



Brusel 2. června 2022  
(OR. fr, en)

9805/22

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2021/0205(COD)**

---

---

**TRANS 348  
AVIATION 107  
ENV 532  
ENER 244  
IND 211  
COMPET 434  
ECO 49  
RECH 329  
CODEC 830  
CLIMA 255  
RELEX 726  
IA 86**

#### **VÝSLEDEK JEDNÁNÍ**

---

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	8859/22
Č. dok. Komise:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu – iniciativa pro letecká paliva „ReFuelEU“ – obecný přístup

---

Delegace naleznou v příloze pro informaci znění, na jehož základě Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) na zasedání dne 2. června 2022 dosáhla obecného přístupu k výše uvedenému návrhu.

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**

**o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>2</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Letecká doprava měla během uplynulých desetiletí zásadní roli v hospodářství Unie a v každodenním životě občanů Unie jako jedno z nejvýkonnějších a nejdynamičtějších odvětví hospodářství Unie. Představovala silný motor hospodářského růstu, obchodu a cestovního ruchu, jakož i konektivity a mobility pro podniky i občany a byla důležitým faktorem vytváření pracovních míst, zejména v rámci vnitřního trhu Unie v oblasti letecké dopravy. Růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>2</sup> Úř. věst. C , , s. .

- (2) Od roku 2020 je letecká doprava jedním z odvětví, které nejhůře zasáhla krize COVID-19. S ohledem na to, že konec pandemie je na dohled, předpokládá se, že letecká doprava se v nadcházejících letech postupně oživí a vrátí na předkrizovou úroveň. Emise z tohoto odvětví zároveň od roku 1990 stoupaly, a jakmile překonáme pandemii, mohl by se trend narůstajících emisí vrátit. Proto je potřeba připravit se na budoucnost a provést nezbytné úpravy, které zajistí existenci dobře fungujícího trhu letecké dopavy přispívajícího k dosahování klimatických cílů Unie a s vysokou úrovní konektivity, bezpečnosti a zabezpečení.
- (3) Fungování unijního odvětví letecké dopavy je určováno jeho přeshraniční povahou napříč celou EU a jeho globálním rozměrem. Vnitřní trh letecké dopavy je jedním z nejvíce integrovaných odvětví v Unii, které se řídí jednotnými pravidly přístupu na trh a provozními podmínkami. Vnější politika v oblasti letecké dopavy se řídí pravidly, která na globální úrovni stanoví Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), jakož i komplexními mnohostrannými nebo dvoustrannými dohodami mezi Uníí nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi.
- (4) Trh letecké dopavy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty v celé Unii, pročež jsou nezbytně nutné rovné podmínky. Stabilita a prosperita trhu letecké dopavy a jeho hospodářských subjektů se opírá o jasný a harmonizovaný politický rámec, v němž mohou provozovatelé letadel, letiště a další účastníci trhu letecké dopavy působit na základě rovných příležitostí. Když dojde k narušení trhu, mohou se provozovatelé letadel nebo letiště ocitnout v nevýhodě vůči svým interním či externím konkurentům. To může následně vést ke ztrátě konkurenceschopnosti odvětví letecké dopavy a ke ztrátě letecké konektivity pro občany a podniky.

- (5) Zejména je zásadně důležité zajistit rovné podmínky na celém unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, které tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů letadel, a zároveň zvýšit dekarbonizaci letecké dopravy podporou udržitelných leteckých paliv. Odchytky v cenách paliv mohou mít dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel a negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu. Pokud mezi letišti v Unii nebo mezi letišti v Unii a letišti mimo ni existují rozdíly v cenách paliv, může to vést provozovatele letadel z ekonomických důvodů k úpravě jejich strategií doplňování paliva. Převážení paliva zvyšuje u letadla spotřebu paliva a vede ke zbytečným emisím skleníkových plynů. Převážení paliva prováděné provozovateli letadel rovněž hatí snahu Unie v oblasti ochrany životního prostředí. Někteří provozovatelé letadel mohou využívat příznivé ceny leteckého paliva na svém domovském letišti jako konkurenční výhodu vůči jiným leteckým společnostem provozujícím podobné tratě. To může mít nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví a škodlivě působit na leteckou konektivitu. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která takovým praktikám zabrání v zájmu předcházení zbytečným ekologickým újmám a obnovení a zachování podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu letecké dopravy.
- (6) Hlavním cílem společné dopravní politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí. Pro udržitelný rozvoj letecké dopravy je nutné zavést opatření, jejichž cílem bude snížení uhlíkových emisí letadel létajících z letišť v Unii. Tato opatření by měla přispět ke splnění klimatických cílů Unie do roku 2030 a do roku 2050.

- (7) Sdělení Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu<sup>3</sup>, které Komise přijala v prosinci 2020, stanoví postup pro to, aby dopravní systém EU dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. Dekarbonizace odvětví letecké dopravy je zejména z krátkodobého hlediska nutným a náročným procesem. Technologické pokroky, jichž bylo dosaženo v rámci evropských a vnitrostátních programů výzkumu a vývoje v oblasti letectví, přispěly v uplynulých desetiletích k významnému snížení emisí. Globální nárůst letecké dopravy byl ale rychlejší než snižování emisí v tomto odvětví. Ačkoliv lze předpokládat, že závislost krátkých letů na fosilní energii pomohou v nadcházejících dekáдах snížit nové technologie, jediné řešení pro zásadní dekarbonizaci letů na všechny vzdálenosti představují udržitelná letecká paliva, a to již v krátkodobém horizontu. Tento potenciál však v současné době zůstává do značné míry nevyužit.
- (8) Udržitelná letecká paliva jsou kapalná paliva typu „drop-in“, která jsou zastupitelná konvenčními leteckými palivy a kompatibilní se stávajícími leteckými motory. Pro využití v civilním nebo vojenském letectví bylo na celosvětové úrovni certifikováno několik způsobů výroby udržitelných leteckých paliv. Udržitelná letecká paliva jsou technologicky připravena hrát významnou roli ve snižování emisí z letecké dopravy, a to již ve velmi krátkodobém horizontu. Očekává se, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu budou v palivové skladbě převažovat. Udržitelná letecká paliva by kromě toho – a s podporou vhodných mezinárodních palivových norem – mohla přispět ke snížení obsahu aromátů ve finálním palivu používaném provozovatelem, což by napomohlo snížení emisí jiných než CO<sub>2</sub>. Očekává se, že k dekarbonizaci letecké dopravy začnou postupně přispívat i další alternativní pohony letadel, jako jsou elektřina nebo tekutý vodík, a to nejdříve u letů na krátké vzdálenosti.
- (9) Postupné zavádění udržitelných leteckých paliv na trh letecké dopravy bude pro letecké společnosti představovat dodatečné náklady na palivo, neboť tyto palivové technologie jsou v současné době nákladnější na výrobu než konvenční letecké palivo. Předpokládá se, že tím dojde k prohloubení dosavadních problémů s rovnými podmínkami na trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, a že to povede k dalším narušením hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel a letišti. Toto nařízení by mělo přijmout opatření, jež zabrání negativnímu dopadu zavedení udržitelných leteckých paliv na konkurenceschopnost odvětví letecké dopravy, a to stanovením harmonizovaných požadavků pro celou Unii.

