

V Bruseli 2. júna 2022
(OR. fr, en)

9805/22

**Medziinštitucionálny 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

VÝSLEDOK ROKOVANIA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	8859/22
Č. dok. Kom.:	10884/21 REV1 + ADD1-3
Predmet:	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu – „ReFuel Aviation“ – všeobecné smerovanie

Delegáciám v prílohe zasielame pre informáciu znenie, o ktorom Rada pre dopravu, telekomunikácie a energetiku (doprava) na zasadnutí 2. júna 2022 dosiahla všeobecné smerovanie k uvedenému návrhu.

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu

(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,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

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 únijskeho hospodárstva. Je silným hnacím motorom hospodárskeho rastu, pracovných miest, obchodu a cestovného ruchu, ako aj prepojenosti a mobility podnikov aj občanov, najmä v rámci vnútorného trhu Únie s leteckou dopravou. Rast leteckých dopravných služieb výrazne prispel k zlepšeniu prepojenosti v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami a bol významným faktorom hospodárstva Únie.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

- (2) Od roku 2020 je letecká doprava jedným z odvetví, ktoré najviac zasiahla kríza spôsobená ochorením covid-19. S výhľadom na blížiaci sa koniec pandémie sa očakáva, že letecká doprava sa v nadchádzajúcich rokoch postupne obnoví a zotaví na predkrízovú úroveň. Zároveň sa od roku 1990 zvyšujú emisie z tohto odvetvia a rastúci trend emisií by sa mohol po skončení pandémie obnoviť. Preto sa treba pripraviť na budúcnosť a urobiť potrebné úpravy na zabezpečenie dobre fungujúceho trhu leteckej dopravy, ktorý prispieva k dosiahnutiu cieľov Únie v oblasti klímy a vyznačuje sa vysokou úrovňou prepojenosti, bezpečnosti a ochrany.
- (3) Fungovanie odvetvia leteckej dopravy v Únii podmieňuje jeho cezhraničný charakter v celej Únii a globálny rozmer. Vnútorňý trh leteckej dopravy je jedným z najintegrovanejších odvetví v Únii a riadi sa jednotnými pravidlami o prístupe na trh a prevádzkovými podmienkami. Vonkajšiu politiku v oblasti leteckej dopravy určujú pravidlá, ktoré stanovuje na celosvetovej úrovni Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), ako aj komplexné viacstranné alebo dvojstranné dohody medzi Úniou alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami.
- (4) Na trhu leteckej dopravy v celej Únii prebieha medzi hospodárskymi subjektmi silná hospodárska súťaž, ktorá si vyžaduje rovnaké podmienky. Stabilita a prosperita trhu leteckej dopravy a jeho hospodárskych subjektov sa opiera o jasný a harmonizovaný politický rámec, ktorý umožňuje prevádzkovateľom lietadiel, letiskám a iným aktérom v oblasti letectva vykonávať svoju činnosť na základe rovnakých príležitostí. V prípade narušenia trhu hrozí znevýhodnenie prevádzkovateľov lietadiel alebo letísk v porovnaní s vnútornými alebo vonkajšími konkurentmi. Na druhej strane to môže viesť k strate konkurencieschopnosti odvetvia leteckej dopravy a leteckej prepojenosti 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 pohonných hmôt môžu ovplyvniť hospodársku výkonnosť prevádzkovateľov lietadiel a negatívne ovplyvniť hospodársku súťaž na trhu. 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 prispôsobili svoje stratégie dopĺňania paliva. Tankovanie paliva do zásoby (tankering) 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 leteckým spoločnostiam prevádzkujúcim lety na podobných trasách. To môže mať nepriaznivé účinky na konkurencieschopnosť odvetvia 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.
- (6) Kľúčovým cieľom spoločnej dopravnej politiky je udržateľný rozvoj. To si vyžaduje integrovaný prístup zameraný na zabezpečenie jednak účinného fungovania dopravných systémov Únie a jednak ochrany životného prostredia. Na udržateľný rozvoj leteckej dopravy treba zaviesť opatrenia zamerané na zníženie emisií uhlíka z lietadiel lietajúcich z letísk Únie. Takéto opatrenia by mali prispieť k splneniu cieľov Únie v oblasti klímy do roku 2030 a 2050.

- (7) V oznámení o stratégii udržateľnej a inteligentnej mobility³, ktoré Komisia prijala v decembri 2020, sa uvádza postup na dosiahnutie ekologickej a digitálnej transformácie dopravného systému EÚ a zvýšenie jeho odolnosti. Dekarbonizácia odvetvia leteckej dopravy je nevyhnutným a náročným procesom, najmä v krátkodobom horizonte. Technologický pokrok, o ktorý sa usilujú európske a vnútroštátne výskumné a inovačné programy v leteckej doprave, prispel v posledných desaťročiach k významnému zníženiu emisií. Celosvetový rast leteckej dopravy však prekonal pokles emisií v tomto odvetví. Zatiaľ čo sa očakáva, že v nasledujúcich desaťročiach nové technológie pomôžu znížiť závislosť leteckej dopravy na krátke vzdialenosti od fosílnych zdrojov energie, jediné riešenie na dosiahnutie významnej dekarbonizácie v prípade všetkých doletov, a to aj z krátkodobého hľadiska, ponúkajú udržateľné letecké palivá. Tento potenciál je však v súčasnosti do veľkej miery nevyužitý.
- (8) Udržateľné letecké palivá sú kvapalné, priamo využiteľné palivá, plne nahraditeľné konvenčnými leteckými palivami a kompatibilné s existujúcimi leteckými motormi. Viaceré postupy výroby udržateľných leteckých palív získali celosvetovú certifikáciu na použitie v civilnom alebo 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 mohli prispieť k zníženiu obsahu aromatických uhlíkovodíkov v konečnom palive, ktoré používa prevádzkovateľ, čo by prispelo k zníženiu emisií iných látok ako CO₂. Očakáva sa, že ďalšie alternatívy pohonu lietadiel, ako je elektrická energia alebo kvapalný vodík, postupne prispajú k dekarbonizácii leteckej dopravy, najprv v prípade letov na krátke vzdialenosti.
- (9) Postupné zavádzanie udržateľných leteckých palív na trh leteckej dopravy bude pre letecké spoločnosti predstavovať dodatočné náklady na palivo, keďže výroba takýchto palivových technológií je v súčasnosti drahšia ako výroba konvenčného leteckého paliva. Očakáva sa, že sa tým prehĺbia už existujúce otázky týkajúce sa rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy, pokiaľ ide o letecké palivo, a vzniknú ďalšie narušenia medzi prevádzkovateľmi lietadiel a letiskami. Týmto nariadením by sa mali prijať opatrenia na zabránenie tomu, aby sa zavedenie udržateľných leteckých palív negatívne odrazilo na konkurencieschopnosti odvetvia letectva vymedzením harmonizovaných požiadaviek v celej Únii.

³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti [COM(2020) 789 final, 9.12.2020].

