

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► B **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/2405**
ze dne 18. října 2023
o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva
ReFuelEU)
(Text s významem pro EHP)
(Úř. věst. L 2405, 31.10.2023, s. 1)

Opraveno:

- **C1** Oprava, Úř. věst. L 90126, 26.2.2024, s. 1 (2023/2405)
- **C2** Oprava, Úř. věst. L 90733, 15.11.2024, s. 1 (2023/2405)



**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU)
2023/2405**

ze dne 18. října 2023

**o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu
(Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU)**

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Předmět

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

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na provozovatele letadel, letiště v Unii a příslušné řídicí orgány letišť v Unii, jakož i na dodavatele leteckého paliva.

Aniž je dotčen odstavec 3, vztahuje se toto nařízení pouze na lety obchodní letecké dopravy.

2. Členský stát může po konzultaci s řídicím orgánem letiště rozhodnout, že letiště, na které se nevztahuje definice v čl. 3 bodu 1 a které se nachází na jeho území, má být pro účely tohoto nařízení považováno za letiště v Unii, pokud jsou v době daného rozhodnutí členského státu splněny požadavky stanovené v čl. 6 odst. 1.

Řídicí orgán letiště pro letiště, na které se nevztahuje definice v čl. 3 bodu 1 a které se nachází na území členského státu, může požádat, aby bylo dané letiště pro účely tohoto nařízení považováno za letiště v Unii, pokud v době podání uvedené žádosti splňuje požadavky stanovené v čl. 6 odst. 1. Tento řídicí orgán letiště podá uvedenou žádost členskému státu, jehož orgán nebo orgány jsou odpovědné za dané letiště podle čl. 11 odst. 6. K žádosti připojí potvrzení, že dané letiště splňuje požadavky stanovené v čl. 6 odst. 1.

Dotčený členský stát oznámí rozhodnutí podle prvního pododstavce tohoto odstavce Komisi a Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) nejméně šest měsíců před začátkem vykazovaného období, od něhož se uvedené rozhodnutí použije. K rozhodnutí členského státu připojí odůvodněné stanovisko osvědčující, že dané rozhodnutí je založeno na přiměřených kritériích, která nezakládají diskriminaci mezi letišti, jež mají podobné soutěžní vlastnosti.

3. ►**C2** Osoba provozující lety obchodní letecké dopravy, na kterou se nevztahuje definice v čl. 3 bodu 3, se může rozhodnout, že bude pro účely tohoto nařízení považována za provozovatele letadla. Osoba provozující jiné lety než lety obchodní letecké dopravy ve smyslu čl. 3 bodu 4 se může rozhodnout, že bude pro účely tohoto nařízení považována za provozovatele letadla. Osoba, na kterou se vztahuje definice v čl. 3 bodu 3, se může rozhodnout, že se toto nařízení má vztahovat i na její jiné lety než lety obchodní letecké dopravy. ◄ Každá taková osoba oznámí své rozhodnutí členskému státu, jehož příslušný

▼B

orgán nebo orgány jsou za daného provozovatele letadla odpovědné v souladu s čl. 11 odst. 5. Tento členský stát oznámí uvedené rozhodnutí Komisi a agentuře nejméně šest měsíců před začátkem vykazovacího období, od něhož se uvedené rozhodnutí použije.

4. Na základě informací obdržených podle odstavců 2 a 3 Komise poskytne zaktualizovaný a zkonsolidovaný seznam dotčených letišť v Unii a provozovatelů letadel. Uvedený seznam musí být snadno přístupný.

*Článek 3***Definice**

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „letišťem v Unii“ letiště ve smyslu čl. 2 bodu 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ⁽¹⁾, na kterém byl v předchozím vykazovaném období objem přepravy cestujících vyšší než 800 000 cestujících nebo objem nákladní dopravy vyšší než 100 000 tun a které se nenachází v některém z nejvzdálenějších regionů uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování EU;
- 2) „řídícím orgánem letiště v Unii“ pokud jde o letiště v Unii, řídicí orgán letiště ve smyslu čl. 2 bodu 2 směrnice 2009/12/ES, nebo pokud dotčený členský stát vyhradil řízení centralizovaných infrastruktur pro rozdělování pohonných hmot jinému orgánu podle čl. 8 odst. 1 směrnice Rady 96/67/ES ⁽²⁾, tento jiný orgán;
- 3) „provozovatelem letadla“ osoba, která v předchozím vykazovaném období provozovala minimálně 500 letů obchodní osobní letecké dopravy nebo 52 letů obchodní nákladní letecké dopravy odlétajících z letišť v Unii, nebo pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla;
- 4) „letem obchodní letecké dopravy“ let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo nájemné, včetně letu provozovaného pro obchodní účely;

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

⁽²⁾ 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).

