosti kľúčových prvkov tohto nariadenia, ako sú minimálne podiely udržateľných leteckých palív, úroveň pokút alebo politický vývoj v oblasti zavádzania udržateľných leteckých palív na medzinárodnej úrovni. Tieto prvky sú kľúčové, pokiaľ ide o poskytnutie jasných informácií o stave na trhu s udržateľnými leteckými palivami, a mali by sa zohľadniť pri zvažovaní revízie tohto nariadenia. V správach Komisie by sa malo odkazovať aj na interakciu tohto nariadenia s inými príslušnými legislatívnymi aktmi, pričom by sa mali určiť ustanovenia, ktoré sa môžu aktualizovať a zjednodušiť, ako aj kroky a opatrenia, ktoré sa prijali alebo by sa mohli prijať na zníženie tlaku na celkové náklady v odvetví leteckej dopravy. V týchto správach by Komisia mala vo vhodnom prípade zvážiť možnosti zmien vrátane mechanizmov na podporu výroby a čerpania udržateľných leteckých palív, ako aj mechanizmov umožňujúcich preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými leteckými palivami a konvenčnými leteckými palivami s cieľom obmedziť nepriaznivé vplyvy tohto nariadenia na leteckú prepojenosť a hospodársku súťaž a zmierniť únik uhlíka.

- (50) Požiadavka stanovená v tomto nariadení, aby sa zabezpečilo, že na každom letisku Únie budú k dispozícii minimálne podiely udržateľných leteckých palív, by mohla motivovať prevádzkovateľov lietadiel prevádzkujúcich prípojné lety s odletom z letísk Únie a s konečným cieľovým miestom mimo Únie, aby prechádzali cez letiskové uzly mimo Únie, na ktoré sa uvedená požiadavka nevzťahuje, a nie cez letiskové uzly Únie. To by mohlo viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na úkor letísk Únie a prevádzkovateľov využívajúcich takéto letiská a k riziku úniku uhlíka. V prípade, že neexistuje povinný systém používania udržateľných leteckých palív pre medzinárodné lety na úrovni organizácie ICAO alebo v komplexných mnohostranných či dvojstranných dohodách o leteckej doprave medzi Úniou a/alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami s podobnou úrovňou ambícií v porovnaní s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení a cieľmi Parížskej dohody¹ prijatej podľa Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy, ani neexistujú mechanizmy vyvinuté na medzinárodnej úrovni na zabránenie riziku úniku uhlíka a narušenia hospodárskej súťaže, Komisia by mala zvážiť najmä zriadenie cielených mechanizmov zameraných na predchádzanie týmto účinkom.

¹ Ú. v. EÚ L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (51) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o výnimky z povinnosti dopĺňať palivo pred odletom, ktoré sa môžu udeliť prevádzkovateľom lietadiel, a stanoviť podrobné ustanovenia a technické normy na fungovanie systému označovania. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹.
- (52) Prechod na udržateľné letecké palivá bude mať aj sekundárny účinok tým, že sa zníži závislosť od dovozu fosílnych palív z tretích krajín, čím sa zvýši energetická bezpečnosť Únie. Súčasná medzinárodná politická situácia len zdôrazňuje potrebu tohto kroku.
- (53) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to zachovanie rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy v Únii a zároveň zvýšenie používania udržateľných leteckých palív, nie je možné z dôvodu cezhraničného charakteru letectva uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov charakteristík trhu a dôsledkov činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článok 1
Predmet úpravy

Týmto nariadením sa stanovujú harmonizované pravidlá zavádzania a dodávok udržateľných leteckých palív.

Článok 2
Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel, letiská Únie a ich príslušné riadiace orgány letísk Únie a na dodávateľov leteckého paliva.

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, sa toto nariadenie uplatňuje len na lety obchodnej leteckej dopravy.

2. Členský štát môže po konzultácii s riadiacim orgánom letiska rozhodnúť, že letisko, na ktoré sa nevzťahuje článok 3 bod 1 a ktoré sa nachádza na jeho území, sa má na účely tohto nariadenia považovať za letisko Únie za predpokladu, že v čase tohto rozhodnutia členského štátu sú splnené požiadavky stanovené v článku 6 ods. 1.

Riadiaci orgán letiska, na ktoré sa nevzťahuje článok 3 bod 1 a ktoré sa nachádza na území členského štátu, môže požiadať, aby sa toto letisko považovalo za letisko Únie na účely tohto nariadenia za predpokladu, že v čase podania tejto žiadosti spĺňa požiadavky stanovené v článku 6 ods. 1. Riadiaci orgán letiska oznámi túto žiadosť členskému štátu, ktorého orgán alebo orgány sú zodpovedné za letisko podľa článku 11 ods. 6. K tomuto oznámeniu sa pripojí potvrdenie, že letisko spĺňa požiadavky stanovené v článku 6 ods. 1.

Dotknutý členský štát oznámi rozhodnutie uvedené v prvom pododseku tohto odseku Komisii a Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) aspoň šesť mesiacov pred začiatkom vykazovaného obdobia, od ktorého sa uvedené rozhodnutie uplatňuje. K rozhodnutiu členského štátu sa pripojí odôvodnené stanovisko, v ktorom sa preukáže, že rozhodnutie sa zakladá na primeraných a nediskriminačných kritériách s ohľadom na letiská s podobnými konkurenčnými charakteristikami.

3. Osoba prevádzkujúca lety obchodnej leteckej dopravy, na ktorú sa nevzťahuje článok 3 bod 3, sa môže rozhodnúť, že sa na účely tohto nariadenia bude považovať za prevádzkovateľa lietadiel. Osoba prevádzkujúca lety, ktoré nie sú letmi obchodnej leteckej dopravy v zmysle článku 3 bodu 4, sa môže rozhodnúť, že sa na účely tohto nariadenia bude považovať za prevádzkovateľa lietadiel. Osoba, na ktorú sa vzťahuje článok 3 bod 3, sa môže rozhodnúť, že toto nariadenie sa bude vzťahovať aj na jej lety neobchodnej leteckej dopravy. Každá takáto osoba oznámi svoje rozhodnutie členskému štátu, ktorého príslušný orgán alebo orgány sú zodpovedné za daného prevádzkovateľa lietadiel v súlade s článkom 11 ods. 5. Tento členský štát oznámi toto rozhodnutie Komisii a agentúre najmenej šesť mesiacov pred začiatkom vykazovaného obdobia, od ktorého sa uvedené rozhodnutie uplatňuje.
4. Na základe informácií doručených podľa odsekov 2 a 3 Komisia poskytuje aktualizovaný a konsolidovaný zoznam dotknutých letísk Únie a prevádzkovateľov lietadiel. Tento zoznam musí byť ľahko dostupný.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „letisko Únie“ je letisko v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES¹, na ktorom počas predchádzajúceho vykazovaného obdobia objem osobnej dopravy prevýšil 800 000 cestujúcich alebo objem nákladnej dopravy prevýšil 100 000 ton a ktoré sa nenachádza v jednom z najvzdialenejších regiónov vymenovaných v článku 349 ZFEÚ;
2. „riadiaci orgán letiska Únie“ je s ohľadom na letisko Únie riadiaci orgán letiska v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 2 smernice 2009/12/ES, alebo ak dotknutý členský štát vyhradil riadenie centralizovaných infraštruktúr používaných pre distribučné palivové systémy inému orgánu podľa článku 8 ods. 1 smernice Rady 96/67/ES², tento iný orgán;
3. „prevádzkovateľ lietadiel“ je osoba, ktorá počas predchádzajúceho vykazovaného obdobia prevádzkovala 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;

¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11).

² Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36).