---

<sup>3</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

- (10) Na globální úrovni reguluje udržitelná letecká paliva Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Organizace ICAO konkrétně stanoví podrobné požadavky na udržitelnost, sledovatelnost a účetnictví udržitelných leteckých paliv používaných u letů, na něž se vztahuje program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA). Ačkoliv jsou v programu CORSIA stanoveny pobídky a udržitelná letecká paliva jsou považována za nedílný pilíř práce na proveditelnosti dlouhodobého ambiciózního cíle pro mezinárodní letectví, neexistuje v současné době žádný povinný režim používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety. Komplexní mnohostranné nebo dvoustranné dohody o letecké dopravě mezi EU nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi obecně zahrnují ustanovení o ochraně životního prostředí. Prozatím však tato ustanovení neukládají smluvním stranám žádné závazné požadavky týkající se používání udržitelných leteckých paliv.
- (11) Na úrovni EU jsou obecná pravidla týkající se obnovitelné energie stanovena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001<sup>4</sup>. V minulosti podobné horizontální meziodvětvové regulační rámce neprokázaly účinnost při řízení přechodu od fosilních paliv k udržitelným leteckým palivům v letecké dopravě. Směrnice (EU) 2018/2001 a její předchůdkyně stanovily nadřazené cíle pro všechny druhy dopravy, v nichž měla být používána obnovitelná paliva. Vzhledem k tomu, že letectví je malý trh s palivy, pro který je výroba obnovitelných paliv nákladnější než u jiných druhů dopravy, měly by být tyto regulační rámce doplněny specifickými opatřeními pro leteckou dopravu, která by účinně podpořila zavádění udržitelných leteckých paliv. Provedení směrnice (EU) 2018/2001 do vnitrostátního práva jednotlivých členských států s sebou navíc nese riziko výrazné fragmentace trhu letecké dopravy, pokud by vnitrostátní pravidla o udržitelných leteckých palivech stanovila výrazně odlišné cíle. To by pak mohlo ještě více narušit rovné podmínky na trhu letecké dopravy.

---

<sup>4</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (12) Proto je třeba stanovit jednotná pravidla pro vnitřní trh letecké dopravy, která by doplnila směrnici (EU) 2018/2001 a splnila její celkové cíle vyřešením specifických potřeb a požadavků vnitřního trhu EU v oblasti letectví. Cílem tohoto nařízení je zejména předejít fragmentaci trhu letecké dopravy a zabránit možným narušením hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty nebo nekalým praktikám předcházení nákladům, pokud jde o doplňování paliva, ze strany provozovatelů letadel, a zároveň podpořit používání udržitelných leteckých paliv. Tímto nařízením by však neměly být dotčeny povinnosti stanovené ve směrnici (EU) 2018/2001. Členské státy mohou požadovat použití leteckých paliv, na něž se vztahuje toto nařízení, k dosažení cílů stanovených v uvedené směrnici za podmínek a v mezích této směrnice.
- (13) Cílem tohoto nařízení je v první řadě stanovit rámec, který by na trhu letecké dopravy obnovil a zachoval rovné podmínky, pokud jde o používání leteckých paliv. Tento rámec by měl předejít existenci odchylných požadavků v rámci Unie, které by zhoršily praktiky doplňování paliva, které narušují hospodářskou soutěž mezi provozovateli letadel nebo znevýhodňují některá letiště v hospodářské soutěži. V druhé řadě je cílem tohoto nařízení vybavit trh EU v oblasti letecké dopravy odolnými pravidly, aby bylo možné zavádět na letištích v Unii stále vyšší podíly udržitelných leteckých paliv, aniž by to mělo nežádoucí dopady na konkurenceschopnost vnitřního trhu EU v oblasti letecké dopravy.
- (14) Je nezbytně nutné stanovit harmonizovaná pravidla pro celý vnitřní trh EU, která se uplatní přímo a jednotně jednak na účastníky trhu letecké dopravy, a jednak na účastníky trhu leteckých paliv. Nadřazený rámec stanovený směrnicí (EU) 2018/2001 je třeba doplnit o *lex specialis* vztahující se na leteckou dopravu. Tento předpis by měl obsahovat postupně se zvyšující cíle pro dodávky udržitelných leteckých paliv. Tyto cíle by měly být definovány pečlivě, s ohledem na cíle dobře fungujícího trhu letecké dopravy, potřebu dekarbonizace odvětví letecké dopravy a stávající postavení odvětví udržitelných leteckých paliv.

(15) Toto nařízení by se mělo vztahovat na letadla využívaná v civilním letectví pro účely obchodní letecké dopravy. Nemělo by se vztahovat na letadla, jako jsou vojenská letadla, letadla využívaná v rámci operací pro humanitární účely, repatriace a přesuny, pátrací, záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely odstraňování následků katastrof, jakož i na letadla používaná k celním, policejním a hasičských operacím. Lety provozované za těchto okolností mají totiž výjimečnou povahu, a jako takové nemohou být vždy plánovány stejným způsobem jako pravidelné lety. V důsledku povahy těchto operací nemusejí být tyto lety vždy schopny splnit povinnosti podle tohoto nařízení, protože by pro ně mohly představovat zbytečnou zátěž. Aby toto nařízení přispělo k rovným podmínkám na celém jednotném trhu EU v oblasti letecké dopravy, mělo by se vztahovat na co největší část obchodní letecké dopravy provozované z letišť nacházejících se na území EU. Aby byla zachována letecká konektivita ve prospěch občanů, podniků a regionů EU, je současně důležité nezatěžovat provoz letecké dopravy na malých letištích nepřiměřenými požadavky. Měla by být stanovena prahová hodnota objemu roční letecké přepravy cestujících a nákladu; na letiště nedosahující této mezní hodnoty by se toto nařízení nevztahovalo. Působnost nařízení by ovšem měla pokrývat alespoň 95 % celkové přepravy odlétající z letišť v Unii. Kromě toho by členské státy měly mít možnost rozhodnout, že letiště nacházející se na jejich území, které této prahové hodnoty nedosáhne, by mělo být pro účely tohoto nařízení považováno za letiště Unie, a proto by se na ně mělo toto nařízení vztahovat. Z téhož důvodu by měla být stanovena prahová hodnota, již by byli z působnosti nařízení vyňati provozovatelé letadel, na které připadá velmi malý počet odletů z letišť nacházejících se na území EU.

- (16) Je třeba podporovat vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv s velkým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a zároveň s velkým potenciálem pro inovace a růst potřebným k naplnění budoucích potřeb. To by mělo podpořit vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivem a zajistit v krátkodobém i dlouhodobém horizontu dostatečné dodávky udržitelných leteckých paliv pro leteckou dopravu, což by přispělo k cílům Unie v oblasti dekarbonizace a současně posílilo její úsilí o dosažení vyšší úrovně ochrany životního prostředí. Pro tyto účely by měla být způsobilá všechna biopaliva, která splňují kritéria udržitelnosti a emisí skleníkových plynů stanovená ve směrnici (EU) 2018/2001 a která jsou certifikována v souladu s uvedenou směrnicí, s výjimkou biopaliv vyráběných z „potravinářských a krmných plodin“, paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných uhlíkových leteckých paliv splňujících prahovou hodnotu úspor emisí skleníkových plynů stanovenou v uvedené směrnici. V zájmu zajištění souladu s dalšími souvisejícími politikami EU by měla být způsobilost biopaliv a paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a recyklovaných uhlíkových paliv založena na kritériích udržitelnosti a prahových hodnotách stanovených ve směrnici 2018/2001.