▼B

- 5) „trasou“ cesta uskutečněná v rámci letu a vymezená místem odletu a místo určení daného letu;
- 6) „leteckým palivem“ palivo typu „drop-in“ vyrobené pro přímé použití letadlem;
- 7) „udržitelnými leteckými palivy“ letecká paliva, která jsou:
 - a) syntetickými leteckými palivy;
 - b) leteckými biopalivy, nebo
 - c) recyklovanými leteckými palivy s obsahem uhlíku;
- 8) „leteckými biopalivy“ letecká paliva, která jsou:
 - a) pokročilými biopalivy ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 34 směrnice (EU) 2018/2001;
 - b) biopalivy ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001 vyrobená ze surovin uvedených v části B přílohy IX uvedené směrnice, nebo
 - c) „biopalivy“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 33 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí během životního cyklu stanovená v článku 29 uvedené směrnice a jsou certifikována v souladu s článkem 30 uvedené směrnice, nejedná-li se o biopaliva vyrobená z „potravinářských a krmných plodin“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40 uvedené směrnice;
- 9) „recyklovanými leteckými palivy s obsahem uhlíku“ letecká paliva, která jsou „recyklovanými palivy s obsahem uhlíku“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 35 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu uvedenou v čl. 29a odst. 2 uvedené směrnice a jsou certifikována v souladu s článkem 30 uvedené směrnice;
- 10) „šarží“ množství udržitelných leteckých paliv, které je možné identifikovat číslem a dosledovat;
- 11) „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, a to i během spalování, které se vypočítají v souladu s metodikami přijatými podle čl. 28 odst. 5 nebo čl. 31 odst. 5 směrnice (EU) 2018/2001 nebo podle relevantních právních předpisů Unie;
- 12) „syntetickými leteckými palivy“ letecká paliva, která jsou „palivy z obnovitelných zdrojů nebiologického původu“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001, která splňují prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu uvedenou v čl. 29a odst. 1 uvedené směrnice a jsou certifikována v souladu s článkem 30 uvedené směrnice;

▼B

- 13) „syntetickými nízkouhlíkovými leteckými palivy“ letecká paliva nebiologického původu, jejichž energetický obsah je získáván z nefosilního nízkouhlíkového vodíku a která splňují prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu ve výši 70 % podle metodiky pro posuzování těchto úspor emisí během životního cyklu podle relevantních právních předpisů Unie;
- 14) „konvenčními leteckými palivy“ letecká paliva vyrobená z fosilních neobnovitelných zdrojů uhlovodíkových paliv;
- 15) „nízkouhlíkovým vodíkem pro letectví“ vodík pro použití v letadle, jehož energetický obsah je získáván z nefosilních neobnovitelných zdrojů a který splňuje prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu ve výši 70 % podle metodiky pro posuzování těchto úspor emisí během životního cyklu podle relevantních právních předpisů Unie;
- 16) „vodíkem pro letectví z obnovitelných zdrojů“ vodík pro použití v letadle, který je palivem z obnovitelných zdrojů nebiologického původu ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001, který splňuje prahovou hodnotu úspor emisí během životního cyklu uvedenou v čl. 29a odst. 1 uvedené směrnice a je certifikován v souladu s článkem 30 uvedené směrnice;
- 17) „vodíkem pro letectví“ vodík pro letectví z obnovitelných zdrojů nebo nízkouhlíkový vodík pro letectví;
- 18) „nízkouhlíkovými leteckými palivy“ syntetická nízkouhlíková letecká paliva nebo nízkouhlíkový vodík pro letectví;
- 19) „dodavatelem leteckého paliva“ dodavatel paliva ve smyslu v čl. 2 druhého pododstavce bodu 38 směrnice (EU) 2018/2001, který dodává letecké palivo nebo vodík pro letectví na letiště v Unii;
- 20) „subjektem poskytující palivové služby“ poskytovatel odbavovacích služeb, který pro provozovatele letadla na letištích v Unii organizuje a provádí činnosti spojené s tankováním paliva a jejich vypouštěním, včetně skladování paliva a kontroly kvality a množství dodávek paliva, jak jsou uvedeny v příloze směrnice 96/67/ES;
- 21) „hlavním místem obchodní činnosti“ ústředí nebo sídlo dodavatele leteckého paliva v členském státě, v němž probíhá hlavní finanční a provozní kontrola ze strany daného dodavatele leteckého paliva;
- 22) „rokem, v němž se podává zpráva“ období jednoho roku od 1. ledna do 31. prosince, v němž mají být předloženy zprávy uvedené v článcích 8 a 10;

▼B

- 23) „vykazovaným obdobím“ období od 1. ledna do 31. prosince roku předcházejícího roku, v němž se podává zpráva;
- 24) „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva označované jako „traťové palivo“ a „palivo pro pojiždění“ v příloze IV nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ⁽³⁾, které je potřebné k provozování všech letů, na něž se vztahuje toto nařízení, provozovaných provozovatelem letadla a odlétajících z daného letiště v Unii během vykazovaného období;
- 25) „ročním nenatankovaným množstvím“ rozdíl mezi ročním potřebným množstvím leteckého paliva a skutečným množstvím paliva načerpaným provozovatelem letadla před lety, na něž se vztahuje toto nařízení, odlétajícími z daného letiště v Unii během vykazovaného období;
- 26) „celkovým ročním nenatankovaným množstvím“ součet ročních nenatankovaných množství jednotlivého provozovatele letadla na všech letištích v Unii během vykazovaného období;
- 27) „systémem pro snižování emisí skleníkových plynů“ systém poskytující výhody provozovatelům letadel za používání udržitelných leteckých paliv.

*Článek 4***Podíly udržitelných leteckých paliv dostupných na letištích v Unii**

1. S výhradou článku 15 dodavatelé leteckého paliva zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii obsahovalo minimální podíly udržitelných leteckých paliv, včetně minimálních podílů syntetického leteckého paliva, v souladu s hodnotami a daty použitelnosti uvedenými v příloze I. Aniž jsou dotčeny uvedené minimální podíly, dodavatelé leteckého paliva rovněž zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii během období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 a od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 obsahovalo alespoň průměrné podíly syntetického leteckého paliva v souladu s hodnotami uvedenými v příloze I.