4. „let obchodnej leteckej dopravy“ je let prevádzkovaný na účely prepravy cestujúcich, nákladu alebo poštových zásielok za úhradu alebo v prenájme vrátane letu podnikového letectva prevádzkovaného na obchodné účely;
5. „trasa“ je cesta uskutočnená letom so zreteľom na miesto odletu a cieľové miesto tohto letu;
6. „letecké palivo“ je priamo využiteľné palivo vyrobené na priame použitie v lietadle;
7. „udržateľné letecké palivá“ sú letecké palivá, ktoré sú:
 - a) syntetické letecké palivá;
 - b) letecké biopalivá; alebo
 - c) fosílné letecké palivá vyrobené z odpadu;
8. „letecké biopalivá“ sú letecké palivá, ktoré sú:
 - a) „pokročilé biopalivá“ v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 34 smernice (EÚ) 2018/2001;
 - b) „biopalivá“ v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 33 smernice (EÚ) 2018/2001 vyrobené zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k uvedenej smernici; alebo

- c) „biopalivá“ v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 33 smernice (EÚ) 2018/2001 s výnimkou biopalív vyrábaných z potravinárskych a krmovinárskych plodín v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 40 uvedenej smernice, ktoré spĺňajú kritériá udržateľnosti a úspory emisií počas životného cyklu stanovené v článku 29 uvedenej smernice a sú certifikované v súlade s článkom 30 uvedenej smernice;
9. „fosílné letecké palivá vyrobené z odpadu“ sú letecké palivá, ktoré sú fosílnymi palivami vyrobenými z odpadu v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 35 smernice (EÚ) 2018/2001 a ktoré spĺňajú prahovú hodnotu úspor emisií počas životného cyklu uvedenú v článku 29a ods. 2 uvedenej smernice a sú certifikované v súlade s článkom 30 uvedenej smernice;
10. „šarža“ je množstvo udržateľných leteckých palív, ktoré možno identifikovať podľa čísla a ktoré možno vysledovať;
11. „emisie počas životného cyklu“ sú emisie z udržateľných leteckých palív vyjadrené ako ekvivalent emisií oxidu uhličitého, ktoré zohľadňujú ekvivalent emisií oxidu uhličitého z výroby, prepravy, distribúcie a spotreby energie na palube, a to aj počas spaľovania, vypočítané v súlade s metodikami prijatými podľa článku 28 ods. 5 alebo článku 31 ods. 5 smernice (EÚ) 2018/2001 alebo podľa príslušného práva Únie;
12. „syntetické letecké palivá“ sú letecké palivá, ktoré sú palivami z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 36 smernice (EÚ) 2018/2001 a ktoré spĺňajú prahovú hodnotu úspor emisií počas životného cyklu uvedenú v článku 29a ods. 1 uvedenej smernice a sú certifikované v súlade s článkom 30 uvedenej smernice;

13. „syntetické nízkouhlíkové letecké palivá“ sú letecké palivá nebiologického pôvodu, ktorých energetický obsah pochádza z nefosílného nízkouhlíkového vodíka a ktoré spĺňajú prahovú hodnotu úspor emisií počas životného cyklu vo výške 70 % vypočítanú na základe metodík posudzovania takýchto úspor emisií počas životného cyklu podľa príslušného práva Únie;
14. „konvenčné letecké palivá“ sú letecké palivá vyrobené z fosílnych neobnoviteľných zdrojov uhl'ovodíkových palív;
15. „nízkouhlíkový vodík pre letectvo“ je vodík určený na použitie v lietadlách, ktorého energetický obsah pochádza z nefosílnych neobnoviteľných zdrojov a ktorý spĺňa prahovú hodnotu úspor emisií počas životného cyklu vo výške 70 % vypočítanú na základe metodík posudzovania takýchto úspor emisií počas životného cyklu podľa príslušného práva Únie;
16. „obnoviteľný vodík pre letectvo“ je vodík určený na použitie v lietadlách, ktorý spĺňa podmienky paliva z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 36 smernice (EÚ) 2018/2001 a ktorý spĺňa prahovú hodnotu úspor emisií počas životného cyklu uvedenú v článku 29a ods. 1 uvedenej smernice a je certifikovaný v súlade s článkom 30 uvedenej smernice;
17. „vodík pre letectvo“ je obnoviteľný vodík pre letectvo alebo nízkouhlíkový vodík pre letectvo;
18. „nízkouhlíkové letecké palivá“ sú syntetické nízkouhlíkové letecké palivá alebo nízkouhlíkový vodík pre letectvo;

19. „dodávateľ leteckého paliva“ je dodávateľ paliva v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 38 smernice (EÚ) 2018/2001, ktorý dodáva letecké palivo alebo vodík pre letectvo na letisku Únie;
20. „poskytovateľ palivovej obsluhy“ je poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy, ktorý organizuje a vykonáva činnosti dopĺňania a vypúšťania paliva vrátane skladovania paliva a kontroly kvality a kvantity dodávok paliva pre prevádzkovateľov lietadiel na letiskách Únie, ako sa uvádza v prílohe k smernici 96/67/ES;
21. „hlavné miesto podnikateľskej činnosti“ je ústredie alebo sídlo dodávateľa leteckého paliva v členskom štáte, v ktorom dodávateľ leteckého paliva vykonáva hlavné finančné a prevádzkové riadenie;
22. „rok podávania správ“ je obdobie jedného roka od 1. januára do 31. decembra, počas ktorého sa majú predložiť správy uvedené v článkoch 8 a 10;
23. „vykazované obdobie“ je obdobie od 1. januára do 31. decembra roku, ktorý predchádza roku podávania správ;
24. „potrebné množstvo leteckého paliva na rok“ je množstvo leteckého paliva, ktoré sa v prílohe IV k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012¹ uvádza ako traťové palivo a palivo na rolovanie a ktoré je potrebné na prevádzku všetkých letov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, uskutočnených prevádzkovateľom lietadiel s odletom z daného letiska Únie počas vykazovaného obdobia;

¹ 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).

25. „ročné množstvo nenatankovaného paliva“ je rozdiel medzi potrebným množstvom leteckého paliva na rok a skutočným množstvom načerpaného paliva prevádzkovateľom lietadiel pred letmi, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s odletom z daného letiska Únie počas vykazovaného obdobia;
26. „celkové ročné množstvo nenatankovaného paliva“ je súčet ročných množstiev nenatankovaného paliva prevádzkovateľa lietadiel na všetkých letiskách Únie počas vykazovaného obdobia,
27. „systém skleníkových plynov“ je systém, ktorý poskytuje prevádzkovateľom lietadiel výhody za používanie udržateľných leteckých palív.

Článok 4

Podiel udržateľných leteckých palív dostupných na letiskách Únie

1. S výhradou článku 15 zabezpečujú dodávatelia leteckého paliva, aby všetko letecké palivo poskytované prevádzkovateľom lietadiel na každom letisku Únie obsahovalo minimálne podiely udržateľných leteckých palív vrátane minimálneho podielu syntetického leteckého paliva v súlade s hodnotami a dátumami uplatňovania stanovenými v prílohe I. Bez toho, aby boli dotknuté uvedené minimálne podiely, dodávatelia leteckého paliva tiež zabezpečujú, aby všetko letecké palivo poskytované prevádzkovateľom lietadiel na každom letisku Únie v období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2031 a od 1. januára 2032 do 31. decembra 2034 obsahovalo aspoň priemerné podiely syntetických leteckých palív v súlade s hodnotami stanovenými v prílohe I.

Táto povinnosť sa tiež považuje za splnenú, ak sa minimálne podiely uvedené v prvom pododseku dosiahnu pomocou:

- a) obnoviteľného vodíka pre letectvo;
- b) nízkouhlíkových leteckých palív.

2. Na účely výpočtu minimálnych podielov v prílohe I, ak sa prevádzkovateľom lietadiel na letisku Únie poskytuje vodík pre letectvo:

- a) hodnoty týkajúce sa energetického obsahu všetkých príslušných palív sú hodnoty uvedené v článku 27 ods. 2 písm. f) a g) smernice (EÚ) 2018/2001 a v prílohe III k uvedenej smernici alebo v príslušných medzinárodných leteckých normách týkajúcich sa palív, ktoré nie sú zahrnuté v uvedenej prílohe; a
- b) energetický obsah dodávaného vodíka pre letectvo sa zohľadňuje v čitateli aj v menovateli.

3. Ak dodávateľ leteckého paliva využije možnosť stanovenú v odseku 1 druhom pododseku alebo ak prevádzkovateľ lietadiel čerpá palivá uvedené v uvedenom pododseku, odkazy na udržateľné letecké palivá v článku 3 bodoch 10, 11 a 27, článkoch 8, 9 a 10, článku 12 ods. 6 a 7, článku 13 ods. 1 písm. a), b) a g), článku 14, článku 15 ods. 1 a v prílohe II sa považujú aj za odkazy na nízkouhlíkové letecké palivá a obnoviteľný vodík pre letectvo.