- (10) Na celosvetovej úrovni reguluje udržateľné letecké palivá organizácia ICAO. Organizácia ICAO predovšetkým stanovuje podrobné požiadavky na udržateľnosť, vysledovateľnosť a započítavanie udržateľných leteckých palív určených na použitie pri prevádzke letov, na ktoré sa vzťahuje systém kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve (CORSIA). Hoci sa v systéme CORSIA stanovujú stimuly a udržateľné letecké palivá sa považujú za neoddeliteľný pilier úsilia zameraného na uskutočniteľnosť dlhodobého ambiciózneho cieľa pre medzinárodnú leteckú dopravu, v súčasnosti neexistuje žiadny povinný systém používania udržateľných leteckých palív v prípade medzinárodných letov. Komplexné mnohostranné alebo dvojstranné dohody o leteckej doprave medzi EÚ 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.
- (11) Na úrovni EÚ sa všeobecné pravidlá pre energiu z obnoviteľných zdrojov v odvetví dopravy stanovujú v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001⁴. 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 jej predchádzajúcom právnom predpise sa stanovili všeobecné ciele pre všetky druhy dopravy, v ktorých sa majú využívať palivá z obnoviteľných zdrojov. Keďže letectvo predstavuje malý trh s palivami a výroba palív z obnoviteľných zdrojov je preň nákladnejšia v porovnaní s inými druhmi dopravy, takéto regulačné rámce by sa mali doplniť o opatrenia špecifické pre leteckú dopravu s cieľom účinne podporiť zavádzanie udržateľných leteckých palív. Okrem toho hrozí, že po transpozícii smernice (EÚ) 2018/2001 členskými štátmi bude trh leteckej dopravy značne fragmentovaný, keby 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.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

- (12) Preto treba stanoviť jednotné pravidlá pre vnútorný trh s leteckou dopravou, ktorými sa doplní smernica (EÚ) 2018/2001 v snahe dosiahnuť jej celkové ciele riešením osobitných potrieb a požiadaviek vyplývajúcich z vnútorného trhu EÚ s leteckou dopravou. Cieľom tohto nariadenia je najmä zabrániť fragmentácii trhu leteckej dopravy, predchádzať možným narušeniam hospodárskej súťaže medzi hospodárskymi subjektmi alebo nekalým praktikám prevádzkovateľov lietadiel spočívajúcich vo vyhýbaní sa nákladom súvisiacim s dopĺňaním paliva a zároveň podporovať využívanie udržateľných leteckých palív. Týmto nariadením by však nemali byť dotknuté povinnosti stanovené v smernici (EÚ) 2018/2001; členské štáty si môžu uplatňovať používanie leteckých palív, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, na dosiahnutie cieľov stanovených v uvedenej smernici za podmienok a v rámci obmedzení uvedenej smernice.
- (13) Jeho cieľom je tiež v prvom rade stanoviť rámec pre obnovu a zachovanie rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy, pokiaľ ide o používanie leteckých palív. Takýto rámec by mal zabrániť vzniku rozdielnych požiadaviek v celej Únii, ktoré by posilnili praktiky dopĺňania paliva narušajúce hospodársku súťaž medzi prevádzkovateľmi lietadiel alebo konkurenčne znevýhodňovali niektoré letiská oproti iným. V druhom rade je jeho cieľom vytvoriť prísne pravidlá na trhu leteckej dopravy EÚ, ktorými sa zaistí postupné zvyšovanie podielov udržateľných leteckých palív na letiskách Únie, ale bez nepriaznivých účinkov na konkurencieschopnosť vnútorného trhu EÚ s leteckou dopravou.
- (14) Je nevyhnutné stanoviť harmonizované pravidlá na celom vnútornom trhu EÚ, ktoré sa budú priamo a jednotne vzťahovať jednak na účastníkov trhu leteckej dopravy a jednak na účastníkov trhu s leteckými palivami. 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 cieľových hodnôt dodávok udržateľných leteckých palív. Tieto cieľové hodnoty by sa mali dôkladne určiť so zreteľom na ciele dobre fungujúceho trhu leteckej dopravy, potrebu dekarbonizovať sektor letectva a aktuálny stav odvetvia udržateľných leteckých palív.

(15) 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 lietadlá podieľajúce sa na humanitárnych, repatriačných a deportačných, pátracích, záchranných akciách, akciách zameraných na zmiernenie následkov katastrof alebo akciách na lekárske účely, ani na colné, policajné a protipožiarne operácie. Lety vykonávané za takých okolností majú totiž osobitný charakter a práve preto ich nemožno plánovať rovnako ako pravidelné lety. Vzhľadom na charakter ich prevádzky nemusí byť možné vždy plniť povinnosti podľa tohto nariadenia, keďže by mohli predstavovať zbytočnú záťaž. S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky na celom jednotnom trhu leteckej dopravy v EÚ by sa toto nariadenie malo vzťahovať na čo najväčší podiel obchodnej leteckej dopravy prevádzkovej z letísk na území EÚ. Zároveň je v záujme zachovania leteckého prepojenia v prospech občanov, podnikov a regiónov EÚ dôležité, aby sa nevytvárala neprimeraná záťaž pre prevádzku leteckej dopravy na malých letiskách. Mala by sa určiť prahová hodnota objemu ročnej 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 leteckej dopravy s odletom z letísk v Únii. Okrem toho by členské štáty mali mať možnosť rozhodnúť, že letisko nachádzajúce sa na ich území, ktoré túto prahovú hodnotu nedosahuje, by sa na účely tohto nariadenia malo považovať za letisko Únie, a preto by malo podliehať tomuto nariadeniu. Z rovnakých dôvodov by sa mala vymedziť prahová hodnota, na základe ktorej budú z rozsahu pôsobnosti nariadenia vyňatí prevádzkovatelia lietadiel, ktorí uskutočňujú veľmi nízky počet odletov z letísk na území EÚ.

- (16) Mal by sa podporovať vývoj a zavádzanie udržateľných leteckých palív s vysokým potenciálom udržateľnosti, obchodnej vyspelosti a vysokým inovačným potenciálom a potenciálom rastu na uspokojenie budúcich potrieb. To by malo podporiť vytváranie inovatívnych a konkurencieschopných trhov s 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 úsilie Únie o vysokú úroveň ochrany životného prostredia. Na tento účel by mali byť oprávnené všetky biopalivá, ktoré spĺňajú kritériá udržateľnosti a emisií skleníkových plynov stanovené v smernici (EÚ) 2018/2001 a ktoré sú certifikované v súlade s uvedenou smernicou, s výnimkou biopalív vyrábaných z „potravinárskych a krmovínarských plodín“, palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílna letecká palivá vyrobené z odpadu, ktoré spĺňajú prahovú hodnotu úspor emisií skleníkových plynov uvedenú v uvedenej smernici. V tejto súvislosti by sa v záujme zabezpečenia súladu s ostatnými súvisiacimi politikami EÚ mala oprávnenosť biopalív, palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu a fosílnych leteckých palív vyrobených z odpadu zakladať na kritériách udržateľnosti a prahových hodnotách stanovených v smernici 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 dosiahnutie dekarbonizácie leteckej dopravy už v krátkodobom horizonte. Podiel z obnoviteľných zdrojov na palivách vyrábaných prostredníctvom spoločného spracovania by mal byť oprávnený podľa vymedzenia udržateľných leteckých palív, pokiaľ sa podiel z obnoviteľných zdrojov vyrába zo surovín uvedených v smernici (EÚ) 2018/2001 s výnimkou biopalív vyrábaných z „potravinárskych a krmovínarských plodín“ vymedzených v článku 2 ods. 2 bode 40 uvedenej smernice, a mal by sa určovať v súlade s metodikou stanovenou v delegovanom akte [XXX].

Do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia by sa mali zahrnúť aj syntetické nízkouhlíkové palivá pre letectvo, ktoré dosahujú podobné vysoké zníženie emisií skleníkových plynov ako palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu.

- (16a) Biopalivá okrem pokročilých biopalív vymedzených v článku 2 ods. 2 bode 34 smernice (EÚ) 2018/2001 a okrem biopalív vyrábané zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k uvedenej smernici, ktoré na letiská Únie dodáva každý dodávateľ palív, by vzhľadom na svoje použitie v kozmetike a krmivách mali predstavovať maximálne 3 % na účely dodržiavania minimálnych podielov udržateľných leteckých palív, ktoré sa majú dodávať na každom letisku Únie podľa tohto nariadenia.