Tato povinnost se považuje za splněnou rovněž v případě, že je minimálních podílů uvedených v prvním pododstavci dosaženo za použití:

- a) vodíku pro letectví z obnovitelných zdrojů;
- b) nízkouhlíkových leteckých paliv.

⁽³⁾ 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).

▼B

2. Je-li provozovatelům letadel na letišti v Unii dostupný vodík pro letectví, pro účely výpočtu minimálních podílů uvedených v příloze I:

▼C1

a) jsou hodnotami týkajícími se energetického obsahu všech příslušných paliv hodnoty uvedené v čl. 27 odst. 2 písm. g) a h) a v příloze III směrnice (EU) 2018/2001 nebo v příslušných mezinárodních leteckých normách týkajících se paliv, která do uvedené přílohy zahrnuta nejsou a

▼B

b) energetický obsah dodaného vodíku pro letectví se zohlední jak v čitateli, tak ve jmenovateli.

3. Pokud dodavatel leteckého paliva využije možnosti stanovené v odst. 1 druhém pododstavci nebo pokud provozovatel letadla načerpá paliva uvedená ve zmíněném pododstavci, považují se odkazy na udržitelná letecká paliva v čl. 3 bodech 10, 11 a 27, článcích 8, 9 a 10, čl. 12 odst. 6 a 7, čl. 13 odst. 1 písm. a), b) a g), článku 14, čl. 15 odst. 1 a příloze II rovněž za odkazy na nízkouhlíková letecká paliva a na vodík pro letectví z obnovitelných zdrojů.

4. Letecká biopaliva jiná než pokročilá biopaliva ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 34 směrnice (EU) 2018/2001 a jiná než biopaliva vyrobená ze surovin uvedených v části B přílohy IX uvedené směrnice, která dodávají na všech letištích v Unii jednotliví dodavatelé leteckého paliva, představují v každém vykazovaném období nejvýše 3 % leteckých paliv dodaných za účelem splnění minimálních podílů uvedených v odstavci 1 tohoto článku a v příloze I tohoto nařízení.

5. Z výpočtu minimálních podílů udržitelných leteckých paliv uvedených v příloze I tohoto nařízení jsou vyňata udržitelná letecká paliva vyrobená z těchto surovin: „potravinářské a krmné plodiny“ ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 40 směrnice (EU) 2018/2001, meziplodiny, destilované mastné kyseliny palmového oleje a materiály odvozené z palmového oleje a sóji, a mýdlový kal a jeho deriváty.

Vyňaty však nejsou žádné suroviny, které jsou uvedeny v příloze IX směrnice (EU) 2018/2001, za podmínek stanovených v uvedené příloze.

6. Dodavatelé leteckého paliva mohou prokázat splnění povinnosti uvedené v odstavci 1 tohoto článku pomocí systému hmotnostní bilance uvedeného v článku 30 směrnice (EU) 2018/2001.

7. Aniž je dotčeno použití čl. 12 odst. 4 a 5, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá za dané vykazované období minimální podíly stanovené v příloze I, tento deficit alespoň dorovná v následném vykazovaném období. Ve výjimečných případech, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá průměrné podíly syntetického leteckého paliva v období

▼B

od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031, tento deficit alespoň dorovná před koncem období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034, a pokud dodavatel leteckého paliva nedodá průměrné podíly syntetického leteckého paliva v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034, tento deficit alespoň dorovná v následném vykazovaném období.

*Článek 5***Povinnost provozovatelů letadel doplnit palivo**

1. Roční množství leteckého paliva načerpaného daným provozovatelem letadla na daném letišti v Unii činí alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva.

2. Provozovatel letadla se může dostat pod prahovou hodnotu uvedenou v odstavci 1 tohoto článku, je-li to nezbytné pro dodržení příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy. V takových případech dotčený provozovatel letadla pokles pod uvedenou prahovou hodnotu řádně odůvodní příslušnému orgánu nebo orgánům uvedeným v čl. 11 odst. 6 a agentuře, včetně uvedení dotčených tras. Uvedené informace se zahrnou do zprávy podle článku 8. Související množství paliva se vykazují samostatně v souladu s článkem 8.

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

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

- a) závažné a opakující se provozní obtíže při doplňování paliva do letadel na daném letišti v Unii, které provozovatelům letadel brání v provádění otáčkových letů v přiměřené době nebo
- b) strukturální obtíže s dodávkami leteckého paliva vyplývající ze zeměpisných vlastností daného letiště v Unii, které vedou k výrazně vyšším cenám leteckých paliv ve srovnání s cenami uplatňovanými v průměru na podobné typy leteckých paliv na jiných letištích v Unii, a to zejména v důsledku specifických omezení v oblasti přepravy paliv nebo omezené dostupnosti paliv na uvedeném letišti v Unii, a které dotčeného provozovatele letadla výrazně znevýhodňují v porovnání s tržními podmínkami na jiných letištích v Unii, která mají podobné soutěžní vlastnosti.

4. Příslušný orgán nebo orgány uvedenou žádost posoudí. S ohledem na poskytnuté odůvodnění mohou požádat o další informace.