Konkrétně udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 jsou zásadní, protože se v současné době jedná o nejvyspělejší technologii pro dekarbonizaci letecké dopravy již v krátkodobém horizontu. Podíl energie z obnovitelných zdrojů u paliv vyrobených prostřednictvím společného zpracování by měl být způsobilý podle definice udržitelných leteckých paliv, pokud je podíl energie z obnovitelných zdrojů vyroben ze surovin uvedených ve směrnici (EU) 2018/2001, s výjimkou biopaliv vyrobených z „potravinářských a krmných plodin“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40 uvedené směrnice, a stanovený v souladu s metodikou stanovenou v aktu v přenesené pravomoci [XXX].

Do oblasti působnosti tohoto nařízení by měla být zahrnuta i syntetická nízkouhlíková paliva pro letectví, která dosahují podobně vysokého snížení emisí skleníkových plynů jako paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.

- (16a) Vzhledem ke svému využití v kosmetických přípravcích a jako krmiva by biopaliva jiná než pokročilá biopaliva ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 34 směrnice (EU) 2018/2001 a jiná než biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v části B přílohy IX uvedené směrnice, která dodávají na všech letištích Unie všichni dodavatelé paliv, měla představovat nejvýše 3 % pro účely splnění minimálních podílů udržitelných leteckých paliv, která mají být dodávána na každém letišti Unie podle tohoto nařízení.

(17) Z důvodů udržitelnosti by neměla být způsobilá paliva na bázi potravinářských a krmných plodin. Pokud totiž pěstování plodin pro biopaliva nahradí tradiční pěstování plodin pro potravinářské a krmné účely, dochází k nepřímé změně ve využívání půdy. Taková dodatečná poptávka zvyšuje tlak na půdu a může vést k rozšíření zemědělské půdy do oblastí s velkou zásobou uhlíku, jako jsou lesy, mokřady a rašeliniště, což přivodí další emise skleníkových plynů a obavy o ztrátu biologické rozmanitosti. Výzkum ukazuje, že míra tohoto účinku závisí na mnoha faktorech, včetně druhu suroviny použité pro výrobu paliva, úrovně dodatečné poptávky po surovině, která je vyvolána používáním biopaliv, jakož i míry, do jaké je půda s velkou zásobou uhlíku celosvětově chráněna. Nejvyšší rizika nepřímé změny ve využívání půdy byla identifikována u biopaliv, paliv vyrobených ze surovin, u nichž je pozorováno výrazné rozšíření produkční plochy na půdu s velkou zásobou uhlíku. Proto by neměla být podporována paliva na bázi potravinářských a krmných plodin. Tento přístup je v souladu s unijní politikou a zejména se směrnicí (EU) 2018/2001, která omezuje a stanoví horní hranici využití takových biopaliv v silniční a železniční dopravě s ohledem na jejich nižší přínos pro životní prostředí, nižší výkonnost, pokud jde o potenciál ke snižování emisí skleníkových plynů, a větší obavy z hlediska udržitelnosti. Vedle emisí skleníkových plynů souvisejících s nepřímými změnami ve využívání půdy, které mohou částečně či zcela anulovat úspory emisí skleníkových plynů z jednotlivých biopaliv, představují nepřímé změny ve využívání půdy také riziko pro biologickou rozmanitost. Toto riziko je obzvláště závažné v souvislosti s potenciálně velkým rozšířením výroby vyvolaným významným nárůstem poptávky. V odvětví letecké dopravy momentálně existuje nevýznamná míra poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, neboť více než 99 % leteckých paliv, která se v současnosti používají, je fosilního původu. Proto je vhodné předejít vytváření potenciálně velké poptávky po biopalivech na bázi potravinářských a krmných plodin, pokud by bylo jejich použití podpořeno podle tohoto nařízení. Nezpůsobilost biopaliv na bázi plodin podle tohoto nařízení rovněž minimalizuje riziko zpomalení dekarbonizace silniční dopravy, které by jinak mohlo vyplynout z přesunu biopaliv na bázi plodin z odvětví silniční dopravy do odvětví letecké dopravy. Je nezbytné tento přesun minimalizovat, neboť silniční doprava je zatím stále nejvíce znečišťujícím druhem dopravy.

- (18) [...]
- (19) Cílem tohoto nařízení by mělo být zajistit, aby provozovatelé letadel mohli soutěžit na základě rovných příležitostí, pokud jde o přístup k udržitelným leteckým palivům. Aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže na trhu leteckých služeb, měly by být na letiště v Unii, na něž se vztahuje toto nařízení, dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Aby byl vytvořen jasný a předvídatelný právní rámec, a byl tak podpořen vývoj a zavádění nejvíce udržitelných a inovativních technologií výroby paliv s potenciálem růstu ke splnění budoucích potřeb, mělo by toto nařízení stanovit postupně se zvyšující minimální podíly udržitelných leteckých paliv, včetně syntetických leteckých paliv. S ohledem na významný dekarbonizační potenciál syntetických leteckých paliv a s ohledem na jejich aktuálně odhadované výrobní náklady je nutné stanovit dílčí povinnost týkající se těchto paliv. Jsou-li vyráběna z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou syntetická letecká paliva přinést až 100% úsporu emisí v porovnání s konvenčními leteckými palivy. Tato paliva mají rovněž výrazné výhody oproti dalším typům udržitelných leteckých paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů (zejména vody) ve výrobním procesu. Náklady na výrobu syntetických leteckých paliv jsou ale v současné době podle odhadů 3krát až 6krát vyšší než tržní cena konvenčního leteckého paliva. Proto by toto nařízení mělo stanovit dílčí povinnost týkající se speciálně této technologie. Dodavatelé paliv by měli mít možnost dosáhnout minimálních podílů stanovených v tomto nařízení za použití syntetických nízkouhlíkových paliv pro letectví získaných z nízkouhlíkového vodíku, která dosahují podobně vysokého snížení emisí skleníkových plynů jako paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.
- (20) Je nezbytné zajistit, aby minimální podíly udržitelných leteckých paliv mohly být na trh letecké dopravy dodávány bez problémů a bez výpadků dodávek. K tomuto účelu je třeba naplánovat dostatečnou přípravnou lhůtu, aby odvětví udržitelných paliv mohlo odpovídajícím způsobem rozšířit svou výrobní kapacitu. Dodávky udržitelných leteckých paliv by měly být povinné od roku 2025. Aby byla zajištěna právní jistota a předvídatelnost trhu a investice byly trvale směřovány do výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv, měly by být také podmínky tohoto nařízení dlouhodobě stabilní.

(20a) Vzhledem k tomu, že nařízení nestanovuje maximální podíl udržitelných leteckých paliv na celkových leteckých palivech, mohou si letecké společnosti a dodavatelé paliv předsevzít ambicióznější environmentální politiky s vyšším podílem použití a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celkových provozních sítích. Měla by proto i nadále existovat možnost dodávat na trh a používat větší množství udržitelných leteckých paliv než množství, jež je třeba dodržet pro uplatnění minimálních podílů stanovených v tomto nařízení. Kromě toho by v zájmu dalšího posílení dekarbonizace odvětví letectví a s ohledem na významný potenciál dekarbonizace syntetických leteckých paliv měly mít členské státy možnost během omezeného období a do výše konkrétních stropů uplatňovat vyšší minimální podíly těchto paliv, než jsou podíly stanovené v tomto nařízení, na jednom nebo několika letištích Unie nacházejících se na jejich území, pokud bylo během předchozího vykazovaného období nebo kdykoli před 1. lednem 2027 dosaženo minimálního podílu udržitelných leteckých paliv, včetně syntetických leteckých paliv, stanoveného v tomto nařízení v průměru na všech letištích Unie. Členské státy by rovněž měly mít možnost tyto stropy neuplatňovat v případě malých letišť, kde je objem roční zahraniční osobní dopravy nižší než 2 miliony cestujících, neboť tato další možnost by neměla nepříznivý dopad na vnitřní letecký trh. Pokud však distribuci syntetických leteckých paliv nelze na všech letištích Unie z důvodu strukturálního nedostatku výroby nebo dodávek těchto paliv v Unii zajistit, měla by Komise přijmout rozhodnutí požadující, aby členské státy pozastavily uplatňování těchto vyšších vnitrostátních minimálních podílů. Ustanovení tohoto nařízení by neměla bránit členským státům v provádění dalších zvláštních opatření kromě opatření stanovených v tomto nařízení, jejichž cílem je usnadnit používání udržitelných leteckých paliv na vnitrostátních letech.