4. Iné letecké biopalivá než pokročilé biopalivá v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 34 smernice (EÚ) 2018/2001 a iné než biopalivá vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k uvedenej smernici, ktoré na letiskách Únie dodáva každý dodávateľ leteckého paliva, predstavujú za každé vykazované obdobie maximálne 3 % leteckých palív dodaných na účely dodržiavania minimálnych podielov uvedených v odseku 1 tohto článku a v prílohe I k tomuto nariadeniu.
5. Udržateľné letecké palivá vyrobené z nasledujúcich surovín sa vylúčia z výpočtu minimálnych podielov udržateľných leteckých palív stanovených v prílohe I k tomuto nariadeniu: potravinárske a krmovinárske plodiny v zmysle vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 40 smernice (EÚ) 2018/2001, medziplodiny, destilát mastných kyselín z palmového oleja a materiály získané z palmy a sóje, ako aj mydlo a jeho deriváty.

Uvedené vylúčenie sa však nevzťahuje na žiadnu surovinu, ktorá je uvedená v prílohe IX k smernici (EÚ) 2018/2001, za podmienok stanovených v uvedenej prílohe.
6. Dodávatelia leteckého paliva môžu preukázať splnenie povinnosti uvedenej v odseku 1 tohto článku použitím systému hmotnostnej bilancie uvedeného v článku 30 smernice (EÚ) 2018/2001.

7. Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie článku 12 ods. 4 a 5, ak dodávateľ leteckého paliva nedodá za dané vykazované obdobie minimálne podiely stanovené v prílohe I, uvedené chýbajúce množstvo prinajmenšom doplní v nasledujúcom vykazovanom období. Vo výnimočných prípadoch, ak dodávateľ leteckého paliva nedodá priemerné podiely syntetického leteckého paliva v období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2031, doplní toto chýbajúce množstvo najneskôr pred koncom obdobia od 1. januára 2032 do 31. decembra 2034, a ak dodávateľ leteckého paliva nedodá priemerné podiely syntetického leteckého paliva v období od 1. januára 2032 do 31. decembra 2034, toto chýbajúce množstvo doplní najneskôr v nasledujúcom vykazovanom období.

Článok 5

Povinnosť prevádzkovateľov lietadiel dopĺňať palivo

1. Ročné množstvo leteckého paliva, ktoré daný prevádzkovateľ lietadiel načerpá na danom letisku Únie, musí predstavovať aspoň 90 % potrebného množstva leteckého paliva na rok.

2. Prevádzkovateľ lietadiel môže klesnúť pod prahovú hodnotu uvedenú v odseku 1 tohto článku, ak je to potrebné z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva. V takýchto prípadoch dotknutý prevádzkovateľ lietadiel riadne odôvodní príslušnému orgánu alebo orgánom uvedeným v článku 11 ods. 6 a agentúre pokles pod túto prahovú hodnotu vrátane uvedenia dotknutých trás. Tieto informácie sa zahrnú do správy podľa článku 8. Súvisiace množstvá paliva sa vykazujú osobitne v súlade s článkom 8.
3. 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 trase s dĺžkou menej ako 850 kilometrov alebo v prípade trás, ktoré spájajú letiská nachádzajúce sa na ostrovoch bez železničných alebo cestných spojení, 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.

4. Príslušný orgán alebo orgány túto žiadosť posúdia. Môžu požiadať o dodatočné informácie k poskytnutému odôvodneniu.

5. Príslušný orgán alebo orgány prijímú bez zbytočného odkladu rozhodnutie o uvedenej žiadosti najneskôr jeden mesiac pred dátumom začatia uplatňovania plánovanej výnimky. Ak príslušný orgán alebo orgány požiadajú o dodatočné informácie podľa odseku 4, lehota pre príslušný orgán alebo orgány na prijatie rozhodnutia sa pozastaví, dokiaľ prevádzkovateľ lietadiel neposkytne úplné informácie.

Udelená výnimka má obmedzenú platnosť nepresahujúcu jeden rok, po ktorej uplynutí sa preskúma na žiadosť prevádzkovateľa lietadiel.

6. Príslušný orgán alebo orgány prijímú rozhodnutie o prijatí alebo zamietnutí každej prvej žiadosti o výnimku predloženej podľa odseku 3. Neprijatie takéhoto rozhodnutia v lehote stanovenej v odseku 5 sa nepovažuje za rozhodnutie, ktorým sa požadovaná výnimka povoľuje. Neprijatie rozhodnutia, ktoré sa týka žiadosti o predĺženie platnosti existujúcej výnimky, za predpokladu, že takáto žiadosť je doložená podrobným a primeraným odôvodnením, najneskôr jeden mesiac pred dátumom plánovaného začiatku predĺženia sa považuje za rozhodnutie o povolení pokračovať v uplatňovaní požadovanej výnimky.
7. Prevádzkovateľ lietadiel má právo odvolať sa proti rozhodnutiu príslušného orgánu alebo orgánov, ktoré zamietnu žiadosť o výnimku.
8. Príslušný orgán alebo orgány oznámia Komisii zoznam povolených a zamietnutých výnimiek, pričom uvedú odôvodnenie svojho rozhodnutia a posúdenie, z ktorého vychádza. Komisia uverejní zoznam povolených výnimiek a aktualizuje ho aspoň raz ročne.

9. Na základe písomnej sťažnosti zo strany členského štátu, prevádzkovateľa lietadiel, riadiaceho orgánu dotknutého letiska Únie alebo dodávateľa leteckého paliva alebo z vlastnej iniciatívy môže Komisia po posúdení odôvodnenia výnimky udelennej podľa odseku 5 tohto článku na základe kritérií stanovených v odseku 3 tohto článku prijať vykonávacie akty, ktorými požiada príslušný orgán alebo orgány, aby prijali rozhodnutie, ktorým sa táto výnimka zruší od začiatku najbližšieho plánovacieho obdobia v zmysle článku 2 písm. d) nariadenia Rady (EHS) č. 95/93¹. Ak sa toto plánovacie obdobie začne skôr ako dva mesiace po uverejnení rozhodnutia, rozhodnutie o zrušení výnimky sa začne uplatňovať od začiatku nasledujúceho plánovacieho obdobia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 16 ods. 2.
10. Aby Komisia mohla prijať vykonávacie akty uvedené v odseku 9, môže od členských štátov a prevádzkovateľov lietadiel požadovať všetky potrebné informácie. Členské štáty a prevádzkovatelia lietadiel poskytnú takéto informácie bez zbytočného odkladu. Členské štáty uľahčia poskytovanie informácií zo strany prevádzkovateľov lietadiel.
11. Komisia do 1. septembra 2024 prijme usmernenia o uplatňovaní výnimiek uvedených v tomto článku. Tieto usmernenia obsahujú prvky, ktoré má prevádzkovateľ lietadiel poskytnúť na odôvodnenie týchto výnimiek.

¹ Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

Článok 6

Povinnosti riadiaceho orgánu letiska Únie týkajúce sa uľahčenia prístupu k udržateľným leteckým palivám

1. Riadiace orgány letísk Únie prijímajú všetky potrebné opatrenia na uľahčenie prístupu prevádzkovateľov lietadiel k leteckým palivám, ktoré obsahujú minimálne podiely udržateľných leteckých palív v súlade s týmto nariadením.
2. Ak prevádzkovatelia lietadiel nahlásia príslušnému orgánu alebo orgánom, že na danom letisku Únie sú ťažkosti s prístupom k leteckým palivám obsahujúcim minimálne podiely udržateľných leteckých palív v súlade s týmto nariadením, príslušný orgán alebo orgány požiadajú riadiaci orgán letiska Únie o poskytnutie informácií potrebných na preukázanie súladu s odsekom 1. Dotknutý riadiaci orgán letiska Únie poskytne informácie príslušnému orgánu bez zbytočného odkladu.
3. Príslušný orgán alebo orgány posúdia všetky informácie doručené v súlade s odsekom 2. Ak príslušný orgán alebo orgány dospejú k záveru, že riadiaci orgán letiska Únie plní svoje povinnosti podľa odseku 1, informujú o tom Komisiu a agentúru. V prípade neplnenia povinností príslušný orgán alebo orgány požiadajú riadiaci orgán letiska Únie, aby bez zbytočného odkladu, no v každom prípade najneskôr do troch rokov od žiadosti príslušného orgánu podľa odseku 2, určil a prijal opatrenia potrebné na vyriešenie problému s nenáležitým prístupom prevádzkovateľov lietadiel k leteckým palivám obsahujúcim minimálne podiely udržateľných leteckých palív.