▼B

5. Příslušný orgán nebo orgány přijmou rozhodnutí o uvedené žádosti bez zbytečného prodlení, nejpozději jeden měsíc přede dnem použitelnosti zamýšlené výjimky. Pokud příslušný orgán nebo orgány požádají o další informace podle odstavce 4, lhůta, v níž mají přijmout rozhodnutí, se staví, dokud provozovatel letadla neposkytne úplné informace.

Udělená výjimka má omezenou dobu platnosti nepřesahující jeden rok, po jejímž uplynutí se na žádost provozovatele letadla přezkoumá.

6. Příslušný orgán nebo orgány přijmou rozhodnutí o přijetí nebo zamítnutí jakékoli první žádosti o výjimku podané podle odstavce 3. Nepřijetí takového rozhodnutí ve lhůtě stanovené v odstavci 5 se nepovažuje za rozhodnutí, jímž se požadovaná výjimka povoluje. Nepřijetí rozhodnutí týkajícího se žádosti o prodloužení stávající výjimky, pokud je tato žádost podložena podrobným a náležitým odůvodněním nejpozději jeden měsíc před prvním dnem zamýšleného prodloužení, se považuje za rozhodnutí o povolení pokračovat v uplatňování požadované výjimky.

7. Provozovatel letadla má právo se proti rozhodnutí příslušného orgánu nebo orgánů, které žádost o výjimku zamítnou, odvolat.

8. Příslušný orgán nebo orgány poskytnou Komisi seznam povolených a zamítnutých výjimek, odůvodnění svého rozhodnutí a posouzení, na němž je toto rozhodnutí založeno. Komise seznam povolených výjimek zveřejní a tento seznam nejméně jednou ročně aktualizuje.

9. Na základě písemné stížnosti podané členským státem, provozovatelem letadla, dotčeným řídicím orgánem letiště v Unii, dodavatelem leteckého paliva nebo z vlastního podnětu, může Komise po posouzení odůvodnění výjimky udělené podle odstavce 5 tohoto článku s ohledem na kritéria stanovená v odstavci 3 tohoto článku přijmout prováděcí akty, jimiž příslušný orgán nebo orgány požádá, aby přijaly rozhodnutí o zrušení uvedené výjimky od začátku příštího plánovacího období ve smyslu čl. 2 písm. d) nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ⁽⁴⁾. Pokud uvedené plánovací období začíná dříve než dva měsíce po vyhlášení daného rozhodnutí, rozhodnutí o zrušení výjimky se začne uplatňovat od začátku následujícího plánovacího období. Uvedené prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 16 odst. 2.

10. Za účelem přijetí prováděcích aktů uvedených v odstavci 9 si může Komise od členských států a provozovatelů letadel vyžádat veškeré nezbytné informace. Členské státy a provozovatelé letadel poskytnou tyto informace bez zbytečného prodlení. Členské státy poskytování informací ze strany provozovatelů letadel usnadní.

⁽⁴⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

▼ C2

11. Komise do 1. září 2024 přijme pokyny k uplatňování výjimek uvedených v tomto článku. Tyto pokyny obsahují prvky, které má provozovatel letadla předložit k odůvodnění uvedených výjimek.

▼ B*Článek 6***Povinnosti řídicího orgánu letiště v Unii usnadnit přístup k udržitelným leteckým palivům**

1. Řídicí orgány letišť v Unii přijmou veškerá nezbytná opatření k usnadnění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s tímto nařízením.

2. Pokud provozovatelé letadel oznámí příslušnému orgánu nebo orgánům obtíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s tímto nařízením na daném letišti v Unii, příslušný orgán nebo orgány vyzvou daný řídicí orgán letiště v Unii, aby poskytl informace nutné k prokázání splnění povinnosti podle odstavce 1. Řídicí orgán letiště v Unii poskytne tyto informace příslušnému orgánu bez zbytečného prodlení.

3. Příslušný orgán nebo orgány posoudí veškeré informace obdržené v souladu s odstavcem 2. Pokud příslušný orgán nebo orgány dospějí k závěru, že řídicí orgán letiště v Unii plní své povinnosti podle odstavce 1, uvedomí o tom Komisi a agenturu. V případě porušení povinností příslušný orgán nebo orgány vyzvou řídicí orgán letiště v Unii, aby bez zbytečného prodlení a v každém případě nejpozději tři roky od výzvy příslušného orgánu podle odstavce 2 identifikoval a přijal nezbytná opatření k řešení nedostatků v zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv.

4. Pro účely odstavců 2 a 3 poskytnou dodavatelé leteckého paliva, subjekty poskytující palivové služby, provozovatelé letadel a jakákoli jiná strana, jichž se oznámené obtíže týkají, ve vhodných případech na požádání a bez zbytečného prodlení řídicímu orgánu letiště v Unii veškeré nezbytné informace a spolupracují s tímto orgánem při určování a přijímání nezbytných opatření k řešení oznámených obtíží.

5. Příslušný orgán nebo orgány předají bez zbytečného prodlení veškeré relevantní informace poskytnuté podle odstavců 2 a 3 tohoto článku agentuře, aby mohla vypracovat technickou zprávu uvedenou v článku 13.



Článek 7

Podpora dodávek vodíku a elektřiny na letištích v Unii

1. Řídící orgány letišť v Unii, dodavatelé leteckého paliva a subjekty poskytující palivové služby ve vhodných případech spolupracují se svým příslušným členským státem na přípravě vnitrostátních politických rámců pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva na letištích spadajících do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ⁽⁵⁾.