- (17) Z dôvodov udržateľnosti by nemali byť oprávnené palivá založené na potravinárskych a krmovínárskych plodinách. Nepriama zmena využívania pôdy nastáva najmä vtedy, keď pestovanie plodín na výrobu biopalív vytláča tradičné pestovanie plodín na potravinárske a krmovínárske 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 tohto vplyvu 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, 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 krmovínárskych plodinách nemali podporovať. Tento prístup je v súlade s politikou Únie, a najmä so smernicou (EÚ) 2018/2001, ktorou sa obmedzuje a stanovuje strop, pokiaľ ide o 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, ktorá dokáže anulovať niektoré alebo všetky úspory emisií skleníkových plynov z jednotlivých biopalív, vyvoláva nepriama zmena využívania pôdy aj riziká pre biodiverzitu. Toto riziko je 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 krmovínárskych plodinách bezvýznamné, keďže viac než 99 % v súčasnosti používaných leteckých palív má fosilný pôvod. Preto je vhodné predísť vzniku potenciálne veľkého dopytu po biopalivách založených na potravinárskych a krmovínárskych 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 zo sektoru cestnej dopravy do sektoru letectva. Je nevyhnutné takýto posun obmedziť na minimum, keďže cestná doprava v súčasnosti zostáva zďaleka najviac znečisťujúcim odvetvím dopravy.

- (18) [...]
- (19) 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 narušeniu trhu s leteckými dopravnými službami by sa letiskám Únie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, mali dodávať jednotné minimálne podiely udržateľných leteckých palív. V snahe vytvoriť jasný a predvídateľný právny rámec, a tým podporiť rozvoj trhu a zavádzanie najudržateľnejších a najinovatívnejších palivových technológií s potenciálom rastu na uspokojenie budúcich potrieb, by sa v tomto nariadení malo stanoviť časom postupné zvyšovanie minimálnych podielov udržateľných leteckých palív vrátane syntetických leteckých palív. Stanovenie osobitnej čiastkovej povinnosti pre syntetické letecké palivá je potrebné vzhľadom na významný dekarbonizačný potenciál takýchto 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 3- až 6-krát viac, než je trhová cena konvenčného leteckého paliva. V tomto nariadení by sa preto mala zaviesť osobitná čiastková povinnosť pre túto technológiu. Dodávatelia palív by mali mať možnosť dosiahnuť minimálne podiely stanovené v tomto nariadení použitím syntetických nízkouhlíkových palív pre letectvo získavaných z nízkouhlíkového vodíka, ktoré dosahujú podobné vysoké zníženie emisií skleníkových plynov ako palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu.
- (20) 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 naplánovať dostatočný čas na prípravu, ktorý odvetviu palív z obnoviteľných zdrojov umožní vyvinúť zodpovedajúcu výrobnú kapacitu. Dodávky udržateľných leteckých palív by sa mali stať povinnosťou od roku 2025. S cieľom poskytnúť trhu právnu istotu a predvídateľnosť a trvalo stimulovať investície do kapacít na výrobu udržateľných leteckých palív by podmienky tohto nariadenia mali byť dlhodobou stabilné.

(20a) Keďže sa v nariadení nevymedzuje maximálny podiel udržateľných leteckých palív vo všetkých leteckých palivách, letecké spoločnosti a dodávatelia 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. Trh by preto mal mať naďalej možnosť dodávať a využívať väčšie množstvá udržateľných leteckých palív ako tie, ktoré sú potrebné na uplatňovanie minimálnych podielov stanovených v tomto nariadení. Okrem toho s cieľom ďalej posilniť dekarbonizáciu v sektore letectva a vzhľadom na značný dekarbonizačný potenciál syntetických leteckých palív by členské štáty mali mať možnosť uplatňovať počas obmedzeného obdobia a až do konkrétnych stropov vyššie minimálne podiely takýchto palív vrátane syntetických leteckých palív, ako sú podiely stanovené v tomto nariadení, a to na jednom alebo viacerých letiskách Únie, ktoré sa nachádzajú na ich území, ak sa počas predchádzajúceho nahlasovacieho obdobia alebo kedykoľvek pred 1. januárom 2027 v priemere na letiskách Únie dosiahol minimálny podiel týchto palív stanovený v tomto nariadení. Členské štáty by tiež mali mať možnosť neuplatňovať takéto stropy v prípade malých letísk, kde je ročná osobná nevnútroštátna doprava nižšia ako 2 milióny cestujúcich, keďže takéto ďalšia možnosť by nemala nepriaznivý vplyv na vnútorný trh leteckej dopravy. Ak však nie je možné zabezpečiť distribúciu syntetických leteckých palív na všetkých letiskách Únie z dôvodu štrukturálneho nedostatku výroby alebo dodávok takýchto palív v Únii, Komisia by mala prijať rozhodnutie, ktorým sa od členských štátov bude vyžadovať, aby pozastavili uplatňovanie takýchto vyšších vnútroštátnych minimálnych podielov. Ustanoveniami tohto nariadenia by sa členským štátom nemalo brániť v tom, aby vykonávali iné osobitné opatrenia ako tie, ktoré sú stanovené v tomto nariadení, zamerané na uľahčenie používania udržateľných leteckých palív pri vnútroštátnych letoch.

- (21) Zavedením a rozšírením udržateľných leteckých palív na letiskách Únie sa môžu 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 vplyvov 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, ako aj medzi 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 určitého letiska Únie by malo byť úmerné množstvu paliva potrebného na prevádzku letov s odletom z daného letiska bez toho, aby bola dotknutá rezerva paliva, ktorá sa má načerpať tak, aby sa dodržali uplatniteľné pravidlá bezpečnosti týkajúce sa palív, a to najmä nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012⁵. Touto požiadavkou sa zaisťuje, aby sa rovnaké podmienky letovej prevádzky v Únii uplatňovali rovnako na prevádzkovateľov z Únie aj na prevádzkovateľov z tretích krajín, pričom sa zároveň zabezpečí vysoká úroveň ochrany životného prostredia.
- (21a) V tomto nariadení by sa však mala stanoviť možnosť na obmedzený čas oslobodiť prevádzkovateľov lietadiel od povinnosti dopĺňať palivo pred odletom z letísk Únie na konkrétne trate kratšie ako 1200 km v prípade, že títo prevádzkovatelia môžu preukázať vážne a opakujúce sa prevádzkové ťažkosti pri dopĺňaní paliva do lietadiel na danom letisku Únie, ktoré im bránia vykonávať spiatočné lety 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 danom dotknutom letisku by v prvom rade nemali byť výsledkom vyššieho využívania udržateľných leteckých palív na tomto letisku.

⁵ 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).