4. Na účely odsekov 2 a 3 dodávateľa leteckého paliva, poskytovateľa palivovej obsluhy, prevádzkovateľa lietadiel a akákoľvek iná strana, ktorej sa nahlásené ťažkosti týkajú, v náležitých prípadoch na požiadanie a bez zbytočného odkladu poskytnú riadiacemu orgánu letiska Únie všetky potrebné informácie a spolupracujú s riadiacim orgánom letiska Únie pri určovaní a prijímaní opatrení potrebných na riešenie nahlásených ťažkostí.
5. Príslušný orgán alebo orgány bez zbytočného odkladu zašlú agentúre všetky relevantné informácie poskytnuté podľa odsekov 2 a 3 tohto článku, aby mohla vypracovať technickú správu uvedenú v článku 13.

Článok 7

Podpora dodávok vodíka a elektriny na letiskách Únie

1. Riadiace orgány letísk Únie, dodávateľa leteckého paliva a poskytovateľa palivovej obsluhy v náležitých prípadoch spolupracujú so svojimi príslušnými členskými štátmi na príprave národných politických rámcov pre zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804¹, na letiskách.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1).

2. Riadiace orgány letísk Únie, dodávatelia leteckého paliva a poskytovatelia palivovej obsluhy v náležitých prípadoch a v súlade s národnými politickými rámcami uvedenými v odseku 1, ak bol takýto rámec prijatý, spolupracujú a vyvíjajú úsilie s cieľom uľahčiť prístup prevádzkovateľov lietadiel k vodíku alebo elektrine používanej predovšetkým na pohon lietadla a poskytovať infraštruktúru a služby potrebné na dodávku, skladovanie a čerpanie takéhoto vodíka alebo elektriny na dopĺňanie do lietadiel alebo nabíjanie lietadiel v súlade s národnými politickými rámcami pre zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá, ak je to relevantné.
3. Riadiace orgány letísk Únie do 31. marca 2025 a potom každé dva roky podajú príslušným orgánom a agentúre správu o napredovaní existujúcich projektov, ktoré sa týkajú ich príslušného letiska Únie a prostredníctvom ktorých sa realizuje ktorákoľvek z iniciatív uvedených v odseku 2. Uvedená správa obsahuje informácie, ktoré sú verejne dostupné alebo ktoré sa môžu zverejniť a ktoré v náležitom prípade zahŕňajú prognózy objemu a druhu výroby vodíka a elektriny a ich dodávok prevádzkovateľom lietadiel na letisku Únie, ako aj plány zavádzania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry a služieb, ak sa takéto plány prijali.

Článok 8

Vykazovacie povinnosti prevádzkovateľov lietadiel

1. Prevádzkovatelia lietadiel do 31. marca každého roka podávania správ, a prvýkrát v roku 2025, nahlásia príslušným orgánom a agentúre tieto informácie týkajúce sa daného vykazovaného obdobia:
 - a) celkové množstvo leteckého paliva načerpaného na každom letisku Únie, vyjadrené v tonách;
 - b) potrebné ročné množstvo leteckého paliva na jednotlivých letiskách Únie, vyjadrené v tonách;
 - c) ročné množstvo nenatankovaného paliva na jednotlivých letiskách Únie, ktoré sa má nahlásiť ako 0 (nula), ak je ročné množstvo nenatankovaného paliva záporné alebo ak je nižšie alebo sa rovná 10 % požadovaného ročného leteckého paliva;
 - d) ročné množstvo natankovaného paliva na jednotlivých letiskách Únie z dôvodu dodržiavania platných bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva podľa článku 5 ods. 2, vyjadrené v tonách;
 - e) celkové množstvo udržateľných leteckých palív nakúpených od dodávateľov leteckého paliva na účely prevádzkovania svojich letov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s odletom z letísk Únie, vyjadrené v tonách;

- f) v prípade každého nákupu udržateľných leteckých palív názov dodávateľa leteckého paliva, nakúpené množstvo vyjadrené v tonách, proces konverzie, vlastnosti a pôvod surovín použitých na výrobu, a emisie z udržateľných leteckých palív počas životného cyklu, a ak jeden nákup zahŕňa rôzne druhy udržateľných leteckých palív s odlišnými vlastnosťami, uvedené informácie sa poskytnú za každý druh udržateľných leteckých palív;
- g) celkový počet prevádzkovaných letov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s odletom z letísk Únie, vyjadrený v počte letov a v letových hodinách.

- 2. Správa sa predkladá v súlade so vzormi stanovenými v prílohe II.
- 3. Správu 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.

Článok 9

Uplatňovanie nárokov za používanie udržateľných leteckých palív zo strany prevádzkovateľov lietadiel

1. Prevádzkovatelia lietadiel si nesmú uplatňovať nárok na výhody za používanie udržateľných leteckých palív rovnakej šarže vo viac ako jednom systéme skleníkových plynov. Emisný faktor pre používanie udržateľných leteckých palív v rámci systému Únie na obchodovanie s emisiami (ďalej len „EU ETS“) je stanovený v prílohe IV k smernici 2003/87/ES alebo vo vykonávacích aktoch prijatých podľa článku 14 uvedenej smernice. Na účely pridelovania kvót v rámci systému EU ETS sa uplatňuje smernica 2003/87/ES. Na účely pridelovania kvót vyhradených pre čerpanie udržateľných leteckých palív v rámci systému EU ETS sa uplatňuje článok 3c ods. 6 smernice 2003/87/ES.

Spolu so správou uvedenou v článku 8 poskytujú prevádzkovatelia lietadiel agentúre:

- a) vyhlásenie o systémoch skleníkových plynov, na ktorých sa zúčastňujú a v ktorých môžu nahlasovať udržateľné letecké palivá;
- b) vyhlásenie, že udržateľné letecké palivá rovnakej šarže nenahlásili v rámci viac ako jedného systému skleníkových plynov; a
- c) informácie o účasti na systémoch Únie alebo vnútroštátnych či regionálnych systémoch finančnej podpory, ktoré prevádzkovateľom lietadiel umožňujú kompenzovať náklady na zakúpené udržateľné letecké palivá, a informácie o tom, či udržateľné letecké palivá rovnakej šarže získali podporu v rámci viac ako jedného systému finančnej podpory.

2. Na účely nahlasovania používania udržiateľných leteckých palív podľa článku 8 tohto nariadenia alebo v rámci systému skleníkových plynov dodávateľa leteckých palív bezplatne poskytnú prevádzkovateľom lietadiel relevantné a presné informácie týkajúce sa vykazovaného obdobia, a to čo najskôr, no v každom prípade najneskôr do 14. februára každého roku podávania správ.
3. Prevádzkovateľ lietadiel môže požiadať dodávateľa leteckého paliva, aby mu poskytol informácie uvedené v odseku 2 na účely iných vykazovacích povinností vrátane tých, ktoré vyplývajú z vnútroštátneho práva. Dodávateľ leteckého paliva poskytuje tieto informácie bezplatne. Ak sa žiadosť týka informácií týkajúcich sa obdobia, ktoré sa v čase podania žiadosti už skončilo, dodávateľ leteckého paliva poskytne tieto informácie do 90 dní od dátumu uvedenej žiadosti. Ak sa žiadosť týka informácií týkajúcich sa vykazovaného obdobia, ktoré sa v čase podania žiadosti ešte neskončilo, prevádzkovateľ lietadiel sa usiluje predložiť svoju žiadosť najmenej 45 dní pred koncom uvedeného obdobia. Dodávateľ leteckého paliva poskytne tieto informácie do 45 dní od konca uvedeného obdobia.