2. Řídící orgány letišť v Unii, dodavatelé leteckých paliv a subjekty poskytující palivové služby ve vhodných případech v souladu s vnitrostátními politickými rámci uvedenými v odstavci 1, pokud byl takový rámec přijat, spolupracují a vyvíjejí úsilí s cílem usnadnit provozovatelům letadel přístup k vodíku nebo elektřině používaným primárně k pohonu letadla a s cílem zajistit infrastrukturu a služby nezbytné pro dodávky, skladování a čerpání tohoto vodíku nebo elektřiny za účelem doplnění paliva do letadla, případně jeho dobíjení v souladu s vnitrostátními politickými rámci pro zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

3. Do 31. března 2025 a poté každé dva roky podají řídicí orgány letišť v Unii příslušným orgánům a agentuře zprávu o pokroku v realizaci stávajících projektů pro jejich příslušné letiště v Unii, které jsou zaměřeny na jakékoliv z iniciativ uvedených v odstavci 2. Uvedená zpráva obsahuje informace, které jsou veřejně dostupné nebo které mohou být zveřejněny, případně včetně odhadů objemu a typu výroby a dodávek vodíku a elektřiny provozovatelům letadel na letišti v Unii, jakož i plány zavádění pro infrastrukturu a služby v oblasti dobíjení a doplňování paliva, jsou-li tyto plány přijaty.

Článek 8

Vykazovací povinnost provozovatelů letadel

1. Do 31. března každého roku, v němž se podává zpráva, a poprvé v roce 2025, 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 za jednotlivá letiště v Unii, vyjádřené v tunách;
- c) roční nenatankované množství za každé letiště v Unii; pokud je roční nenatankované množství záporné nebo pokud je rovno 10 % ročního potřebného množství leteckého paliva nebo je nižší, vykáže se roční nenatankované množství jako 0 (nula);

⁽⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1).

▼B

- d) roční natankované množství k zajištění dodržení příslušných bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy podle čl. 5 odst. 2, za jednotlivá letiště v Unii, vyjádřené v tunách;
- e) celkové množství udržitelných leteckých paliv zakoupených od dodavatelů leteckého paliva za účelem provozování jejich letů, na něž se vztahuje toto nařízení, z letišť v Unii, vyjádřené v tunách;
- f) u každého nákupu udržitelných leteckých paliv název dodavatele leteckého paliva, nakoupené množství vyjádřené v tunách, konverzní proces, vlastnosti a původ surovin použitých k výrobě a emise během životního cyklu udržitelných leteckých paliv, a pokud jeden nákup zahrnuje různé typy udržitelných leteckých paliv s rozdílnými vlastnostmi, uvedou se ve zprávě tyto informace u každého typu udržitelných leteckých paliv;
- g) celkový počet provozovaných letů, na něž se vztahuje toto nařízení, s odletem z letišť v Unii, vyjádřený počtem letů a letových hodin.

2. Zpráva se předloží v souladu s šablonami uvedenými v příloze II.

3. Zprávu ověří nezávislý ověřovatel v souladu s požadavky stanovenými v článcích 14 a 15 směrnice 2003/87/ES a v prováděcích aktech přijatých na jejím základě.

Článek 9

Nároky provozovatele letadla za používání udržitelných leteckých paliv

1. Provozovatelé letadel si nesmí nárokovat výhody plynoucí z použití identické šarže udržitelných leteckých paliv v rámci více než jednoho systému pro snižování emisí skleníkových plynů. Emisní faktor pro používání udržitelných leteckých paliv v rámci systému EU pro obchodování s emisemi (dále jen „systém EU ETS“) je stanoven v příloze IV směrnice 2003/87/ES nebo v prováděcích aktech přijatých podle článku 14 uvedené směrnice. Pro účely přidělování povolenek v rámci systému EU ETS se použije směrnice 2003/87/ES. Pro účely přidělování povolenek, které jsou v rámci systému EU ETS vyhrazeny pro čerpání udržitelných leteckých paliv, se použije čl. 3c odst. 6 směrnice 2003/87/ES.

Spolu se zprávou uvedenou v článku 8 poskytnou provozovatelé letadel agentuře:

- a) prohlášení o tom, do kterých systémů pro snižování emisí skleníkových plynů jsou zapojeni a ve kterých mohou vykazovat použití udržitelných leteckých paliv;
- b) prohlášení o tom, že nevykázali použití identických šarží udržitelných leteckých paliv v rámci více než jednoho systému pro snižování emisí skleníkových plynů a

▼B

c) informace o účasti v unijních, vnitrostátních nebo regionálních režimech finanční podpory, které umožňují, aby provozovatelé letadel obdrželi náhradu za náklady vynaložené na udržitelná letecká paliva, a informace o tom, zda stejná šarže udržitelných leteckých paliv obdržela podporu v rámci více než jednoho režimu finanční podpory.

2. Pro účely vykazování použití udržitelných leteckých paliv podle ustanovení článku 8 tohoto nařízení nebo v rámci systému pro snižování emisí skleníkových plynů poskytnou dodavatelé leteckého paliva provozovatelům letadel relevantní a přesné informace týkající se vykazovaného období, a to bezplatně a co nejdříve a v každém případě nejpozději 14. února každého roku, v němž se podává zpráva.