- (21) Se zavedením a rozšířením udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii může v důsledku zvýšení nákladů na letecká paliva docházet k rozšíření praktik převážení paliva (tzv. „fuel tankering“). Praktiky převážení paliva nejsou udržitelné a je třeba se jim vyhýbat, neboť hatí snahy Unie o snižování environmentálních dopadů dopravy. Tyto praktiky by byly v rozporu s cíli v oblasti dekarbonizace letecké dopravy, neboť zvýšená hmotnost letadla by u daného letu zvýšila spotřebu paliva a související emise. Praktiky převážení paliva by rovněž ohrozily rovné podmínky mezi provozovateli letadel i mezi letišti v Unii. Toto nařízení by tudíž mělo požadovat, aby provozovatelé letadel doplňovali palivo před odletem z daného letiště v Unii. Množství paliva načerpané před odletem z daného letiště v Unii by mělo být úměrné množství paliva nutnému k provedení letů odlétajících z daného letiště, aniž je tímto dotčena záloha paliva, již je třeba načerpat, aby byla dodržena platná bezpečnostní pravidla pro nakládání s palivem, jako je zejména nařízení Komise (EU) č. 965/2012<sup>5</sup>. Tento požadavek zajistí, aby se rovné podmínky pro provoz v Unii vztahovaly stejnoměrně na unijní i zahraniční provozovatele a současně byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí.
- (21a) Toto nařízení by však mělo stanovit možnost po omezenou dobu osvobodit provozovatele letadel od povinnosti doplňování paliva před odletem na některých trasách kratších než 1200 kilometrů při odletech z letišť Unie v případě, že tito provozovatelé mohou prokázat vážné a opakující se provozní obtíže při doplňování paliva na daném letišti v Unii, které jim brání v provádění otáčkových letů v přiměřené době, což může mít dopad na konektivitu, zejména okrajových regionů, nebo strukturální obtíže s dodávkami paliva, které vedou k výrazně vyšším cenám paliva ve srovnání s průměrnými cenami podobných typů paliv na jiných letištích Unie. Výrazně vyšší ceny na daném letišti by neměly být především důsledkem většího využívání udržitelných leteckých paliv na tomto letišti.

---

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

- (22) Řídicí orgán letiště Unie, na které se vztahuje toto nařízení, by měl přijmout nezbytná opatření k usnadnění přístupu k udržitelným leteckým palivům, aby nevznikla ohledně využívání těchto paliv překážka. V případě potřeby by příslušné úřady členského státu v místě, kde se letiště nachází, měly mít možnost požadovat, aby řídicí orgán letiště Unie poskytl informace o plynulé distribuci a doplňování paliva provozovateli letadel udržitelnými leteckými palivy. Příslušné úřady by měly řídicím orgánům letišť Unie a leteckým společnostem sloužit jako společné kontaktní místo pro případ, že bude nutné technické objasnění týkající se dostupnosti palivové infrastruktury.
- (23) Provozovatelé letadel by měli příslušným úřadům a Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) každoročně podávat zprávy o svých nákupech udržitelného leteckého paliva a o jeho charakteristikách. Podávané informace o charakteristikách nakoupených udržitelných leteckých paliv by měly zahrnovat mimo jiné povahu a původ surovin, postup konverze a emise během životního cyklu.
- (24) Provozovatelé letadel by rovněž měli mít povinnost podávat každoroční zprávy o tom, kolik leteckého paliva skutečně načerpali na jednotlivých letištích v Unii, aby prokázali, že nepraktikovali převážení paliva. Tyto zprávy by měli ověřovat nezávislí ověřovatelé a následně je předávat příslušným úřadům a agentuře pro účely monitorování a posouzení souladu. Nezávislí ověřovatelé by měli stanovit přesnost ročního množství potřebného paliva vykázaného provozovateli, a to pomocí nástroje schváleného Komisí.
- (25) Dodavatelé leteckých paliv by měli mít povinnost každoročně vykazovat své dodávky leteckých paliv, včetně udržitelných leteckých paliv, v databázi Unie, na kterou odkazuje článek 28 směrnice (EU) 2018/2001.
- (25a) Členské státy by měly jmenovat příslušný úřad nebo úřady odpovědné za provádění tohoto nařízení provozovateli letadel, letišti Unie a dodavateli paliv. Toto nařízení by mělo stanovit pravidla pro přiřazování provozovatelů letadel, letišť Unie a dodavatelů paliv příslušným úřadům. Agentura by příslušným úřadům rovněž měla zaslat údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv, kteří spadají do jejich kompetence. Úroveň agregace by měla v co nejvyšší možné míře příslušným úřadům umožnit srovnání s jinými zdroji údajů.

- (25b) Agentura by měla každoročně vypracovat technickou zprávu a předložit ji Radě a Evropskému parlamentu. To je důležité zejména pro získání přehledu o úrovni souladu s tímto nařízením, používání udržitelných leteckých paliv v Unii a ve třetích zemích, stavu trhu včetně informací o vývoji cenového rozdílu mezi udržitelnými palivy a fosilními palivy a složení leteckých paliv.
- (26) Bez dalších postupů není možné přesně stanovit, zda provozovatelé letadel skutečně na konkrétních letištích v Unii do svých nádrží fyzicky načerpali podíly udržitelných leteckých paliv. Proto by mělo být provozovatelům letadel umožněno, aby vykazovali své použití udržitelných leteckých paliv na základě záznamů o koupi. Provozovatelé letadel by měli mít nárok získat od dodavatele paliva informace nutné k vykázání nákupu udržitelného leteckého paliva. Dodavatelé paliv mohou prokázat soulad s tímto nařízením pomocí systému hmotnostní bilance uvedeného v článku 30 směrnice (EU) 2018/2001.
- (27) Je zásadně důležité, aby si provozovatelé letadel mohli nárokovat výhody za používání udržitelných leteckých paliv v rámci systémů pro obchodování s emisemi skleníkových plynů, jako je systém EU pro obchodování s emisemi nebo CORSIA, podle vlastního uvážení. Je přitom ovšem důležité, aby toto nařízení nevedlo ke dvojímu započítávání snížení emisí. Provozovatelům letadel by mělo být umožněno nárokovat si výhody plynoucí z použití stejné šarže udržitelných leteckých paliv pouze jednou. Dodavatelé paliv by měli být povinni poskytovat provozovatelům letadel bezplatně jakékoliv informace týkající se vlastností udržitelného leteckého paliva prodaného danému provozovateli letadel, které budou relevantní pro účely vykazování provozovatelem letadel podle tohoto nařízení nebo podle systému pro obchodování s emisemi skleníkových plynů.
- (28) Aby byly zajištěny rovné podmínky na vnitřním trhu letecké dopravy a také dodržování cílů Unie v oblasti klimatu, mělo by toto nařízení pro případ nedodržení stanovit účinné, přiměřené a odrazující sankce pro dodavatele leteckých paliv a provozovatele letadel. Úroveň sankcí musí být přiměřená škodám na životním prostředí a ohrožení rovných podmínek na vnitřním trhu, které byly nedodržením způsobeny. Při ukládání pokut by orgány měly zohlednit vývoj ceny leteckého paliva a udržitelného leteckého paliva v roce, za nějž se podává zpráva.