Článok 10

Vykazovacie povinnosti dodávateľov leteckého paliva

Dodávatelia leteckých palív do 14. februára každého roka podávania správ, a prvýkrát v roku 2025, nahlásia v databáze Únie uvedenej v článku 31a smernice (EÚ) 2018/2001 tieto informácie týkajúce sa vykazovaného obdobia:

- a) množstvo leteckého paliva dodaného na každom letisku Únie, vyjadrené v tonách;
- b) množstvo udržateľných leteckých palív dodaných na každom letisku Únie, a to za každý druh udržateľných leteckých palív, ako sa podrobne uvádza v písmene c), vyjadrené v tonách;
- c) v prípade každého druhu udržateľných leteckých palív dodaných na letiskách Únie proces konverzie, vlastnosti a pôvod surovín použitých na výrobu a emisie počas životného cyklu;
- d) obsah aromatických zlúčenín a naftalénov vyjadrený v objemových percentách a obsah síry v hmotnostných percentách v dodaných leteckých palivách podľa jednotlivých šarží na každom letisku Únie a na úrovni Únie, pričom sa uvedie celkový objem a hmotnosť každej šarže a testovacia metóda použitá na meranie obsahu každej látky na úrovni šarže;
- e) energetický obsah leteckého paliva a udržateľných leteckých palív dodaných na každé letisko Únie, a to za každý druh paliva.

Členské štáty musia mať na vnútroštátnej úrovni zavedený potrebný právny a administratívny rámec na zabezpečenie toho, aby informácie, ktoré dodávatelia leteckého paliva vkladajú do uvedenej databázy Únie, boli presné a aby boli overené a skontrolované podľa článku 31a smernice (EÚ) 2018/2001.

Agentúra a príslušné orgány majú prístup do uvedenej databázy Únie. Agentúra po overení informácií na úrovni členských štátov podľa článku 31a smernice (EÚ) 2018/2001 používa informácie obsiahnuté v uvedenej databáze Únie.

Článok 11

Príslušný orgán

1. Členské 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. Členské štáty informujú Komisiu a agentúru o totožnosti príslušného orgánu alebo orgánov, ktoré určili.
2. Členské štáty zabezpečia, aby ich príslušné orgány vykonávali svoje úlohy v oblasti dohľadu a presadzovania nestranne a transparentne a nezávisle od prevádzkovateľov lietadiel, dodávateľov leteckého paliva a riadiacich orgánov letísk Únie. Členské štáty tiež zabezpečia, aby ich príslušné orgány mali potrebné zdroje a schopnosti na efektívne a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe tohto nariadenia.

3. Komisia, agentúra a príslušné orgány členských štátov spolupracujú a vymieňajú si všetky relevantné informácie s cieľom zabezpečiť účinné vykonávanie a dodržiavanie tohto nariadenia.
4. Agentúra zasiela príslušným orgánom agregované údaje za prevádzkovateľov lietadiel, letiská Únie a ich príslušné riadiace orgány letísk Únie a dodávateľov leteckých palív, pre ktorých sú tieto orgány príslušné podľa odsekov 5, 6 a 7.
5. Zodpovedný členský štát, ktorého príslušný orgán alebo orgány určené v súlade s odsekom 1 tohto článku sú zodpovedné za daného prevádzkovateľa lietadiel, sa určí podľa nariadenia Komisie (ES) č. 748/2009¹. V prípade prevádzkovateľov lietadiel, pre ktorých nie je v uvedenom nariadení určený žiaden členský štát, sa zodpovedný členský štát určí podľa pravidiel stanovených v článku 18a smernice 2003/87/ES. Komisia môže členským štátom pomôcť v procese určovania. S týmto cieľom môže Komisia požiadať o pomoc Eurocontrol a na tento účel môže s Eurocontrolom uzavrieť akúkoľvek vhodnú dohodu.
6. Zodpovedný členský štát, ktorého príslušný orgán alebo orgány určené v súlade s odsekom 1 sú zodpovedné za daný riadiaci orgán letiska Únie, sa určí na základe danej miestnej príslušnosti letiska Únie.

¹ 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).

7. Zodpovedným členským štátom, ktorého príslušný orgán alebo orgány určené v súlade s odsekom 1 sú zodpovedné za daného dodávateľa leteckého paliva, je členský štát, v ktorom má dodávateľ leteckého paliva svoje hlavné miesto podnikateľskej činnosti.
8. V prípade dodávateľov leteckých palív, ktorí nemajú svoje hlavné miesto podnikateľskej činnosti v členskom štáte, je zodpovedným členským štátom ten členský štát, v ktorom dodávateľ leteckého paliva dodal najviac leteckého paliva v roku 2023 alebo v prvom roku poskytovania leteckého paliva na trhu Únie podľa toho, čo nastane neskôr.

Takýto dodávateľ leteckého paliva môže svojmu príslušnému orgánu predložiť odôvodnenú žiadosť o preradenie k inému členskému štátu ak počas dvoch rokov, ktoré predchádzajú žiadosti, dodával najväčší podiel svojho leteckého paliva v tomto členskom štáte. Rozhodnutie o preradení sa prijme do šiestich mesiacov od podania žiadosti dodávateľa leteckého paliva, podlieha súhlasu príslušných orgánov členského štátu preradenia a bez zbytočného odkladu sa zasiela agentúre a Komisii. Uplatňuje sa od začiatku vykazovaného obdobia, ktoré nasleduje po dátume prijatia uvedeného rozhodnutia.

Článok 12
Presadzovanie

1. Členské štáty stanovia pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení tohto nariadenia, a prijímú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce najmä vzhľadom na povahu, trvanie, opakovanie a závažnosť porušenia. Členské štáty oznámia uvedené pravidlá a uvedené opatrenia Komisii do 31. decembra 2024 a bezodkladne jej oznámia každú nasledujúcu zmenu, ktorá bude mať na ne vplyv.
2. Členské štáty zabezpečia, aby sa každému prevádzkovateľovi lietadiel, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 5, uložila pokuta. Táto pokuta musí byť primeraná a odrádzajúca a najmenej dvakrát vyššia než súčin priemernej ročnej ceny jednej tony leteckého paliva a celkového ročného množstva nenatankovaného paliva. Prevádzkovateľ lietadiel môže byť oslobodený od pokuty, ak je schopný dokázať, že povinnosti stanovené v článku 5 nedodrжал v dôsledku výnimočných a nepredvídateľných okolností mimo jeho kontroly, ktorých účinkom by sa nedalo zabrániť ani prijatím všetkých primeraných opatrení.
3. Členské štáty zabezpečia, aby sa každému riadiacemu orgánu letiska Únie, ktorý neprijme opatrenia potrebné na vyriešenie problému s nedostatočným prístupom prevádzkovateľov lietadiel k leteckým palivám, ktoré obsahujú minimálne podiely udržateľných leteckých palív, podľa článku 6 ods. 3, uložila pokuta.

4. Členské štáty zabezpečia, aby sa každému dodávateľovi leteckého paliva, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 4 týkajúce sa minimálnych podielov udržateľných leteckých palív, uložila pokuta. Táto pokuta musí byť primeraná a odrádzajúca a najmenej dvakrát vyššia než súčin rozdielu medzi priemernou ročnou cenou jednej tony konvenčného leteckého paliva a udržateľných leteckých palív, a množstva leteckého paliva, ktoré nespĺňa požiadavku na minimálne podiely uvedené v článku 4 a prílohe I.
5. Členské štáty zabezpečia, aby sa každému dodávateľovi leteckého paliva, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 4 týkajúce sa minimálnych podielov syntetických leteckých palív a v období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2034 priemerných podielov syntetických leteckých palív, uložila pokuta. Táto pokuta musí byť primeraná a odrádzajúca a najmenej dvakrát vyššia než súčin rozdielu medzi priemernou ročnou cenou jednej tony syntetického leteckého paliva a konvenčného leteckého paliva, a množstva leteckého paliva, ktoré nespĺňa požiadavku na minimálne podiely uvedené v článku 4 a prílohe I. Členské štáty pri stanovovaní pokuty, ktorá súvisí s priemernými podielmi syntetických leteckých palív, zohľadňujú všetky pokuty, ktoré súvisia s minimálnymi podielmi syntetických leteckých palív a ktoré sa dodávateľovi leteckého paliva už uložili v súvislosti s príslušným obdobím uvedeným v tomto odseku, aby sa zabránilo dvojitej sankcii.