3. Provozovatel letadla může požádat dodavatele leteckého paliva, aby mu poskytl informace uvedené v odstavci 2 pro účely jiných vykazovacích povinností, včetně vykazovacích povinností podle vnitrostátního práva. Dodavatel leteckého paliva uvedené informace poskytne bezplatně. Pokud se žádost týká informací vztahujících se k období, které v době podání žádosti již skončilo, poskytne dodavatel leteckého paliva tyto informace do 90 dnů ode dne podání žádosti. Pokud se žádost týká informací vztahujících se k vykazovanému období, které v době podání žádosti ještě neskončilo, provozovatel letadla se vynasnaží podat svou žádost nejpozději 45 dnů před koncem daného období. Dodavatel leteckého paliva poskytne tyto informace do 45 dnů od konce daného období.

*Článek 10***Vykazovací povinnost dodavatelů leteckého paliva**

Do 14. února každého roku, v němž se podává zpráva, a poprvé v roce 2025 dodají dodavatelé leteckého paliva do databáze Unie uvedené v článku 31a směrnice (EU) 2018/2001 tyto informace týkající se vykazovaného období:

- a) množství leteckých paliv dodaných na jednotlivých letištích v Unii, vyjádřené v tunách;
- b) množství udržitelných leteckých paliv dodaných na jednotlivých letištích v Unii, a to pro každý typ udržitelného leteckého paliva, jak je to popsáno v bodě c), vyjádřené v tunách;
- c) konverzní proces, vlastnosti a původ surovin použitých pro výrobu a emise během životního cyklu každého typu udržitelného leteckého paliva dodaného na letištích v Unii;
- d) obsah aromatů a naftalenů v procentech objemových a síry v procentech hmotnostních v leteckém palivu dodaném v rámci jednotlivých šarží na jednotlivých letištích v Unii a na úrovni Unie s uvedením celkového objemu a hmotnosti každé šarže a zkušební metody použité k měření obsahu jednotlivých látek na úrovni šarže;

▼B

- e) u každého typu paliva energetický obsah leteckých paliv a udržitel-ných leteckých paliv dodaných na jednotlivých letištích v Unii.

Členské státy musí mít na vnitrostátní úrovni k dispozici nezbytný právní a správní rámec, aby zajistily, že informace zadané dodavateli leteckého paliva do uvedené databáze Unie jsou přesné a byly ověřeny podle článku 31a směrnice (EU) 2018/2001.

Do uvedené databáze Unie mají přístup agentura a příslušné orgány. Agentura používá informace obsažené v uvedené databázi Unie po jejich ověření na úrovni členského státu v souladu s článkem 31a směrnice (EU) 2018/2001.

Článek 11

Příslušný orgán

1. Členské státy určí příslušný orgán nebo orgány odpovědné za vymáhání tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, řídicím orgánům letišť v Unii a dodavatelům leteckého paliva. Členské státy sdělí Komisi a agentuře údaje o příslušném orgánu nebo orgánech, které určily.

2. Členské státy zajistí, aby jejich příslušné orgány vykonávaly své úkoly v oblasti dohledu a vymáhání nestranně, transparentně a nezávisle na provozovatelích letadel, dodavatelích leteckého paliva a řídicích orgánech letišť v Unii. Členské státy rovněž zajistí, aby jejich příslušné orgány měly k dispozici zdroje a kapacity nezbytné k tomu, aby mohly efektivně a včas plnit úkoly, které jim toto nařízení ukládá.

3. Komise, agentura a příslušné orgány členských států spolupracují a vyměňují si veškeré relevantní informace s cílem zajistit účinné provádění a dodržování tohoto nařízení.

4. Agentura zašle příslušným orgánům údaje agregované podle provozovatelů letadel, letišť v Unii a jejich příslušných řídicích orgánů letišť v Unii a dodavatelů leteckého paliva, pro něž jsou tyto orgány příslušné podle odstavců 5, 6 a 7.

5. Odpovědný členský stát, jehož příslušný orgán nebo orgány určené v souladu s odstavcem 1 tohoto článku jsou odpovědné za daného provozovatele letadla, se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009⁽⁶⁾. V případě provozovatelů letadel, za něž není podle uvedeného nařízení odpovědný žádný členský stát, se odpovědný členský stát určí podle pravidel stanovených v článku 18a směrnice 2003/87/ES. Komise může být členským státům nápomocna při procesu přidělování odpovědnosti. V této souvislosti může Komise požádat organizaci Eurocontrol o pomoc a může s ní za tímto účelem uzavřít jakoukoli odpovídající dohodu.

⁽⁶⁾ Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří ke dni 1. ledna 2006 nebo po tomto datu vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES, s uvedením členského státu správy u jednotlivých provozovatelů letadel (Úř. věst. L 219, 22.8.2009, s. 1).

▼B

6. Odpovědný členský stát, jehož příslušný orgán nebo orgány určené v souladu s odstavcem 1 tohoto článku jsou odpovědné za daný řídicí orgán letiště v Unii, se určí na základě místní příslušnosti daného letiště v Unii.

7. Odpovědným členským státem, jehož příslušný orgán nebo orgány určené v souladu s odstavcem 1 jsou odpovědné za daného dodavatele leteckých paliv, je členský stát, v němž má daný dodavatel leteckého paliva své hlavní místo obchodní činnosti.