- (22) Riadiaci orgán letiska Únie, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, by mal prijať potrebné opatrenia na uľahčenie prístupu k udržateľným leteckým palivám, aby nepredstavovali prekážku, pokiaľ ide o využívanie takéhoto paliva. V prípade potreby by príslušné orgány členského štátu, v ktorom sa letisko nachádza, mali mať možnosť požadovať od riadiaceho orgánu letiska Únie, aby poskytol informácie o bezproblémovej distribúcii a dopĺňaní paliva pre prevádzkovateľov lietadiel využívajúcich udržateľné letecké palivá. Príslušné orgány by mali pre riadiace orgány letísk Únie a letecké spoločnosti plniť úlohu spoločného kontaktného miesta pre prípad, že bude potrebné technické objasnenie dostupnosti palivovej infraštruktúry.
- (23) Od prevádzkovateľov lietadiel by sa malo vyžadovať, aby príslušným orgánom a Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) každoročne podávali správy o nákupoch udržateľného leteckého paliva, ako aj o vlastnostiach tohto paliva. Mali by sa poskytovať informácie o vlastnostiach nakúpených udržateľných leteckých palív, ako sú okrem iného povaha a pôvod suroviny, postup konverzie a emisie počas životného cyklu.
- (24) Od prevádzkovateľov lietadiel by sa takisto malo vyžadovať, aby každoročne podávali správy o skutočne načerpaných množstvách leteckého paliva za jednotlivé letiská Únie s cieľom preukázať, že nevykonávali tankering. Správy by mali overovať nezávislí overovatelia a mali by sa zasielať príslušným orgánom a agentúre na monitorovanie a posudzovanie súladu. Nezávislí overovatelia by mali určiť správnosť údajov v správe, pokiaľ ide o potrebné množstvo leteckého paliva na rok, predloženej prevádzkovateľmi pomocou nástroja schváleného Komisiou.
- (25) Od dodávateľov leteckých palív by sa malo vyžadovať, aby v databáze Únie uvedenej v článku 28 smernice (EÚ) 2018/2001 každoročne podávali správy o dodávkach leteckého paliva vrátane udržateľných leteckých palív.
- (25a) Členské štáty by mali určiť jeden alebo viacero príslušných orgánov zodpovedných za presadzovanie uplatňovania tohto nariadenia u prevádzkovateľov lietadiel, na letiskách Únie a u dodávateľov palív. V tomto nariadení by sa mali vymedziť pravidlá pridelovania prevádzkovateľov lietadiel, letísk Únie a dodávateľov palív k príslušným orgánom, ktorí budú za ne zodpovední. Agentúra by mala príslušným orgánom zasielať súhrnné údaje za prevádzkovateľov lietadiel a dodávateľov leteckých palív, pre ktorých sú tieto orgány príslušné. Úroveň súhrnnosti by podľa možnosti mala príslušným orgánom umožniť porovnanie s inými zdrojmi údajov.

- (25b) Agentúra by mala každoročne vypracovať technickú správu a zaslať ju Rade a Európskemu parlamentu. Je to dôležité najmä preto, aby mali jasný prehľad o úrovni dodržiavania tohto nariadenia, používaní udržateľných leteckých palív v Únii a tretích krajinách, stave na trhu vrátane informácií o vývoji cenového rozdielu medzi udržateľnými leteckými palivami a fosílnymi palivami a o zložení leteckého paliva.
- (26) Bez dodatočných postupov nie je možné presne určiť, či prevádzkovatelia lietadiel skutočne fyzicky načerpali podiely udržateľných leteckých palív do nádrží svojich lietadiel na konkrétnych letiskách Únie. Prevádzkovatelia lietadiel by preto mali mať možnosť podávať správy o 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 udržateľného leteckého paliva. Dodávatelia palív môžu preukázať súlad s týmto nariadením použitím systému hmotnostnej bilancie uvedeného v článku 30 smernice (EÚ) 2018/2001.
- (27) Je nevyhnutné, aby si prevádzkovatelia lietadiel mohli uplatňovať používanie udržateľných leteckých palív v rámci systémov skleníkových plynov, ako je systém EÚ na obchodovanie s emisiami alebo CORSIA, a to podľa vlastného uváženia. Je však zásadné, aby toto nariadenie nevedlo k dvojitému započítaniu zníženia emisií. Prevádzkovatelia lietadiel by mali mať možnosť uplatňovať si výhody za používanie identickej šarže udržateľných leteckých palív len raz. Od dodávateľov palív by sa malo vyžadovať, aby prevádzkovateľom lietadiel bezplatne poskytovali všetky informácie, ktoré sa týkajú vlastností udržateľného leteckého paliva predaného danému prevádzkovateľovi lietadiel a ktoré sú relevantné na účely podávania správ zo strany prevádzkovateľa lietadiel podľa tohto nariadenia alebo systémov skleníkových plynov.
- (28) 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 ohrozeniu rovnakých podmienok na vnútornom trhu spôsobeným nedodržaním predpisov. Pri ukladaní pokút by mali orgány zohľadniť vývoj cien leteckého paliva a udržateľného leteckého paliva v roku podávania správ.

- (28b) Prechod z fosílnych palív na udržateľné letecké palivá bude zohrávať významnú úlohu pri uľahčovaní dekarbonizácie. Vzhľadom na skutočnosť, že trh EÚ s udržateľnými leteckými palivami v súčasnosti neexistuje, vysokú úroveň hospodárskej súťaže medzi prevádzkovateľmi lietadiel a významný cenový rozdiel medzi fosílnym kerozínom 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 tomuto cieľu by prispelo použitie príjmov získaných z pokút alebo ekvivalentu týchto príjmov vo finančnej hodnote na podporu výskumných a inovačných projektov v oblasti udržateľných leteckých palív, výroby udržateľných leteckých palív alebo mechanizmov umožňujúcich preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými palivami a konvenčnými leteckými palivami.
- (29) Sankcie pre dodávateľov, ktorí nedodržia cieľové hodnoty stanovené v tomto nariadení, by sa mali doplniť o povinnosť dodať na trh nedodanú časť kvóty v nasledujúcom roku.
- (29a) Na účely dosiahnutia súladu s požiadavkami na minimálny podiel udržateľných leteckých palív by sa malo poskytnúť prechodné obdobie 10 rokov s cieľom poskytnúť dodávateľom leteckého paliva, letiskám Únie a prevádzkovateľom lietadiel primeraný čas na uskutočnenie potrebných investícií do technológií a logistiky. Počas tejto fázy sa letecké palivo, ktoré obsahuje vyšší podiel udržateľného leteckého paliva, smie na určitých letiskách použiť na kompenzáciu nižšieho podielu udržateľných leteckých palív alebo zníženej dostupnosti konvenčných leteckých palív na iných letiskách.
- (30) Toto nariadenie by malo zahŕňať ustanovenia týkajúce sa pravidelného predkladania správ Európskemu parlamentu a Rade o vývoji na trhu leteckej dopravy a na trhu s palivami a o vplyve tohto nariadenia na vnútorný trh Únie s leteckou dopravou, na prepojenosť ostrovov a vzdialených území a na konkurencieschopnosť európskych leteckých dopravcov a letiskových uzlov v porovnaní s ich konkurentmi v susedných krajinách, o účinnosti kľúčových prvkov nariadenia, ako sú minimálne podiely udržateľných leteckých palív, výške pokút alebo vývoji politiky 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 nariadenia.

V týchto správach by Komisia mala v prípade potreby zvážiť možnosti zmien vrátane mechanizmov na podporu výroby a používania 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.

Požiadavka stanovená v tomto nariadení, aby sa zabezpečilo, že na každom letisku Únie bude k dispozícii minimálny podiel udržateľných leteckých palív, by mohla motivovať prevádzkovateľov lietadiel prevádzkujúcich prípojné lety s odletom z letísk Únie s konečným cieľovým miestom mimo Únie, aby prechádzali cez uzlové letiská mimo EÚ, na ktoré sa uvedená požiadavka nevzťahuje, a nie cez uzly EÚ. To by mohlo viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na úkor letísk a prevádzkovateľov Únie využívajúcich takéto letiská a k riziku úniku uhlíka. Keďže neexistuje povinný systém používania udržateľných leteckých palív pre medzinárodné lety na úrovni organizácie ICAO alebo v komplexných mnohostranných alebo dvojstranných dohodách o leteckej doprave medzi EÚ a/alebo jej členskými štátmi a tretími krajinami s podobnou úrovňou ambícií v porovnaní s požiadavkami uvedenými v tomto nariadení a cieľmi Parížskej dohody alebo mechanizmami vyvinutými na medzinárodnej úrovni na zabránenie riziku úniku uhlíka a narušenia hospodárskej súťaže, Komisia by mala zvážiť najmä zriadenie cieľených mechanizmov zameraných na predchádzanie týmto účinkom.