- (28b) Přechod od fosilních paliv k udržitelným leteckým palivům bude hrát významnou úlohu při usnadňování dekarbonizace. Vzhledem k současnému nedostatečnému trhu EU s udržitelnými leteckými palivy, vysoké úrovni hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel a významnému cenovému rozdílu mezi fosilním petrolejem a udržitelnými leteckými palivy by však tento přechod měl být podpořen pobídkami, které odrážejí přínos udržitelných leteckých paliv pro životní prostředí a zvyšují jejich konkurenceschopnost pro provozovatele letadel. Využití příjmů z pokut nebo jejich finančního ekvivalentu na podporu výzkumných a inovačních projektů v oblasti udržitelných leteckých paliv, výroby udržitelných leteckých paliv nebo mechanismů umožňujících překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy by k tomuto cíli přispělo.
- (29) Sankce pro dodavatele, kteří nesplní cíle stanovené v tomto nařízení, by měly být doplněny povinnostmi dodat na trh deficit, o který nebyla kvóta splněna, v nadcházejícím roce.
- (29a) Pro splnění minimálních podílů udržitelných leteckých paliv stanovených tímto nařízením by mělo být stanoveno přechodné období v délce trvání 10 let, aby měli dodavatelé leteckých paliv, letiště v Unii i provozovatelé letadel dost času na provedení nutných technologických a logistických investic. Během této fáze bude možné na některých letištích používat letecká paliva s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv k vykompenzování nižších podílů udržitelných leteckých paliv nebo omezené dostupnosti konvenčních leteckých paliv na jiných letištích.
- (30) Toto nařízení by mělo obsahovat ustanovení o pravidelných zprávách Evropskému parlamentu a Radě o vývoji trhů v oblasti letectví a paliv a o dopadu tohoto nařízení na vnitřní trh Unie v oblasti letectví, na propojení ostrovů a odlehlých území a na konkurenceschopnost evropských leteckých dopravců a letištních uzlů vůči jejich konkurentům v sousedních zemích, o účinnosti klíčových prvků tohoto nařízení, jako jsou minimální podíly udržitelných leteckých paliv, o úrovni pokut nebo vývoji politiky týkající se zavádění udržitelných leteckých paliv na mezinárodní úrovni. Tyto prvky jsou klíčové pro jasný přehled o současném stavu trhu s leteckými palivy a měly by být zohledněny při zvažování budoucí revize tohoto nařízení.

V těchto zprávách by Komise měla případně zvážit možnosti změn, včetně mechanismů na podporu výroby a používání udržitelných leteckých paliv, jakož i mechanismů umožňujících překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy s cílem omezit nepříznivé dopady tohoto nařízení na leteckou konektivitu a hospodářskou soutěž a zmírnit únik uhlíku.

Požadavek stanovený tímto nařízením, který má zajistit, aby byl na každém letišti Unie k dispozici minimální podíl udržitelných leteckých paliv, by mohl motivovat provozovatele letadel provozující navazující lety z letišť Unie s konečnou destinací mimo Unii k tranzitu přes uzlové letiště mimo EU, na něž se tento požadavek nevztahuje, spíše než prostřednictvím uzlů EU. To by mohlo vést k narušení hospodářské soutěže na úkor letišť v Unii a provozovatelů, kteří tato letiště využívají, a k riziku úniku uhlíku. Vzhledem k tomu, že neexistuje povinný systém používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety na úrovni ICAO nebo v komplexních mnohostranných či dvoustranných dohodách o letecké dopravě mezi EU nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi s podobnou úrovní ambicí v porovnání s požadavky stanovenými v tomto nařízení a cíli Pařížské dohody nebo s mechanismy vytvořenými na mezinárodní úrovni s cílem zabránit riziku úniku uhlíku a narušení hospodářské soutěže, měla by Komise zejména zvážit vytvoření cílených mechanismů zaměřených na předcházení těmto účinkům.

(31) [...].

(31a) Pro zajištění jednotných podmínek k provádění čl. 4 odst. 3 a čl. 5 odst. 2 by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o uplatňování vyšších minimálních podílů syntetických leteckých paliv členskými státy a výjimky z uplatňování povinnosti doplňovat paliva před odletem, které mohou být provozovatelům letadel uděleny.

(32) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž udržení rovných podmínek na unijním trhu letecké dopravy a současně zvýšení používání udržitelných leteckých paliv, nemůže být v důsledku přeshraniční povahy letecké dopravy uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jej z důvodu charakteristik tohoto trhu a účinků opatření může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

### *Článek 1*

#### **Předmět**

Toto nařízení stanoví harmonizovaná pravidla pro používání a dodávky udržitelných leteckých paliv.

### *Článek 2*

#### **Oblast působnosti**

Toto nařízení se vztahuje na provozovatele letadel, letiště v Unii a dodavatele leteckých paliv.

Členský stát může případně rozhodnout, že letiště nacházející se na jeho území má být pro účely tohoto nařízení považováno za letiště Unie. Dotčený členský stát oznámí své rozhodnutí Komisi a Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) rok předtím, než se uvedené rozhodnutí stane použitelným. Komise zveřejní tyto informace v *Úředním věstníku Evropské unie* a poskytne aktualizovaný a konsolidovaný seznam dotčených letišť, který bude snadno přístupný.

### Článek 3

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- „letišťem v Unii“ letiště, jak je definováno v čl. 2 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES<sup>6</sup>, na kterém byl objem osobní dopravy vyšší než 1 milion cestujících nebo kde byl objem nákladní dopravy vyšší než 100 000 tun za dané vykazované období a které se nenachází v nejbližším regionu, jejichž seznam je uveden v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie;
- „řídícím orgánem letiště“ subjekt uvedený v článku 3 směrnice 96/67/ES<sup>7</sup>, nebo pokud dotčený členský stát vyhradil správu centralizovaných infrastruktur pro distribuci paliv jinému orgánu podle článku 8 směrnice 96/67/ES, tento jiný orgán;
- „provozovatelem letadla“ osoba, která v daném vykazovaném období provozovala minimálně 500 letů v obchodní letecké dopravě z letišť v Unii, nebo, pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla;
- „letem obchodní letecké dopravy“ let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu, nebo soukromé lety;
- „leteckým palivem“ palivo vyrobené pro přímé použití letadlem;

---

<sup>6</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích

<sup>7</sup> Směrnice Rady 96/67/ES ze dne 15. října 1996 o přístupu na trh odbavovacích služeb na letištích Společenství (Úř. věst. L 272, 25.10.1996, s. 36).