8. V případě dodavatelů leteckého paliva, kteří nemají své hlavní místo obchodní činnosti v členském státě, je odpovědným členským státem ten členský stát, v němž dodavatel leteckého paliva dodal nejvíce leteckého paliva v roce 2023 nebo v prvním roce poskytování leteckého paliva na trhu Unie, podle toho, co nastane později.

Tento dodavatel leteckého paliva může předložit svému příslušnému orgánu odůvodněnou žádost, aby spadal pod odpovědnost jiného členského státu, pokud v tomto jiném členském státě dodal v průběhu dvou let předcházejících podání žádosti největší podíl svého leteckého paliva. Rozhodnutí o změně odpovědnosti se přijme do šesti měsíců od podání žádosti dodavatelem leteckého paliva, je podmíněno souhlasem příslušných orgánů členského státu, jemuž byla odpovědnost nově svěřena, a je bez zbytečného prodlení předáno agentuře a Komisi. Použije se od začátku vykazovaného období následujícího po dni přijetí uvedeného rozhodnutí.

Článek 12

Vymáhání

1. Členské státy stanoví sankce za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující a musí zohledňovat zejména povahu, dobu trvání, opakování a závažnost daného porušení. Členské státy tyto sankce a opatření oznámí Komisi do 31. prosince 2024 a neprodleně ji oznámí i všechny jejich následné změny.

2. Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadla, který nesplní povinnosti stanovené v článku 5, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného množství. Provozovateli letadla nemusí být tato pokuta uložena, pokud prokáže, že nesplnění jeho povinností stanovených v článku 5 bylo způsobeno výjimečnými a nepředvídatelnými okolnostmi, které nemohl ovlivnit a jejichž následkům nebylo možné zabránit, a to ani přijetím všech přiměřených opatření.

3. Členské státy zajistí, aby každý řídicí orgán letiště v Unii, který nepřijme nezbytná opatření k řešení nedostatečného přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím minimální podíly udržitelných leteckých paliv stanovené v čl. 6 odst. 3, podléhal pokutě.

▼B

4. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, který nesplní povinnosti týkající se minimálních podílů udržitelných leteckých paliv stanovené v článku 4, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelných leteckých paliv za tunu a množství leteckých paliv, která nesplňují minimální podíly uvedené v článku 4 a příloze I.

5. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, který nesplní povinnosti týkající se minimálních podílů syntetického leteckého paliva stanovené v článku 4 a v období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2034 průměrných podílů syntetického leteckého paliva, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou syntetického leteckého paliva a konvenčního leteckého paliva za tunu a množství leteckého paliva, které nesplňuje minimální podíly stanovené v článku 4 a příloze I. Při stanovování výše pokuty vztahující se k průměrným podílům syntetických leteckých paliv vezmou členské státy v úvahu veškeré pokuty týkající se minimálních podílů syntetických leteckých paliv, kterým dodavatel leteckého paliva za příslušné období uvedené v tomto odstavci již podléhá, s cílem zabránit uložení dvojí sankce.

6. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, u něhož bylo prokázáno, že poskytl zavádějící nebo nepřesné informace o vlastnostech či původu udržitelných leteckých paliv, které dodal podle čl. 9 odst. 2 a článku 10, podléhal pokutě. Tato pokuta musí být přiměřená a odrazující a nesmí činit méně než dvojnásobek částky, která je výsledkem součinu rozdílu mezi roční průměrnou cenou konvenčního leteckého paliva a udržitelných leteckých paliv za tunu a množství leteckých paliv, o nichž byly poskytnuty zavádějící nebo nepřesné informace.

7. V rozhodnutí o uložení pokut uvedených v odstavcích 2, 4, 5 a 6 tohoto článku příslušný orgán nebo orgány vysvětlí metodiku použitou ke stanovení ceny leteckého paliva, udržitelných leteckých paliv a syntetického leteckého paliva na unijním trhu s leteckými palivy. Uvedená metodika je založena na ověřitelných a objektivních kritériích, včetně kritérií z poslední dostupné technické zprávy uvedené v článku 13.

8. Členské státy zajistí, aby každý dodavatel leteckého paliva, který v daném vykazovaném období nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o minimální podíly udržitelných leteckých paliv nebo syntetických leteckých paliv, dodal v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, rovněž množství paliva odpovídající uvedenému deficitu.

Odchylně od prvního pododstavce se na syntetická letecká paliva v obdobích od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 a od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 použijí tato pravidla:

▼B

- a) každý dodavatel leteckého paliva, který v období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o průměrné podíly syntetických leteckých paliv, dodá před koncem období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném období, rovněž množství syntetického leteckého paliva odpovídající uvedenému deficitu a
- b) každý dodavatel leteckého paliva, který nashromáždí deficit vůči povinnosti stanovené v článku 4, pokud jde o průměrné podíly syntetického leteckého paliva v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034, dodá v následujícím vykazovaném období na trh kromě množství, které je povinen dodat v daném vykazovaném období, rovněž množství syntetického leteckého paliva odpovídající uvedenému deficitu.

Splnění povinností uvedených v prvním a druhém pododstavci tohoto odstavce nezprošťuje dodavatele leteckého paliva povinnosti uhradit pokuty podle odstavců 4 a 5.

9. Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění plnění povinností a výběr pokut.

10. Členské státy usilují o zajištění toho, 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.