(31) [...].

(31a) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania článku 4 ods. 3 a článku 5 ods. 2 by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o uplatňovanie vyšších minimálnych podielov syntetického leteckého paliva zo strany členských štátov a o výnimky z povinnosti dopĺňať palivo pred odletom, ktoré možno udeliť prevádzkovateľom lietadiel.

(32) Keďže cieľ tohto nariadenia, ktorým je zachovanie rovnakých podmienok na trhu leteckej dopravy v Únii a zároveň zvýšenie používania udržateľných leteckých palív, nemožno pre cezhraničný charakter letectva uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov charakteristík trhu a účinkov opatrenia 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 neprekračuje toto nariadenie rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

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

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje na prevádzkovateľov lietadiel, letiská Únie a dodávateľov leteckého paliva.

Členský štát môže v prípade potreby rozhodnúť, že letisko nachádzajúce sa na jeho území sa má na účely tohto nariadenia považovať za letisko Únie. Dotknutý členský štát oznámi svoje rozhodnutie Komisii a Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) rok pred nadobudnutím účinnosti tohto rozhodnutia. Komisia uverejní tieto informácie v *Úradnom vestníku Európskej únie* a poskytne aktualizovaný a konsolidovaný zoznam dotknutých letísk, ktorý bude ľahko prístupný.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- „letisko Únie“ je letisko vymedzené v článku 2 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES⁶, na ktorom objem osobnej dopravy počas vykazovaného obdobia prevýšil 1 milión cestujúcich alebo objem nákladnej dopravy prevýšil 100 000 ton a ktoré sa nenachádza v jednom z najvzdialenejších regiónov vymenovaných v článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
- „riadiaci orgán letiska“ je subjekt uvedený v článku 3 smernice 96/67/ES⁷, alebo ak dotknutý členský štát vyhradil správu centralizovanej infraštruktúry pre distribučné palivové systémy inému orgánu podľa článku 8 smernice 96/67/ES, tento iný orgán;
- „prevádzkovateľ lietadla“ je osoba, ktorá počas vykazovaného obdobia vykonala aspoň 500 letov obchodnej leteckej dopravy s odletom z letísk Únie, alebo vlastník lietadla, ak uvedenú osobu nemožno identifikovať,
- „let obchodnej leteckej dopravy“ je let prevádzkovaný na účely prepravy cestujúcich, nákladu alebo pošty za úhradu alebo na nájom alebo lety na účely pracovných ciest,
- „letecké palivo“ je palivo vyrobené na priame použitie v lietadle,

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch.

⁷ 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).

- „udržateľné letecké palivá“ sú priamo využiteľné letecké palivá, ktoré sú buď: biopalivá, ktoré spĺňajú kritériá udržateľnosti a úspor emisií skleníkových plynov stanovené v článku 29 smernice (EÚ) 2018/2001 a sú certifikované v súlade s článkom 30 uvedenej smernice, s výnimkou biopalív vyrábaných z „potravinárskych a krmovínárskych plodín“ vymedzených v článku 2 druhom odseku bode 40 uvedenej smernice, b) syntetické letecké palivá alebo c) fosílné palivá vyrobené z odpadu vymedzené v článku 2 druhom odseku bode 35 smernice (EÚ) 2018/2001, ktoré spĺňajú prahovú hodnotu úspor emisií skleníkových plynov uvedenú v článku 25 ods. 2 druhom pododseku uvedenej smernice,
- „šarža“ je množstvo udržateľných leteckých palív, ktoré možno identifikovať podľa čísla a ktoré možno vysledovať,
- „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 počas spaľovania, vypočítané v súlade s článkom 31 smernice (EÚ) 2018/2001,
- „syntetické letecké palivá“ sú priamo využiteľné letecké palivá, ktoré sú palivami z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 2 bode 36 smernice (EÚ) 2018/2001, ktoré spĺňajú prahovú hodnotu úspor emisií skleníkových plynov uvedenú v článku 25 ods. 2 prvom pododseku uvedenej smernice,
- „syntetické nízkouhlíkové palivá pre letectvo“ sú syntetické priamo využiteľné letecké palivá získavané z nízkouhlíkového vodíka, ktorých úspory emisií skleníkových plynov počas životného cyklu vyplývajúce z ich používania predstavujú aspoň 70 %,
- „konvenčné letecké palivá“ sú palivá vyrobené z fosílnych neobnoviteľných zdrojov uhl'ovodíkových palív používané v letectve,
- „dodávateľ leteckého paliva“ je dodávateľ paliva podľa vymedzenia v článku 2 druhom odseku bode 38 smernice (EÚ) 2018/2001, ktorý dodáva letecké palivo na letisku Únie,
- „rok podávania správ“ je obdobie jedného roka od 1. januára do 31. decembra, počas ktorého sa majú predložiť správy uvedené v článkoch 7 a 9,

- „vykazované obdobie“ je obdobie od 1. januára do 31. decembra roku, ktorý predchádza roku podávania správ,
- „potrebné množstvo leteckého paliva na rok“ je množstvo leteckého paliva, ktoré sa v prílohe IV k nariadeniu Komisie 965/2012⁸ nazýva ako „palivo na let“ a „palivo na rolovanie“, potrebné na prevádzku všetkých letov obchodnej leteckej dopravy uskutočnených prevádzkovateľom lietadla s odletom z daného letiska Únie počas vykazovaného obdobia,
- „ročné množstvo bez tankeringu“ je rozdiel medzi potrebným množstvom leteckého paliva na rok a skutočným množstvom načerpaného paliva prevádzkovateľom lietadla pred odletmi z daného letiska Únie počas vykazovaného obdobia,
- „celkové ročné množstvo bez tankeringu“ je súčet ročných množstiev bez tankeringu prevádzkovateľa lietadla na všetkých letiskách Únie počas vykazovaného obdobia,
- „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. Dodávatelia leteckého paliva zabezpečujú, aby všetko letecké palivo sprístupnené prevádzkovateľom lietadiel na každom letisku Únie obsahovalo minimálny podiel udržateľného leteckého paliva vrátane minimálneho podielu syntetických leteckých palív v súlade s hodnotami a dátumami uplatňovania stanovenými v prílohe I.

Táto povinnosť sa považuje za splnenú, ak sa podiely uvedené v prvom pododseku dosiahnu použitím syntetických nízkouhlíkových palív pre letectvo.

⁸ 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).

2. Biopalivá okrem pokročilých biopalív vymedzených v článku 2 ods. 2 bode 34 smernice (EÚ) 2018/2001 a okrem biopalív vyrábaných zo surovín uvedených v časti B prílohy IX k uvedenej smernici, ktoré na letiská Únie dodáva každý dodávateľ palív, predstavujú za každé vykazované obdobie maximálne 3 % na účely dodržiavania minimálnych podielov uvedených v odseku 1 a prílohe I.