- „udržitelnými leteckými palivy“ kapalná letecká paliva, která jsou buď: a) biopalivy, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovená v článku 29 směrnice (EU) 2018/2001 a jsou certifikována v souladu s článkem 30 uvedené směrnice, s výjimkou biopaliv vyráběných z „potravinářských a krmných plodin“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40 uvedené směrnice, b) syntetickými leteckými palivy nebo c) recyklovanými palivy s obsahem uhlíku ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 35 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují minimální hodnotu úspor emisí skleníkových plynů uvedenou v čl. 25 odst. 2 druhém pododstavci uvedené směrnice;
- „šarží“ množství udržitelných leteckých paliv, které je možné identifikovat číslem a dosledovat;
- „emisemi během životního cyklu“ emise ekvivalentu oxidu uhličitého z udržitelných leteckých paliv, které zohledňují emise ekvivalentu oxidu uhličitého z výroby energie, její dopravy, distribuce a využití na palubě, včetně během spalování, které se vypočítají v souladu s článkem 31 směrnice (EU) 2018/2001;
- „syntetickými leteckými palivy“ letecká paliva typu „drop-in“, která jsou palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001 a která splňují prahovou hodnotu pro úspory emisí skleníkových plynů uvedenou v čl. 25 odst. 2 prvním pododstavci uvedené směrnice;
- „syntetickými nízkouhlíkovými palivy pro letectví“ syntetická letecká paliva typu „drop-in“ získaná z nízkouhlíkového vodíku, jejichž úspory emisí skleníkových plynů během životního cyklu používání těchto paliv činí alespoň 70 %;
- „konvenčními leteckými palivy“ paliva vyrobená z fosilních neobnovitelných zdrojů uhlovodíkových paliv, která se používají v letecké dopravě;
- „dodavatelem leteckých paliv“ dodavatel paliva, jak je definován v čl. 2 druhém pododstavci bodě 38 směrnice (EU) 2018/2001, který dodává letecké palivo na letiště v Unii;
- „rokem, za nějž se podává zpráva,“ období jednoho roku od 1. ledna do 31. prosince, během něhož mají být předloženy zprávy uvedené v člancích 7 a 9;

- „vykazovaným obdobím“ období od 1. ledna do 31. prosince roku předcházejícího roku, za nějž se podává zpráva;
- „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva uvedeného jako „traťové palivo“ a „palivo pro pojíždění“ v příloze IV nařízení Komise 965/2012<sup>8</sup> potřebné k provozování všech letů obchodní letecké dopravy provozovaných provozovatelem letadel, které odletí z daného letiště v Unii během vykazovaného období;
- „ročním nenatankovaným množstvím“ rozdíl mezi ročním potřebným množstvím leteckého paliva a skutečným množstvím paliva načerpaným provozovatelem letadla před lety odlétajícími z daného letiště v Unii během vykazovaného období;
- „celkovým ročním nenatankovaným množstvím“ součet ročních množství nenatankovaných provozovatelem letadel na všech letištích v Unii během vykazovaného období;
- „systémem pro obchodování se skleníkovými plyny“ systém udělující výhody provozovatelům letadel za používání udržitelných leteckých paliv.

#### *Článek 4*

#### **Podíl udržitelného leteckého paliva dostupného na letištích v Unii**

**1.** Dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii obsahovalo minimální podíl udržitelného leteckého paliva, včetně minimálního podílu syntetického leteckého paliva v souladu s hodnotami a daty použitelnosti uvedenými v příloze I.

Tato povinnost se považuje za splněnou, pokud jsou podíly uvedené v prvním pododstavci dosaženy za použití syntetických nízkouhlíkových paliv pro leteckou dopravu.

---

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

2. Biopaliva jiná než pokročilá biopaliva ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 34 směrnice (EU) 2018/2001 a jiná než biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v části B přílohy IX uvedené směrnice, která dodávají na všech letištích Unie všichni dodavatelé paliv, představují v každém vykazovaném období nejvýše 3 % pro účely splnění minimálních podílů udržitelných leteckých paliv uvedených v odstavci 1 a příloze I.

3. Pokud z technické zprávy uvedené v článku 12 vyplývá, že minimálního podílu udržitelného leteckého paliva včetně syntetického leteckého paliva stanoveného v příloze I bylo během předchozího vykazovaného období nebo kdykoli před 1. lednem 2027 dosaženo v průměru na všech letištích Unie, může členský stát pro účely odstavce 1 použít vyšší minimální podíl syntetického leteckého paliva, než je podíl stanovený v příloze I, na jednom nebo několika letištích Unie nacházejících se na jeho území, a to pro následující vykazovaná období až do 31. prosince 2034. Dotyčný členský stát o takovém přijatém opatření uvědomí Komisi a ostatní členské státy. Komise tyto informace zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Nelze-li poté, co dotčený členský stát přijal opatření podle prvního pododstavce tohoto odstavce, dosáhnout minimálního podílu udržitelného leteckého paliva, včetně syntetického leteckého paliva stanoveného v příloze I během dvou po sobě následujících vykazovaných období v průměru na všech letištích Unie z důvodu strukturálního nedostatku výroby nebo dodávek těchto paliv v Unii, přijme Komise přezkumným postupem podle čl. 13a odst. 2 rozhodnutí požadující, aby členský stát pozastavil uplatňování tohoto opatření.

4. Vyšší minimální podíl uplatňovaný dotčeným členským státem podle odst. 3 prvního pododstavce nesmí překročit 1 % pro období do 31. prosince 2029 a nesmí překročit minimální podíl stanovený pro syntetická letecká paliva v příloze I o více než 3 % pro období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2034. Tyto stropy se nepoužijí na letištích Unie, kde je objem roční zahraniční osobní dopravy nižší než 2 miliony cestujících.

5. Dodavatelé paliv mohou prokázat splnění povinnosti uvedené v odstavci 1 a jakéhokoli opatření přijatého členskými státy podle odst. 3 prvního pododstavce pomocí systému hmotnostní bilance uvedeného v článku 30 směrnice (EU) 2018/2001.

Aniž je dotčeno použití čl. 11 odst. 3 a 4, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá za dané vykazované období minimální podíly stanovené v příloze I, dodá alespoň tento deficit v následném vykazovaném období.

## *Článek 5*

### **Povinnost provozovatelů letadel doplnit palivo**

1. Roční množství leteckého paliva načerpaného daným provozovatelem letadel na daném letišti Unie činí nejméně 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva, aniž je dotčeno množství paliva, které má být načerpáno, aby byly dodrženy platné předpisy týkající se bezpečnosti paliva.

2. Provozovatel letadel může požádat příslušný úřad uvedený v čl. 10 odst. 4, aby lety na některých stávajících nebo nových trasách kratších než 1200 kilometrů z letiště Unie byly osvobozeny od povinnosti stanovené v odstavci 1 tohoto článku. Tato vzdálenost se měří metodou ortodromické dráhy letu.

Tato žádost musí být podána nejméně tři měsíce před datem použitelnosti zamýšlené výjimky. Tato žádost musí obsahovat náležité odůvodnění vycházející z vážných a opakovaných provozních obtíží při doplňování paliva do letadel na daném letišti Unie, kvůli nimž není možné provádět otočné lety v přiměřené době, nebo ze strukturálních obtíží s dodávkami paliva vyplývajících ze zeměpisných charakteristik daného letiště Unie, které vedou k výrazně vyšším cenám paliv v porovnání s průměrnými cenami podobných paliv na jiných letištích Unie, zejména v důsledku zvláštních omezení přepravy pohonných hmot nebo omezené dostupnosti paliv na tomto letišti.

Příslušný úřad tuto žádost posoudí a s ohledem na poskytnuté odůvodnění může požádat o doplňující informace.

Příslušný úřad rozhodne o této žádosti nejpozději jeden měsíc přede dnem použitelnosti zamýšlené výjimky. Udělená výjimka má omezenou dobu platnosti nepřesahující jeden rok, po jejímž uplynutí se na žádost provozovatele letadel přezkoumá.