6. Členské štáty zabezpečia, aby sa každému dodávateľovi leteckého paliva, u ktorého sa preukázalo, že poskytol zavádzajúce alebo nepresné informácie týkajúce sa vlastností alebo pôvodu udržateľných leteckých palív, ktoré poskytol podľa článku 9 ods. 2 a článku 10, uložila pokuta. Táto pokuta musí byť primeraná a odrádzajúca a najmenej dvakrát vyššia než súčin rozdielu medzi priemernou ročnou cenou jednej tony konvenčného leteckého paliva a udržateľných leteckých palív, a množstva leteckého paliva, v súvislosti s ktorým boli poskytnuté zavádzajúce alebo nepresné informácie.
7. V rozhodnutí o uložení pokút uvedených v odsekoch 2, 4, 5 a 6 tohto článku príslušný orgán alebo orgány vysvetlia metodiku použitú na určenie ceny leteckého paliva, udržateľných leteckých palív a syntetického leteckého paliva na trhu Únie s leteckými palivami. Táto metodika sa musí zakladať na overiteľných a objektívnych kritériách vrátane najnovšej dostupnej technickej správy uvedenej v článku 13.

8. Členské štáty zabezpečia, aby každý dodávateľ leteckého paliva, ktorý v danom vykazovanom období nahromadil chýbajúce množstvo v rámci povinnosti stanovenej v článku 4 vo vzťahu k minimálnym podielom udržateľných leteckých palív alebo syntetických leteckých palív, dodal na trh v nasledujúcom vykazovanom období množstvo príslušného paliva rovnajúce sa predmetnému chýbajúcemu množstvu, a to nad rámec svojej povinnosti za vykazované obdobie.

Odchyľne od prvého pododseku sa na syntetické letecké palivá v období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2031 a od 1. januára 2032 do 31. decembra 2034 uplatňujú tieto pravidlá:

- a) každý dodávateľ leteckého paliva, ktorý v období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2031 nahromadil chýbajúce množstvo v rámci povinnosti stanovenej v článku 4 vo vzťahu k priemerným podielom syntetických leteckých palív, dodá na trh do konca obdobia, ktoré trvá od 1. januára 2032 do 31. decembra 2034, množstvo syntetického leteckého paliva rovnajúce sa predmetnému chýbajúcemu množstvu, a to nad rámec svojej povinnosti za uvedené obdobie; a
- b) každý dodávateľ leteckého paliva, ktorý v období od 1. januára 2032 do 31. decembra 2034 nahromadil chýbajúce množstvo v rámci povinnosti stanovenej v článku 4 vo vzťahu k priemerným podielom syntetických leteckých palív, dodá na trh v nasledujúcom vykazovanom období množstvo syntetického leteckého paliva rovnajúce sa predmetnému chýbajúcemu množstvu, a to nad rámec svojej povinnosti za vykazované obdobie.

Splnenie povinností uvedených v prvom a druhom pododseku tohto odseku nezbavuje dodávateľa leteckého paliva povinnosti zaplatiť pokuty stanovené v odsekoch 4 a 5.

9. Členské štáty zavedú na vnútroštátnej úrovni potrebný právny a administratívny rámec na zabezpečenie plnenia povinností a výberu pokút.
10. Členské štáty sa usilujú zabezpečiť, aby sa príjmy získané z pokút alebo ekvivalent finančnej hodnoty týchto príjmov použili na podporu výskumných a inovačných projektov v oblasti udržateľných leteckých palív a výroby udržateľných leteckých palív alebo mechanizmov umožňujúcich preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými leteckými palivami a konvenčnými leteckými palivami.

Ak sú takéto príjmy začlenené do všeobecného rozpočtu členského štátu, prvý pododsek sa bude považovať za dodržaný, ak členský štát vykonáva politiky finančnej podpory na podporu výskumných a inovačných projektov v oblasti udržateľných leteckých palív a výroby udržateľných leteckých palív alebo politiky, ktoré podporujú mechanizmy umožňujúce preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými leteckými palivami a konvenčnými leteckými palivami, ktoré majú rovnakú alebo vyššiu hodnotu ako príjmy z pokút.

Členské štáty do 25. septembra 2026 a potom každých päť rokov zverejnia správu o použití súhrnných príjmov z pokút a informácie o výške výdavkov pridelených na výskumné a inovačné projekty v oblasti udržateľných leteckých palív a výrobe udržateľných leteckých palív alebo politikách, ktoré podporujú mechanizmy umožňujúce preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými leteckými palivami a konvenčnými leteckými palivami.

Článok 13

Získavanie a uverejňovanie údajov

1. Agentúra každoročne uverejňuje technickú správu na základe správ uvedených v článkoch 7, 8 a 10 a zasiela ju Európskemu parlamentu a Rade. Správa musí obsahovať aspoň tieto informácie:
 - a) súhrnné množstvo udržateľných leteckých palív nakúpené prevádzkovateľmi lietadiel na úrovni Únie na použitie pri letoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s odletom z letiska Únie a za jednotlivé letiská Únie;
 - b) súhrnné množstvo udržateľných leteckých palív a syntetických leteckých palív dodaných na úrovni Únie, za každý členský štát a za každé letisko Únie; v správe sa tiež uvedie množstvo a druh surovín použitých na úrovni Únie, za každý členský štát a za každé letisko Únie, a analýza schopnosti dodávateľov leteckých palív dodržiavať minimálne podiely vymedzené v prílohe I;

- c) pokiaľ je to možné, množstvo dodaných udržateľných leteckých palív v tretích krajinách, s ktorými Únia, alebo Únia a jej členské štáty uzavreli dohodu upravujúcu poskytovanie leteckých služieb, a v ďalších tretích krajinách, v ktorých sú takéto informácie verejne dostupné;
- d) stav trhu vrátane informácií o cenách a trendy vo výrobe a používaní udržateľných leteckých palív v Únii a v jednotlivých členských štátoch, a pokiaľ je to možné, v tretích krajinách, s ktorými Únia, alebo Únia a jej členské štáty uzavreli dohodu upravujúcu poskytovanie leteckých služieb, a v ďalších tretích krajinách vrátane informácií o vývoji cenového rozdielu medzi udržateľnými leteckými palivami a konvenčnými leteckými palivami;
- e) stav plnenia povinností stanovených v článku 6 zo strany riadiacich orgánov letísk Únie, a to za každé letisko;
- f) stav plnenia povinností zo strany každého prevádzkovateľa lietadiel a dodávateľa leteckého paliva, ktorý má povinnosť podľa tohto nariadenia vo vykazovanom období;
- g) pôvod a vlastnosti všetkých udržateľných leteckých palív, ako aj vlastností vodíka pre letectvo z hľadiska udržateľnosti, nakúpených prevádzkovateľmi lietadiel na použitie pri letoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s odletom z letísk Únie;

- h) priemerný celkový obsah aromatických zlúčenín a naftalénov vyjadrený v objemových percentách a síry v hmotnostných percentách v dodanom leteckom palive za každé letisko Únie a na úrovni Únie;
 - i) stav napredovania projektov na letiskách Únie, prostredníctvom ktorých sa realizujú iniciatívy uvedené v článku 7 ods. 3.
2. Agentúra môže pri vypracúvaní tejto správy konzultovať s expertmi z členských štátov.

Článok 14

Systém environmentálneho označovania

1. Týmto sa ustanovuje dobrovoľný systém environmentálneho označovania umožňujúci meranie environmentálnych vlastností letov.
2. Značky vydané podľa tohto článku sa vzťahujú na prevádzkovateľov lietadiel, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, v prípade letov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s odletom z letísk Únie. Ak prevádzkovateľ lietadiel požiada o vydanie značky podľa tohto článku, požiada o takúto značku pre všetky svoje lety, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s odletom z letísk Únie.

Prevádzkovatelia lietadiel môžu požiadať o vydanie značiek podľa tohto článku aj pre svoje lety, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, s príchodom na letiská Únie. Ak prevádzkovateľ lietadiel požiada o vydanie značky podľa tohto pododseku, požiada o takúto značku pre všetky svoje lety s príchodom na letiská Únie.