3. Ak z technickej správy uvedenej v článku 12 vyplýva, že sa počas predchádzajúceho vykazovaného obdobia alebo kedykoľvek pred 1. januárom 2027 v priemere na letiskách Únie dosiahol minimálny podiel udržateľných leteckých palív vrátane syntetického leteckého paliva stanovený v prílohe I, členský štát môže na účely odseku 1 uplatňovať vyšší minimálny podiel syntetického leteckého paliva, ako je podiel stanovený v prílohe I, a to na jednom alebo viacerých letiskách Únie, ktoré sa nachádzajú na jeho území, počas nasledujúcich vykazovaných období do 31. decembra 2034. Dotknutý členský štát prijaté opatrenie oznámi ostatným členským štátom a Komisii. Komisia uverejní tieto informácie v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Ak v nadväznosti na prijatie opatrenia zo strany dotknutého členského štátu podľa prvého pododseku tohto odseku nie je možné dosiahnuť minimálny podiel udržateľných leteckých palív vrátane syntetického leteckého paliva stanovený v prílohe I počas dvoch po sebe nasledujúcich vykazovaných období v priemere na všetkých letiskách Únie z dôvodu štrukturálneho nedostatku výroby alebo dodávok takýchto palív v Únii, Komisia v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13a ods. 2 prijme rozhodnutie, ktorým požiada členský štát, aby pozastavil uplatňovanie uvedeného opatrenia.

4. Vyšší minimálny podiel, ktorý uplatňuje dotknutý členský štát podľa odseku 3 prvého pododseku, nepresiahne 1 % v období do 31. decembra 2029 a nepresiahne minimálny podiel stanovený pre syntetické letecké palivá v prílohe I o viac ako 3 % v období od 1. januára 2030 do 31. decembra 2034. Tieto stropy sa neuplatňujú na letiskách Únie, na ktorých je ročne nevnútroštátna osobná doprava nižšia ako 2 milióny cestujúcich.

5. Dodávatelia palív môžu preukázať súlad s povinnosťou uvedenou v odseku 1 a s akýmkoľvek opatrením prijatým zo strany členských štátov podľa odseku 3 prvého pododseku použitím systému hmotnostnej bilancie uvedeného v článku 30 smernice (EÚ) 2018/2001.

Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie článku 11 ods. 3 a 4, ak dodávateľ leteckého paliva nedodá za dané vykazované obdobie minimálne podiely stanovené v prílohe I, uvedené chýbajúce množstvo prinajmenšom doplní v nasledujúcom vykazovanom období.

Článok 5

Povinnosť prevádzkovateľov lietadiel dopĺňať palivo

1. Ročné množstvo leteckého paliva, ktoré daný prevádzkovateľ lietadla načerpal na danom letisku Únie, musí predstavovať aspoň 90 % potrebného množstva leteckého paliva na rok bez toho, aby bolo dotknuté množstvo paliva, ktoré sa má načerpať na účely dosiahnutia súladu s platnými bezpečnostnými pravidlami týkajúcimi sa paliva.

2. Prevádzkovateľ lietadla môže požiadať príslušný orgán uvedený v článku 10 ods. 4, aby boli lety na konkrétnej existujúcej alebo novej trase kratšej ako 1 200 km s odletom z letiska Únie oslobodené od povinnosti stanovenej v odseku 1 tohto článku. Uvedená vzdialenosť sa meria metódou ortodromickej dráhy.

Takúto žiadosť predloží najmenej tri mesiace pred dátumom uplatňovania plánovanej výnimky. V uvedenej žiadosti poskytne primerané odôvodnenie založené na vážnych a opakujúcich sa prevádzkových ťažkostiach pri dopĺňaní paliva do lietadiel na danom letisku Únie, ktoré mu bránia v tom, aby v primeranom čase uskutočnil spätočné lety, alebo na štrukturálnych ťažkostiach s dodávkami paliva vyplývajúcich z geografických charakteristík daného letiska Únie, ktoré vedú k výrazne vyšším cenám palív v porovnaní s priemernými cenami uplatňovanými na podobné druhy palív na iných letiskách Únie, a to najmä z dôvodu osobitných obmedzení v oblasti prepravy paliva alebo obmedzenej dostupnosti palív na danom letisku.

Príslušný orgán túto žiadosť posúdi a na základe poskytnutého odôvodnenia môže požiadať o doplňujúce informácie.

Príslušný orgán prijme rozhodnutie o uvedenej žiadosti najneskôr jeden mesiac pred dátumom uplatňovania plánovanej výnimky. Udelená výnimka má obmedzenú platnosť nepresahujúcu jeden rok, po uplynutí ktorej sa preskúma na žiadosť prevádzkovateľa lietadla.

Neprijatie rozhodnutia podľa štvrtého pododseku tohto odseku v lehote v ňom stanovenej sa považuje za konkludentné rozhodnutie o povolení uplatňovať požadovanú výnimku počas jedného roka, po ktorého uplynutí sa na žiadosť prevádzkovateľa lietadla preskúma.

Príslušný orgán oznámi zoznam povolených výnimiek Komisii, ktorá ho uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* a tento zoznam aktualizuje aspoň raz ročne.

Na základe písomnej sťažnosti predloženej zo strany členského štátu, prevádzkovateľa lietadla, riadiaceho orgánu dotknutého letiska Únie, dodávateľa paliva alebo z vlastnej iniciatívy môže Komisia po posúdení odôvodnenia udelenej výnimky na základe kritérií stanovených v druhom pododseku tohto odseku prostredníctvom vykonávacieho aktu prijatého v súlade s článkom 13a ods. 2 požiadať príslušný orgán, aby prijal rozhodnutie, ktorým sa táto výnimka zruší od začiatku nasledujúceho plánovacieho obdobia v zmysle článku 2 písm. d) nariadenia (EHS) č. 95/93. Ak sa toto plánovacie obdobie začne menej ako dva mesiace po uverejnení vykonávacieho aktu, rozhodnutie o zrušení výnimky sa začne uplatňovať od začiatku nasledujúceho plánovacieho obdobia.

Článok 6

Povinnosti letísk Únie uľahčiť prístup k udržateľným leteckým palivám

Riadiace orgány letísk Únie prijímajú potrebné opatrenia na uľahčenie prístupu prevádzkovateľov lietadiel k leteckým palivám obsahujúcim podiely udržateľných leteckých palív v súlade s týmto nariadením.

Ak prevádzkovatelia lietadiel nahlásia príslušnému orgánu členského štátu, v ktorom sa letisko nachádza, sťažnosť prístup k leteckým palivám obsahujúcim udržateľné letecké palivá na danom letisku Únie, príslušný orgán požiada riadiaci orgán uvedeného letiska Únie o poskytnutie informácií potrebných na preukázanie súladu s odsekom 1. Riadiaci orgán dotknutého letiska Únie poskytne informácie bez zbytočného odkladu. Príslušný orgán postúpi tieto informácie agentúre na účely vypracovania technickej správy uvedenej v článku 12.

Riadiace orgány letísk Únie prijímú na žiadosť príslušného orgánu potrebné opatrenia na identifikáciu a riešenie nedostatku primeraného prístupu prevádzkovateľov lietadiel k leteckým palivám obsahujúcim podiely udržateľných leteckých palív v súlade s týmto nariadením.

Článok 7

Vykazovacie povinnosti prevádzkovateľov lietadiel

Prevádzkovatelia lietadiel do 31. marca každého roka podávania správ predložia 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 množstvo leteckého paliva na rok za jednotlivé letiská Únie, vyjadrené v tonách;
- c) ročné množstvo bez tankeringu za jednotlivé letiská Únie. Ak je ročné množstvo bez tankeringu záporné alebo ak je menšie než 10 % potrebného množstva leteckého paliva na rok, nahlásené ročné množstvo bez tankeringu sa vykáže ako 0;
- d) celkové množstvo udržateľných leteckých palív nakúpených od dodávateľov leteckého paliva na účely prevádzkovania svojich letov obchodnej leteckej dopravy odlietajúcich z letísk Únie, vyjadrené v tonách;
- e) za každý nákup udržateľných leteckých palív názov dodávateľa leteckého paliva, nakúpené množstvo vyjadrené v tonách, konverznú technológiu, vlastnosti a pôvod suroviny použitej na výrobu a emisie počas životného cyklu udržateľných leteckých palív. Ak jeden nákup zahŕňa udržateľné letecké palivá s odlišnými vlastnosťami, v správe sa tieto informácie uvedú za každý druh udržateľného leteckého paliva.