Nepřijetí rozhodnutí podle čtvrtého pododstavce tohoto odstavce ve lhůtě v něm stanovené se považuje za implicitní rozhodnutí o povolení použít požadovanou výjimku po dobu jednoho roku, přičemž bude následně na žádost provozovatele letadla proveden přezkum.

Příslušný orgán oznámí seznam povolených výjimek Komisi, která jej zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* a nejméně jednou ročně jej aktualizuje.

Na základě písemné stížnosti podané členským státem, provozovatelem letadla, řídicím orgánem dotčeného letiště Unie, dodavatelem paliva nebo z vlastního podnětu může Komise po posouzení odůvodnění udělené výjimky na základě kritérií stanovených ve druhém pododstavci tohoto odstavce prostřednictvím prováděcího aktu přijatého v souladu s čl. 13a odst. 2 požádat příslušný orgán, aby přijal rozhodnutí o zrušení této výjimky od začátku příštího plánovacího období ve smyslu čl. 2 písm. d) nařízení (EHS) č. 95/93. Pokud toto plánovací období začíná dříve než dva měsíce po vyhlášení prováděcího aktu, rozhodnutí o zrušení výjimky se začne uplatňovat od začátku následujícího plánovacího období.

## *Článek 6*

### **Povinnosti letišť v Unii usnadnit přístup k udržitelným leteckým palivům**

Řídicí orgán letišť Unie přijme nezbytná opatření k usnadnění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům s obsahem podílu udržitelných leteckých paliv v souladu s tímto nařízením.

Pokud provozovatelé letadel oznámí příslušnému úřadu členského státu v místě, kde se letiště nachází, potíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva na daném letišti v Unii, příslušný úřad požádá řídicí orgán dotčeného letiště v Unii, aby poskytl informace nutné k prokázání splnění požadavků odstavce 1. Řídicí orgán dotčeného letiště v Unii poskytne tyto informace bez zbytečného prodlení. Příslušný úřad předá tyto informace agentuře za účelem vypracování technické zprávy uvedené v článku 12.

Na žádost příslušného úřadu řídicí orgán letišť Unie přijme nezbytná opatření ke zjišťování a řešení nedostatků ohledně odpovídajícího přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva v souladu s tímto nařízením.

## Článek 7

### **Povinnost provozovatelů letadel podávat zprávy**

Do 31. března každého roku, za který se podává zpráva, oznámí provozovatelé letadel příslušným orgánům a agentuře následující informace týkající se daného vykazovaného období:

- a) celkové množství leteckého paliva načerpaného na každém letišti v Unii, vyjádřené v tunách;
- b) roční potřebné množství leteckého paliva podle letiště v Unii, vyjádřené v tunách;
- c) roční nenatankované množství podle letiště v Unii. Pokud je roční nenatankované množství záporné nebo pokud je nižší než 10 % ročního potřebného množství leteckého paliva, vykáže se roční nenatankované množství jako 0;
- d) celkové množství udržitelného leteckého paliva koupeného od dodavatelů leteckého paliva za účelem provozování letů obchodní letecké dopravy z letišť v Unii, vyjádřené v tunách;
- e) ke každému nákupu udržitelného leteckého paliva název dodavatele leteckého paliva, nakoupené množství vyjádřené v tunách, konverzní technologii, charakteristiky a původ surovin použitých k výrobě a emise během životního cyklu udržitelného leteckého paliva. Pokud jeden nákup zahrnuje udržitelná letecká paliva s rozdílnými charakteristikami, uvedou se ve zprávě tyto informace u každého typu udržitelného leteckého paliva.

Zpráva se předloží v souladu s šablonou uvedenou v příloze II.

Zprávu ověří nezávislý ověřovatel v souladu s požadavky stanovenými v člancích 14 a 15 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES<sup>9</sup> a v prováděcích aktech přijatých na jejím základě.

### *Článek 8*

#### **Nároky provozovatelů letadel za používání udržitelných leteckých paliv**

Provozovatelé letadel si nenárokují výhody plynoucí z použití identické šarže udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému pro obchodování se skleníkovými plyny. Spolu se zprávou uvedenou v článku 7 poskytnou provozovatelé letadel agentuře:

- a) prohlášení o tom, do kterých systémů pro obchodování se skleníkovými plyny jsou zapojeni a ve kterých může být vykázáno použití udržitelných leteckých paliv;
- b) prohlášení o tom, že nevykázali použití identických šarží udržitelných leteckých paliv ve více než jednom systému.

Relevantní informace pro účely vykazování použití udržitelných leteckých paliv podle ustanovení článku 7 tohoto nařízení nebo v systému pro obchodování se skleníkovými plyny poskytnou dodavatelé leteckých paliv provozovatelům letadel bezplatně.

---

<sup>9</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

## Článek 9

### Vykazovací povinnost dodavatelů paliv

Do 31. března každého roku, za něž se podává zpráva, dodají dodavatelé paliv do databáze Unie uvedené v článku 28 směrnice (EU) 2018/2001 následující informace týkající se vykazovaného období:

- a) objem leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii;
- b) objem udržitelného leteckého paliva dodaného na každé letiště v Unii, a to pro každý typ udržitelného leteckého paliva, jak je to popsáno v bodě c);
- c) konverzní technologii, charakteristiku a původ surovin použitých pro výrobu a emise během životního cyklu každého typu udržitelných leteckých paliv dodávaných na letištích Unie;
- d) roční průměrnou celkovou koncentraci aromatických uhlovodíků, naftalenů a síry v leteckých palivech dodávaných na každém letišti Unie.

Do databáze Unie mají přístup agentura a příslušné úřady. Agentura používá informace obsažené v databázi Unie po jejich ověření na úrovni členského státu v souladu s článkem 28 směrnice (EU) 2018/2001.

## Článek 10

### Příslušný úřad

1. Členské státy jmenují příslušný úřad nebo úřady odpovědné za provádění tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, letišť v Unii a dodavatelům paliv. Členské státy o tom uvědomí Komisi.
2. Agentura příslušným úřadům zašle údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv, pro něž jsou úřady příslušné podle odstavců 3, 4 a 5.

3. Členský stát, jehož příslušný úřad nebo úřady uvedené v odstavci 1 tohoto článku jsou odpovědné za daného provozovatele letadel, se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009<sup>10</sup>.
4. Členský stát, jehož příslušný úřad nebo úřady uvedené v odstavci 1 tohoto článku jsou odpovědné za dané letiště Unie, se určí na základě místní příslušnosti.
5. Členským státem, jehož příslušný úřad nebo úřady uvedené v odstavci 1 tohoto článku jsou odpovědné za dané dodavatele leteckých paliv, je členský stát, v němž má dodavatel leteckého paliva své sídlo.

V případě dodavatelů leteckých paliv, kteří nemají sídlo v členském státě, je dotčeným členským státem ten členský stát, v němž dodavatel leteckého paliva dodal nejvíce leteckých pohonných hmot v roce 2023 nebo v prvním roce poskytování leteckých pohonných hmot na trhu EU, podle toho, co nastane později. Dodavatel leteckých paliv může předložit svému příslušnému úřadu odůvodněnou žádost o převedení do jiného členského státu, pokud v průběhu dvou let předcházejících podání žádosti dodal většinu svých leteckých pohonných hmot v tomto druhém členském státě. Rozhodnutí o převedení se přijme do devíti měsíců od podání žádosti, podléhá souhlasu příslušných úřadů členského státu převedení a Komise a vstoupí v platnost na začátku vykazovaného období následujícího po dni uvedeného rozhodnutí.

---

<sup>10</sup> Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES (Úř. věst. L 219, 22.8.2009, s. 1).