3. Značky vydané podľa tohto článku osvedčujú úroveň environmentálnych vlastností letu na základe informácií uvedených v druhom pododseku tohto odseku. Úroveň environmentálnych vlastností letu sa určí na základe priemerných environmentálnych vlastností letov vykonaných daným prevádzkovateľom lietadiel na konkrétnej trase za predchádzajúce zodpovedajúce plánovacie obdobie v zmysle článku 2 písm. d) nariadenia (EHS) č. 95/93.

Značky vydané podľa tohto článku musia obsahovať tieto informácie:

- a) očakávaná uhlíková stopa na jedného cestujúceho vyjadrená v meracích jednotkách, ako napríklad v kilogramoch CO₂ na jedného cestujúceho, počas obdobia platnosti značky;
- b) očakávaná uhlíková efektívnosť na jeden kilometer vyjadrená v meracích jednotkách, ako napríklad v gramoch CO₂ na jedného cestujúceho na jeden kilometer, počas obdobia platnosti značky.

4. Očakávanú uhlíkovú stopu na jedného cestujúceho a očakávanú uhlíkovú efektívnosť na jeden kilometer letu určuje agentúra na základe normalizovanej a vedecky podloženej metodiky a informácií od prevádzkovateľov lietadiel týkajúcich sa všetkých alebo niektorých z týchto faktorov:
- a) typy lietadiel, priemerný počet cestujúcich a hmotnosť nákladu a v prípade potreby aj odhady týchto faktorov, ako je priemerná vyťaženosť na konkrétnej trase za dané obdobie; a
 - b) vlastnosti paliva použitého pri letoch vykonaných prevádzkovateľom lietadiel, ktoré sa určujú na základe využívania paliva a použitím meracích jednotiek, ako je celkové množstvo načerpaných udržateľných leteckých palív, percentuálny podiel z celkového využívania paliva, kvalita a pôvod, zloženie a emisie počas životného cyklu z použitia paliva vypočítané pre daný let.
5. Značky vydané podľa tohto článku sú platné na obmedzené obdobie, ktoré nepresahuje jeden rok a ktoré je bližšie určené vo vykonávacích aktoch uvedených v odseku 11 písm. c). Obdobie platnosti značky musí prevádzkovateľ lietadiel jasne vystaviť spolu so značkou.
6. Agentúra vydáva značky na žiadosť prevádzkovateľa lietadiel, a to pre každý let alebo súbor letov prevádzkovaných za rovnakých podmienok, na základe informácií uvedených v odseku 3 a štandardizovanej a vedecky podloženej metodiky a faktorov uvedených v odseku 4.

Agentúra môže od prevádzkovateľa lietadiel požadovať poskytnutie dodatočných informácií potrebných na vydanie značky.

Ak prevádzkovateľ lietadiel nepredloží všetky informácie potrebné na to, aby agentúra mohla vydať požadovanú značku, agentúra žiadosť zamietne.

Prevádzkovateľ lietadiel môže podať odvolanie proti rozhodnutiam agentúry prijatým podľa tohto odseku a odseku 7 tohto článku. Toto odvolanie sa musí podať odvolacej rade uvedenej v článku 105 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139¹ do 10 dní od oznámenia rozhodnutia. Uplatňujú sa články 106 a 107, článok 108 ods. 2 a 3 a články 111, 112, 113 a 114 nariadenia (EÚ) 2018/1139. Každé rozhodnutie podľa tohto odseku prijíma agentúra bez zbytočného odkladu.

7. Agentúra pravidelne preskúmava, či sa nezmenili faktory, na základe ktorých bola vydaná značka pre každý let alebo súbor letov prevádzkovaných za rovnakých podmienok. Ak agentúra dospeje k záveru, že značka už nie je náležitá, poskytne prevádzkovateľovi príležitosť, aby bol byť vypočutý, a zruší existujúcu značku alebo vydá novú značku. Agentúra informuje prevádzkovateľa lietadiel o svojom rozhodnutí.

Prevádzkovateľ lietadiel bezodkladne zodpovedajúcim spôsobom upraví vystavovanie značky.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

8. Prevádzkovatelia lietadiel, ktorým bola udelená značka podľa odseku 6, musia vystavovať značku obsahujúcu informácie uvedené v odseku 3 druhom pododseku. Značka musí byť ľahko dostupná a zrozumiteľná. Prezentuje sa spôsobom, ktorý umožňuje zákazníkom ľahko porovnať environmentálne vlastnosti letov prevádzkovaných rôznymi prevádzkovateľmi lietadiel, ktorí lietajú na tej istej trase. Ak prevádzkovateľ lietadiel vystaví značku na predajnom mieste alebo pri akoľvek inom kontakte so zákazníkmi, urobí tak v prípade všetkých letov v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.
9. S cieľom financovať náklady na služby poskytované agentúrou je vydanie značky na žiadosť prevádzkovateľa lietadiel podmienené zaplatením poplatku. Príjmy z takýchto poplatkov predstavujú iné príjmy v zmysle článku 120 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 a považujú sa za pripísané príjmy, ktoré má agentúra prideliť na pokrytie týchto nákladov. Uplatňuje sa článok 126 ods. 2 a 3 nariadenia (EÚ) 2018/1139. Výška poplatku sa určí podľa článku 126 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/1139.
10. Agentúra v rámci svojich úloh v oblasti ochrany životného prostredia stanovených v článku 87 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/1139 prispieva k zvyšovaniu informovanosti o existencii systému označovania zriadeného týmto článkom.

11. S cieľom zabezpečiť jednotné vykonávanie a dodržiavanie pravidiel stanovených v tomto článku Komisia prijme do 1. januára 2025 vykonávacie akty s podrobnými ustanoveniami, ktoré sa týkajú:
- a) normalizovanej a vedecky podloženej metodiky uvedenej v odseku 4, ktorá sa zakladá na najlepších dostupných vedeckých údajoch, najmä na údajoch poskytnutých agentúrou, vrátane metodiky používania odhadov uvedených v odseku 4 písm. a);
 - b) postupu, ktorým majú prevádzkovatelia lietadiel poskytovať agentúre príslušné informácie na vydanie značky, a postupu, ktorým agentúra vydáva túto značku, vrátane lehoty, v ktorej má agentúra prijať rozhodnutie podľa odseku 6;
 - c) doby platnosti značiek vydaných podľa tohto článku, ktorá nepresahuje jeden rok;
 - d) podmienok, za ktorých má agentúra vykonať preskúmanie uvedené v odseku 7;
 - e) postupu uvedeného v odseku 7, prostredníctvom ktorého môže agentúra buď zrušiť existujúce značky, alebo vydať novú značku;

- f) vzorov vystavovania značiek vydaných podľa tohto článku;
- g) zabezpečenia jednoduchého prístupu ku všetkým vydaným značkám v strojovo čitateľnom formáte;
- h) možnosti a podmienok, za ktorých môžu prevádzkovatelia lietadiel vystavovať v prípade letov s odletom z letísk Únie akékoľvek informácie o environmentálnych vlastnostiach podobné informáciám uvedeným v odseku 3 bez toho, aby používali značku podľa tohto článku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 16 ods. 3.

12. Komisia do 1. júla 2027 určí a posúdi vývoj, pokiaľ ide o fungovanie systému označovania zavedeného týmto článkom, ako aj možné zlepšenia alebo dodatočné opatrenia k takémuto systému, najmä s cieľom zaviesť povinný systém environmentálneho označovania zahŕňajúci všetky aspekty environmentálnych vlastností letov alebo súboru letov a rôzne dekarbonizačné opatrenia, ktoré prijímajú prevádzkovatelia lietadiel, a to v plnom súlade s právom Únie. Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu s hlavnými zisteniami posúdenia vykonaného podľa tohto odseku. V náležitom prípade môže k tejto správe pripojiť legislatívny návrh.

Článok 15
Mechanizmy flexibility

1. Odchyľne od článku 4 ods. 1 môže dodávateľ leteckého paliva od 1. januára 2025 do 31. decembra 2034 dodať za každé vykazované obdobie minimálne podiely udržateľných leteckých palív vymedzené v prílohe I ako vážený priemer všetkého leteckého paliva, ktoré dodal na letiskách Únie za dané vykazované obdobie.
2. Komisia do 1. júla 2024 určí a posúdi vývoj výroby a dodávok udržateľných leteckých palív na trhu Únie s leteckými palivami a posúdi možné zlepšenia alebo dodatočné opatrenia týkajúce sa existujúceho mechanizmu flexibility pre udržateľné letecké palivá uvedeného v odseku 1, ako je napríklad zriadenie alebo uznanie systému obchodovateľnosti s udržateľnými leteckými palivami s cieľom umožniť dodávky paliva v Únii bez toho, aby boli fyzicky napojené na miesto dodávky, s cieľom ďalej uľahčiť dodávky a využívanie udržateľných leteckých palív pre letectvo počas obdobia flexibility.