Správa sa predkladá v súlade so vzorom stanoveným v prílohe II.

Správu overuje nezávislý overovateľ v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 14 a článku 15 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES⁹ a vo vykonávacích nariadeniach prijatých na jej základe.

Článok 8

Požiadavky prevádzkovateľov lietadiel o započítanie udržateľných leteckých palív

Prevádzkovatelia lietadiel si nesmú uplatňovať výhody za používanie identickej šarže udržateľných leteckých palív vo viac ako jednom systéme skleníkových plynov. Spolu so správou uvedenou v článku 7 poskytujú prevádzkovatelia lietadiel agentúre:

- a) vyhlásenie o systémoch skleníkových plynov, na ktorých sa podieľajú a v rámci ktorých možno nahlasovať používanie udržateľných leteckých palív,
- b) vyhlásenie, že nenahlásili identické šarže udržateľných leteckých palív vo viac ako jednom systéme.

Na účely vykazovania udržateľných leteckých palív podľa ustanovení článku 7 tohto nariadenia alebo v systéme skleníkových plynov dodávatelia leteckého paliva bezplatne poskytnú prevádzkovateľom lietadiel relevantné informácie.

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

Článok 9

Vykazovacie povinnosti dodávateľov palív

Dodávatelia leteckých palív do 31. marca každého roka podávania správ nahlásia v databáze Únie uvedenej v článku 28 smernice (EÚ) 2018/2001 tieto informácie týkajúce sa vykazovaného obdobia:

- a) objem leteckého paliva dodaného na každom letisku Únie,
- b) objem udržateľných leteckých palív dodaných na každom letisku Únie a za každý druh udržateľného leteckého paliva, ako sa podrobne uvádza v písmene c),
- c) konverznú technológiu, povahu a pôvod suroviny použitej na výrobu a emisie počas životného cyklu každého druhu udržateľných leteckých palív dodávaných na letiskách Únie.
- d) ročnú priemernú koncentráciu celkových aromatických uhlíkovodíkov, naftalénov a síry v leteckých palivách dodávaných na každé letisko Únie.

Agentúra a príslušné orgány majú prístup do databázy Únie. Agentúra po overení informácií na úrovni členských štátov podľa článku 28 smernice (EÚ) 2018/2001 používa informácie obsiahnuté v databáze Únie.

Článok 10

Príslušný orgán

1. Členské štáty určia príslušný orgán alebo orgány zodpovedné za presadzovanie uplatňovania tohto nariadenia a ukladanie pokút prevádzkovateľom lietadiel, letiskám Únie a dodávateľom palív. Členské štáty o tom informujú Komisiu.
2. Agentúra zasiela príslušným orgánom súhrnné údaje za prevádzkovateľov lietadiel a dodávateľov leteckých palív, pre ktorých sú tieto orgány príslušné podľa odsekov 3, 4 a 5.

3. Členský štát, ktorého príslušný orgán alebo orgány uvedené v odseku 1 tohto článku sú zodpovedné za daného prevádzkovateľa lietadla, sa určí podľa nariadenia Komisie (ES) č. 748/2009¹⁰.
4. Členský štát, ktorého príslušný orgán alebo orgány uvedené v odseku 1 tohto článku sú zodpovedné za dané letisko Únie, sa určí na základe príslušnej územnej jurisdikcie.
5. Členský štát, ktorého príslušný orgán alebo orgány uvedené v odseku 1 tohto článku sú zodpovedné za daného dodávateľa leteckého paliva, je členský štát, v ktorom má dodávateľ leteckého paliva svoje sídlo.

V prípade dodávateľov leteckých palív, ktorí nemajú sídlo v členskom štáte, je dotknutým 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 EÚ podľa toho, čo nastane neskôr. Takýto dodávateľ leteckého paliva môže svojmu príslušnému orgánu predložiť odôvodnenú žiadosť o nové pridelenie k inému členskému štátu v prípade, že počas dvoch rokov predchádzajúcich žiadosti dodával väčšinu svojho leteckého paliva v tomto druhom členskom štáte. Rozhodnutie o novom pridelení sa prijme do deviatich mesiacov od podania žiadosti, podlieha súhlasu príslušných orgánov členského štátu nového pridelenia a Komisie a nadobudne účinnosť na začiatku vykazovaného obdobia nasledujúceho po dátume uvedeného rozhodnutia.

¹⁰ 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 (Ú. v. EÚ L 219, 22.8.2009, s. 1).

Článok 11

Presadzovanie

1. Členské štáty stanovujú pravidlá, pokiaľ ide o sankcie uplatniteľné pri porušení ustanovení prijatých podľa tejto smernice, a prijímajú všetky opatrenia potrebné na zaistenie ich uplatňovania. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto opatrenia Komisii najneskôr do 31. decembra 2023 a bezodkladne jej oznámia každú následnú zmenu, ktorá má na ne vplyv.
2. Členské štáty zabezpečia, aby každému prevádzkovateľovi lietadla, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 5, mohla byť uložená pokuta. Táto pokuta musí byť najmenej dvakrát vyššia než suma násobku priemernej ročnej ceny leteckého paliva za tonu a celkového ročného množstva bez tankeringu.
3. Členské štáty zabezpečia, aby každému dodávateľovi leteckého paliva, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 4 týkajúce sa minimálneho podielu udržateľných leteckých palív, mohla byť uložená pokuta. Táto pokuta musí byť najmenej dvakrát vyššia než suma násobku rozdielu medzi priemernou ročnou cenou konvenčného leteckého paliva a udržateľného leteckého paliva za tonu a množstva leteckého paliva, ktoré nespĺňa požiadavku na minimálny podiel uvedený v článku 4 a prílohe I.
4. Členské štáty zabezpečia, aby každému dodávateľovi leteckého paliva, ktorý neplní povinnosti stanovené v článku 4 týkajúce sa minimálneho podielu syntetických leteckých palív, mohla byť uložená pokuta. Táto pokuta musí byť najmenej dvakrát vyššia než suma násobku rozdielu medzi priemernou ročnou cenou syntetického leteckého paliva a konvenčného leteckého paliva za tonu a množstva leteckého paliva, ktoré nespĺňa požiadavku na minimálny podiel uvedený v článku 4 a prílohe I.
5. V rozhodnutí o uložení pokút uvedených v odsekoch 3 a 4 príslušný orgán na základe overiteľných a objektívnych kritérií vrátane poslednej dostupnej technickej správy uvedenej v článku 12 vysvetlí metodiku použitú na určenie ceny leteckého paliva, udržateľného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na trhu Únie.

6. Členské štáty zabezpečia, aby každý dodávateľ leteckého paliva, ktorý nahromadil chýbajúce množstvá v rámci povinnosti stanovenej v článku 4 vo vzťahu k minimálnemu podielu udržateľných leteckých palív alebo syntetických palív v danom vykazovanom období, dodal na trh v nasledujúcom vykazovanom období množstvo príslušného paliva rovnajúce sa predmetnému chýbajúcemu množstvu, a to nad rámec jeho povinnosti za vykazované obdobie. Splnenie tejto povinnosti neoslobodzuje dodávateľa paliva od povinnosti zaplatiť sankcie stanovené v odsekoch 3 a 4 tohto článku.
7. Členské štáty zavedú na vnútroštátnej úrovni potrebný právny a administratívny rámec na zabezpečenie plnenia povinností a výberu pokút.
8. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby sa príjmy získané z pokút alebo ekvivalent týchto príjmov vo finančnej hodnote použili na podporu výskumných a inovačných projektov v oblasti udržateľných leteckých palív, výroby udržateľných leteckých palív alebo mechanizmov umožňujúcich preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými palivami a konvenčnými leteckými palivami.