## Článek 11

### Prosazování

1. Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení přijatých podle tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí tato ustanovení Komisi nejpozději do 31. prosince 2023 a bezodkladně pak veškeré následné související změny.
2. Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadel, který nesplní povinnosti stanovené v článku 5, podléhal pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného množství.
3. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nesplní povinnosti týkající se minimálního podílu udržitelných leteckých paliv stanovené v článku 4, podléhal pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelného leteckého paliva za tunu a množství leteckých paliv, která nesplňují minimální podíl uvedený v článku 4 a příloze I.
4. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nesplní povinnosti týkající se minimálního podílu syntetických leteckých paliv stanovené v článku 4, podléhal pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou syntetického leteckého paliva a konvenčního leteckého paliva za tunu a množství leteckého paliva, které nesplňuje minimální podíl uvedený v článku 4 a příloze I.
5. V rozhodnutí o uložení pokut uvedených v odstavcích 3 a 4 příslušný úřad vysvětlí metodiku použitou ke stanovení ceny leteckého paliva, udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na trhu Unie na základě ověřitelných a objektivních kritérií, včetně poslední dostupné technické zprávy uvedené v článku 12.

6. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckých paliv, který nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o minimální podíl udržitelných leteckých paliv nebo syntetických paliv v daném vykazovaném období, dodal v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, také množství paliva odpovídající uvedenému deficitu. Splněním této povinnosti se dodavatel paliv nezbavuje povinnosti uhradit sankce stanovené v odstavcích 3 a 4 tohoto článku.
7. Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností a výběru pokut.
8. Členské státy by měly zajistit, aby příjmy z pokut nebo jejich finanční ekvivalent byly využity na podporu výzkumných a inovačních projektů v oblasti udržitelných leteckých paliv, výroby udržitelných leteckých paliv nebo mechanismů umožňujících překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy.

## *Článek 12*

### **Shromažďování a zveřejňování údajů**

Agentura každý rok zveřejní technickou zprávu na základě ročních zpráv uvedených v člancích 7 a 9 a předloží ji Radě a Evropskému parlamentu. Tato zpráva obsahuje alespoň tyto informace:

- a) množství udržitelného leteckého paliva nakoupené provozovateli letadel na úrovni Unie pro použití při letech obchodní letecké dopravy z letiště v Unii, agregovaně a podle letišť v Unii;
- b) množství udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva dodaného na úrovni Unie agregovaně a podle letiště Unie a analýzu schopnosti dodavatelů v každém členském státě splnit plánovaný harmonogram začlenění;

- ba) množství udržitelného leteckého paliva dodaného ve třetích zemích, s nimiž Unie nebo Unie a její členské státy uzavřely dohodu o leteckých službách, a pokud je to možné, i v jiných třetích zemích;
- c) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech ve výrobě a používání udržitelných leteckých paliv v Unii a třetích zemích, s nimiž Unie nebo Unie a její členské státy uzavřely dohodu o leteckých službách, a pokud možno v jiných třetích zemích. Stav trhu zahrnuje informace o vývoji cenového rozdílu mezi udržitelnými leteckými palivy a fosilními palivy;
- d) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 letišti;
- e) stav dodržování povinností každým provozovatelem letadel a dodavatelem leteckých paliv, který má podle tohoto nařízení povinnost během vykazovaného období;
- f) původ a charakteristiky všech udržitelných leteckých paliv zakoupených provozovateli letadel pro použití při letech z letišť v Unii;
- g) roční průměrnou koncentraci celkového množství aromatických uhlovodíků, naftalenů a síry v leteckých palivech dodávaných na úrovni Unie agregovaně a podle letišť Unie.

Agentura při vypracovávání této zprávy konzultuje výbor uvedený v čl. 13a odst. 1.

### *Článek 13*

#### **Přechodné období**

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

## *Článek 13a*

### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor Iniciativy pro letecká paliva RefuelEU (dále jen „výbor“). Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

## *Článek 14*

### **Zprávy a přezkum**

Do 1. ledna 2027 a poté každých pět let předloží útvary Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o vývoji trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na vnitřní trh Unie v oblasti letecké dopravy, včetně možného rozšíření působnosti tohoto nařízení na další zdroje energie a další typy syntetických paliv definované ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie, zejména na elektřinu a vodík, možné revize minimálních podílů uvedených v článku 4 a příloze I a výše pokut. Zpráva zohlední vývoj politiky v jiných zemích, a to i v souvislosti s mnohostrannými a dvoustrannými dohodami s Unií, a její součástí je podrobné posouzení dopadu tohoto nařízení na propojení ostrovů a odlehlých území, konkurenceschopnost evropských leteckých dopravců a letištních uzlů vůči jejich konkurentům v sousedních zemích, únik uhlíku a případně informace o vývoji možného politického rámce pro zavádění udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO. Zpráva musí rovněž obsahovat informace o technologickém pokroku v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro udržitelná letecká paliva, včetně pokroku týkajícího se snížení emisí jiných než CO<sub>2</sub>.

Zpráva může obsahovat zvážení, zda by mělo být toto nařízení změněno, a pokud to bude vhodné, možnosti změn v souladu s případným politickým rámcem pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO.

Útvary Komise zváží mimo jiné možnosti začlenění mechanismů na podporu výroby a využívání udržitelných leteckých paliv, včetně shromažďování a využívání finančních prostředků, a dalších mechanismů umožňujících překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy. Cílem těchto mechanismů by mělo být omezení nepříznivých dopadů tohoto nařízení na leteckou konektivitu, zabránit přesunu dopravy směrem k letištním uzlům ve třetích zemích a zmírnit úniky uhlíku.

Zejména pokud na mezinárodní úrovni nebude do 31. prosince 2026 zaveden povinný systém pro používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety s podobnou úrovní ambicí v porovnání s požadavky stanovenými v tomto nařízení nebo mechanismů vytvořených na mezinárodní úrovni, které by umožnily předcházet riziku úniku uhlíku a narušení hospodářské soutěže v mezinárodní letecké dopravě, Komise zváží cílené mechanismy, které by předešly těmto dopadům, včetně případného rozšíření nařízení (EU)...<sup>11</sup> na mezinárodní leteckou dopravu, jakož i další druhy opatření zohledňující konečné místo určení mimo území Unie.

Komise při vypracovávání této zprávy konzultuje výbor uvedený v čl. 13a odst. 1 nejméně šest měsíců před jejím přijetím.

---

<sup>11</sup> NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, [...] kterým se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích

## Článek 15

### Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 1. ledna 2023.

Články 4 a 5 se však použijí ode dne 1. ledna 2025 a články 7 a 9 se použijí ode dne 1. dubna 2024 pro vykazované období roku 2023.

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

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda/předsedkyně*

*Za Radu  
předseda/předsedkyně*

### **Příloha I (podíly na objemu)**

- a) Ode dne 1. ledna 2025 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 2 %;
- b) ode dne 1. ledna 2030 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 6 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 0,7 %;
- c) ode dne 1. ledna 2035 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 20 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 5 %;
- d) ode dne 1. ledna 2040 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 32 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 8 %;
- e) ode dne 1. ledna 2045 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 38 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 11 %;
- f) ode dne 1. ledna 2050 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 63 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 28 %.

### **Příloha II – Vzor pro zprávy provozovatelů letadel**

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

### **Šablona pro provozovatele letadel podávající zprávy o nákupech udržitelných leteckých paliv**

Dodavatel paliva	Nakoupené množství (v tunách)	Konverzní technologie	Charakteristiky	Původ surovin	Emise během životního cyklu