Takýto možný systém, ktorý zahŕňa prvky systému „book and claim“, by mohol umožniť prevádzkovateľom lietadiel alebo dodávateľom paliva, alebo obom, nakupovať udržateľné letecké palivá prostredníctvom zmluvných dojednaní s dodávateľmi leteckého paliva a vykazovať používanie udržateľných leteckých palív na letiskách Únie.

Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, v ktorej uvedie hlavné zistenia hodnotenia vykonaného podľa tohto odseku, a v náležitom prípade k nej pripojí legislatívny návrh.

Článok 16
Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre ReFuelEU Aviation (ďalej len „výbor“). Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 17
Správy a preskúmanie

1. Komisia predloží do 1. januára 2027 a následne každé štyri roky Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tohto nariadenia.

2. Správa obsahuje podrobné posúdenie vývoja na trhu s leteckými palivami a vplyvu tohto vývoja na fungovanie vnútorného trhu leteckej dopravy v Únii, ako aj na konkurencieschopnosť a prepojenosť, najmä v prípade ostrovov a vzdialených území, a na nákladovú efektívnosť znižovania emisií počas životného cyklu. V správe sa posúdi aj potreba investícií, pracovníkov a odbornej prípravy, ako aj výskumu a inovácií v oblasti udržateľných leteckých palív. Správa obsahuje aj informácie o technologickom pokroku v oblasti výskumu a inovácií v leteckom priemysle, ktoré sú relevantné pre udržateľné letecké palivá, a to aj pokiaľ ide o znižovanie emisií iných látok ako CO₂ alebo technológie priameho zachytávania zo vzduchu.
3. V správe sa vyhodnotí prípadná potreba revízie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, vymedzenia pojmu udržateľných leteckých palív, oprávnených palív a minimálnych podielov uvedených v článku 4 a prílohe I a výšky pokút. V správe sa vyhodnotí možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia tak, aby zahŕňalo iné zdroje energie a iné druhy syntetických palív vymedzené v smernici (EÚ) 2018/2001, pričom sa náležite zohľadní zásada technologickej neutrality. V správe sa posúdia aj iniciatívy, zlepšenia a dodatočné opatrenia na ďalšie uľahčenie a podporu zvýšenej ponuky a využívania leteckých palív, ktoré nie sú priamo využiteľné, a súvisiacich služieb, infraštruktúry a technológií, ktoré sú v súlade s cieľom dekarbonizovať leteckú dopravu pri súčasnom zachovaní rovnakých podmienok pre všetkých.

4. V správe sa zväží možné začlenenie mechanizmov na podporu výroby a čerpania udržateľných leteckých palív vrátane výberu a využívania finančných prostriedkov a na obmedzenie nepriaznivého vplyvu tohto nariadenia na prepojenosť a konkurencieschopnosť. V správe sa zväží, či by takéto mechanizmy mali zahŕňať finančné a iné mechanizmy na preklopenie cenových rozdielov medzi udržateľnými leteckými palivami a konvenčnými leteckými palivami.
5. V správe sa posúdi vplyv výnimiek udelených podľa článku 5 na fungovanie vnútorného trhu leteckej dopravy.

Pokiaľ je to možné, správa obsahuje informácie o vývoji danej oblasti politiky v príslušných tretích krajinách, a to aj v kontexte ich mnohostranných a dvojstranných dohôd s Úniou, alebo s Úniou a jej členskými štátmi, ako aj o vytvorení potenciálneho politického rámca pre dodávky a čerpanie udržateľných leteckých palív na úrovni organizácie ICAO.

V správe sa posúdi konkurencieschopnosť leteckých dopravcov a letiskových uzlov Únie v porovnaní s ich konkurentmi v príslušných tretích krajinách, ako aj možné presmerovanie, najmä prostredníctvom presunu dopravy na letiskové uzly v tretích krajinách, čo vedie k úniku uhlíka. Najmä v prípade neexistencie povinného systému na medzinárodnej úrovni pre používanie udržateľných leteckých palív pre medzinárodné lety s podobnou úrovňou ambícií ako požiadavky stanovené v tomto nariadení, alebo mechanizmov vytvorených na medzinárodnej úrovni, ktoré umožňujú predchádzať riziku úniku uhlíka a narušeniu hospodárskej súťaže v medzinárodnej leteckej doprave, Komisia v náležitom prípade do 31. decembra 2026 zväži ciele mechanizmy zamerané na predchádzanie týmto účinkom vrátane prípadného rozšírenia mechanizmu uhlíkovej kompenzácie na hraniciach, zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/956¹, na medzinárodnú leteckú dopravu, ako aj iné druhy opatrení zohľadňujúce skutočnosť, že konečné cieľové miesto letu sa nachádza mimo územia Únie.

6. V správe sa uvádzajú podrobné informácie o presadzovaní tohto nariadenia. V správe sa zväži, či by sa toto nariadenie malo zmeniť, a ak je to vhodné, uvedie sa, ktoré zmeny by sa mali zväžiť v súlade s potenciálnym politickým rámcom pre zavádzanie udržateľných leteckých palív na úrovni organizácie ICAO.

Komisia v prvej správy alebo skoršej samostatnej správy predloženej Európskemu parlamentu a Rade posúdi možné opatrenia na optimalizáciu obsahu palív v leteckých palivách.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/956 z 10. mája 2023, ktorým sa zriaďuje mechanizmus uhlíkovej kompenzácie na hraniciach (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 52).

7. Komisia môže pri vypracúvaní uvedenej správy najmenej šesť mesiacov pred jej prijatím konzultovať s členskými štátmi.

Článok 18

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2024.

Články 4, 5, 6, 8 a 10 sa však uplatňujú od 1. januára 2025.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu

Za Európsky parlament
predsedníčka

Za Radu
predseda/predsedníčka

PRÍLOHA I

Podiely udržateľných leteckých palív podľa článku 4

- a) Každý rok od 1. januára 2025 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 2 %.
- b) Každý rok od 1. januára 2030 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 6 %, z toho:
 - i) v období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2031 priemerný podiel syntetických leteckých palív za celé toto obdobie vo výške 1,2 % a minimálny podiel syntetických leteckých palív za každý rok vo výške 0,7 %;
 - ii) v období od 1. januára 2032 do 31. decembra 2034 priemerný podiel syntetických leteckých palív za celé toto obdobie vo výške 2,0 % a minimálny podiel syntetických leteckých palív za každý rok v období od 1. januára 2032 do 31. decembra 2033 vo výške 1,2 % a v období od 1. januára 2034 do 31. decembra 2034 vo výške 2,0 %.
- c) Každý rok od 1. januára 2035 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 20 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 5 %.
- d) Každý rok od 1. januára 2040 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 34 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 10 %.

- e) Každý rok od 1. januára 2045 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 42 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 15 %.
 - f) Každý rok od 1. januára 2050 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 70 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 35 %.
-

PRÍLOHA II

Vzor správy prevádzkovateľa lietadiel

Vzor správy prevádzkovateľa lietadiel o čerpaní leteckých palív

Letisko Únie	Kód ICAO letiska Únie	Potrebné množstvo leteckého paliva na rok (v tonách)	Skutočne načerpané letecké palivo (v tonách)	Ročné množstvo nenatankovaného paliva (v tonách)	Celkové ročné množstvo nenatankovaného paliva (v tonách)	Ročné množstvo natankovaného paliva podľa bezpečnostných pravidiel týkajúcich sa paliva (v tonách)

Vzor správy prevádzkovateľa lietadiel o nákupoch udržateľných leteckých palív

Celkový počet prevádzko- vaných letov	Celkový počet letových hodín	Dodávateľ paliva	Nakúpené množstvo (v tonách)	Proces konverzie	Vlastnosti	Pôvod surovín	Emisie počas životného cyklu