Článok 12

Zber a uverejňovanie údajov

Agentúra každoročne uverejňuje technickú správu na základe výročných správ uvedených v článkoch 7 a 9 zasiela ju Rade a Európskemu parlamentu. Správa musí obsahovať aspoň tieto informácie:

- a) množstvo udržateľného leteckého paliva nakúpené prevádzkovateľmi lietadiel súhrnne na úrovni Únie na použitie pri letoch obchodnej leteckej dopravy s odletom z letiska Únie a za jednotlivé letiská Únie,
- b) množstvo dodaného udržateľného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva súhrnne na úrovni Únie a za jednotlivé letiská a analýzu schopnosti dodávateľov v každom členskom štáte splniť plánovanú trajektóriu zapracovania,

- ba) množstvo udržateľného leteckého paliva dodaného v tretích krajinách, s ktorými Únia alebo Únia a jej členské štáty uzavreli dohodu o leteckých službách, a pokiaľ je to možné, aj v iných tretích krajinách,
- c) stav na trhu vrátane informácií o cenách a trendy vo výrobe a používaní udržateľných leteckých palív v Únii a tretích krajinách, s ktorými Únia alebo Únia a jej členské štáty uzavreli dohodu o leteckých službách, a pokiaľ je to možné, aj v iných tretích krajinách. Stav trhu zahŕňa informácie o vývoji cenového rozdielu medzi udržateľnými palivami a fosílnymi palivami,
- d) stav plnenia povinností stanovených v článku 6 zo strany letísk,
- e) stav plnenia povinností zo strany každého prevádzkovateľa lietadla a dodávateľa leteckého paliva, ktorý má povinnosť podľa tohto nariadenia vo vykazovanom období,
- f) pôvod a vlastnosti všetkých udržateľných leteckých palív, ktoré prevádzkovatelia lietadiel nakúpili na použitie pri letoch s odletom z letísk Únie,
- g) ročnú priemernú koncentráciu celkových aromatických uhl'ovodíkov, naftalénov a síry v dodávaných leteckých palivách na úrovni Únie súhrnne a za jednotlivé letiská Únie.

Agentúra pri vypracúvaní tejto správy konzultuje s výborom uvedeným v článku 13a ods. 1.

Článok 13

Prechodné obdobie

Odchyľne od článku 4 ods. 1 môže dodávateľ leteckých palív od 1. januára 2025 do 31. decembra 2034 dodávať za každé vykazované obdobie minimálny podiel udržateľného leteckého paliva vymedzený v prílohe I ako vážený priemer všetkého leteckého paliva, ktoré dodal na letiskách Únie za dané vykazované obdobie.

Článok 13a

Postup výboru

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

Článok 14

Správy a revízia

Útvary Komisie do 1. januára 2027 a potom každých päť rokov predložia Európskemu parlamentu a Rade správu o vývoji na trhu s leteckými palivami a jeho vplyve na vnútorný trh Únie v oblasti letectva, a to aj pokiaľ ide o možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia o iné zdroje energie a iné druhy syntetických palív vymedzené v smernici o energii z obnoviteľných zdrojov, najmä o elektrickú energiu a vodík, možnú revíziu minimálnych podielov podľa článku 4 a prílohy I a výšku pokút. V správe sa zohľadní politický vývoj v iných krajinách, a to aj v kontexte mnohostranných a dvojstranných dohôd s Úniou, a uvedie sa v nej podrobné posúdenie vplyvu tohto nariadenia na prepojenosť ostrovov a vzdialených území, na konkurencieschopnosť európskych leteckých dopravcov a letiskových uzlov voči ich konkurentom v susedných krajinách, na únik uhlíka a informácie o vývoji potenciálneho politického rámca na zavádzanie udržateľných leteckých palív na úrovni organizácie ICAO, ak sú k dispozícii. Správa musí obsahovať 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.

V správe sa môže zvažovať, či by sa toto nariadenie malo zmeniť, a ak je to vhodné, môžu sa uviesť možnosti prípadných zmien v súlade s potenciálnym politickým rámcom pre zavedenie udržateľných leteckých palív na úrovni organizácie ICAO.

V rámci uvedených možností útvary Komisie zväžia začlenenie mechanizmov na podporu výroby a používania udržateľných leteckých palív vrátane zhromažďovania a využívania finančných prostriedkov a iných mechanizmov umožňujúcich preklenutie cenových rozdielov medzi udržateľnými palivami a konvenčnými leteckými palivami. Cieľom takýchto mechanizmov by malo byť obmedzenie nepriaznivých vplyvov tohto nariadenia na leteckú prepojenosť, zabránenie presunu dopravy smerom k letiskovým uzlom v tretích krajinách a zmiernenie úniku uhlíka.

Najmä v prípade neexistencie povinného systému na medzinárodnej úrovni týkajúceho sa používania udržateľných leteckých palív pre medzinárodné lety s podobnou úrovňou ambícií v porovnaní s požiadavkami stanovenými v tomto nariadení alebo mechanizmov vytvorených na medzinárodnej úrovni, ktoré by umožňovali predchádzať riziku úniku uhlíka a narušeniu hospodárskej súťaže v medzinárodnej leteckej doprave do 31. decembra 2026, Komisia zväží ciele mechanizmy zamerané na predchádzanie týmto účinkom vrátane prípadného rozšírenia nariadenia (EÚ) ...¹¹ na medzinárodné letectvo, ako aj iné druhy opatrení zohľadňujúce konečné cieľové miesto mimo územia Únie.

Komisia pri vypracúvaní uvedenej správy konzultuje s výborom uvedeným v článku 13a ods. 1 najmenej 6 mesiacov pred jej prijatím.

¹¹ NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY [...], ktorým sa zriaďuje mechanizmus uhlíkovej kompenzácie na hraniciach

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

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

Uplatňuje sa od 1. januára 2023.

Článok 4 a článok 5 sa však uplatňujú od 1. januára 2025 a článok 7 a článok 9 sa uplatňujú od 1. apríla 2024 vo vzťahu k vykazovanému obdobiu za rok 2023.

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda/predsedníčka*

*Za Radu
predseda/predsedníčka*

Príloha I (podiely z objemu)

- (a) od 1. januára 2025 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 2 %;
- (b) od 1. januára 2030 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 6 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 0,7 %;
- (c) od 1. januára 2035 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 20 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 5 %;
- (d) od 1. januára 2040 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 32 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 8 %;
- (e) od 1. januára 2045 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 38 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 11 %;
- (f) od 1. januára 2050 minimálny podiel udržateľných leteckých palív vo výške 63 %, z toho minimálny podiel syntetických leteckých palív vo výške 28 %.

Príloha II – Vzor správy prevádzkovateľa lietadla

Letisko Únie	kód ICAO letiska Únie	potrebné množstvo leteckého paliva na rok (v tonách)	skutočné načerpané letecké palivo (v tonách)	ročné množstvo bez tankeringu (v tonách)	celkové ročné množstvo bez tankeringu (v tonách)

Vzor správy o nákupoch udržateľných leteckých palív pre prevádzkovateľov lietadiel

Dodávateľ paliva	nakúpené množstvo (v tonách)	konverzná technológia	vlastnosti	pôvod surovín	emisie počas životného cyklu