Pokud jsou tyto příjmy odváděny do souhrnného rozpočtu členského státu, má se za to, že členský stát splnil povinnost podle prvního pododstavce, pokud provádí politiky finanční podpory na podporu výzkumných a inovačních projektů v oblasti udržitelných leteckých paliv, výroby udržitelných leteckých paliv nebo politik, které podporují mechanismy umožňující překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy, a hodnota těchto politik je rovnocenná příjmům z pokut nebo je vyšší.

Do 25. září 2026 a poté každých pět let členské státy zveřejní zprávu o využití souhrnných příjmů z pokut a informace o výši výdajů přidělených na výzkumné a inovační projekty v oblasti udržitelných leteckých paliv, na výrobu udržitelných leteckých paliv nebo na politiky, které podporují mechanismy umožňující překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy.

Článek 13

Shromažďování a zveřejňování údajů

1. Agentura každý rok zveřejní technickou zprávu na základě zpráv uvedených v článcích 7, 8 a 10 a předloží ji Evropskému parlamentu a Radě. Tato zpráva obsahuje alespoň tyto informace:

▼B

- a) souhrnné množství udržitelného leteckého paliva nakoupené provozovateli letadel na úrovni Unie a na úrovni letišť v Unii pro použití při letech, na něž se vztahuje toto nařízení, odlétajících z letiště v Unii;
- b) souhrnné množství udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva dodaného na úrovni Unie, podle jednotlivých členských států a podle jednotlivých letišť v Unii. Zpráva obsahuje informace o množství a druhu surovin použitých na úrovni Unie, podle jednotlivých členských států a podle jednotlivých letišť v Unii a analýzu schopnosti dodavatelů leteckého paliva dodržovat minimální podíly stanovené v příloze I;
- c) pokud je to možné, množství dodaných udržitelných leteckých paliv ve třetích zemích, s nimiž Unie nebo Unie a její členské státy uzavřely dohodu upravující poskytování leteckých služeb, a v jiných třetích zemích, pokud jsou tyto informace veřejně dostupné;
- d) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech ve výrobě a používání udržitelných leteckých paliv v Unii a v jednotlivých členských státech a pokud možno ve třetích zemích, s nimiž Unie nebo Unie a její členské státy uzavřely dohodu upravující poskytování leteckých služeb, a v jiných třetích zemích, včetně informací o vývoji cenového rozdílu mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy;
- e) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 řídicím orgánem letiště v Unii podle jednotlivých letišť;
- f) stav dodržování povinností každým provozovatelem letadla a dodavatelem leteckého paliva, kterému je tímto nařízením uložena povinnost během vykazovaného období;
- g) původ a vlastnosti všech udržitelných leteckých paliv a parametry udržitelnosti vodíku pro letectví, jež byly provozovateli letadel zakoupeny pro použití při letech, na něž se vztahuje toto nařízení, odlétajících z letišť v Unii;
- h) průměrný celkový obsah aromatů a naftalenu vyjádřený v procentech objemových a síry v procentech hmotnostních v dodaném leteckém palivu na úrovni jednotlivých letišť v Unii a na úrovni Unie;
- i) stav pokroku v realizaci projektů na letištích v Unii zaměřených na iniciativy uvedené v čl. 7 odst. 3.

2. Agentura může při vypracovávání této zprávy konzultovat odborníky z členských států.



Článek 14

Systém environmentálního štítku

1. Zavádí se dobrovolný systém environmentálního štítku umožňující porovnávat environmentální výkonnost letů.

2. Štítky vydané podle tohoto článku se vztahují na provozovatele letadla spadající do působnosti tohoto nařízení pro lety, na něž se vztahuje toto nařízení, s odletem z letišť v Unii. Pokud provozovatel letadla požaduje vydání štítku podle tohoto článku, požádá o tento štítek pro všechny své lety, na něž se vztahuje toto nařízení, s odletem z letišť v Unii.

Provozovatelé letadel mohou požádat o vydání štítku podle tohoto článku rovněž pro své lety, na něž se vztahuje toto nařízení, přilétající na letiště v Unii. Pokud provozovatel letadla požaduje vydání štítku podle tohoto pododstavce, požádá o tento štítek pro všechny své lety přilétající na letiště v Unii.

3. Štítky vydané podle tohoto článku osvědčují úroveň environmentální výkonnosti letu na základě informací uvedených v druhém pododstavci tohoto odstavce. Úroveň environmentální výkonnosti letu se určí na základě průměrné environmentální výkonnosti letů provedených daným provozovatelem letadla na konkrétní trase za předchozí odpovídající plánovací období ve smyslu čl. 2 písm. d) nařízení (EHS) č. 95/93.

Štítky vydané podle tohoto článku obsahují tyto informace:

a) očekávanou uhlíkovou stopu na cestujícího vyjádřenou v metrice jako jsou kilogramy CO₂ na cestujícího během doby platnosti štítku;

b) očekávanou uhlíkovou účinnost na kilometr vyjádřenou v metrice jako jsou gramy CO₂ na cestujícího a kilometr během doby platnosti štítku.

4. Očekávanou uhlíkovou stopu na cestujícího a očekávanou uhlíkovou účinnost na kilometr letu určí agentura na základě standardizované a vědecky podložené metodiky a informací od provozovatelů letadel týkajících se všech nebo některých z těchto faktorů:

a) typy letadel, průměrný počet cestujících a objem nákladu, doplněné v případě potřeby o odhady těchto faktorů, jako jsou průměrné míry vytížení pro danou trasu za dané časové období a

b) výkonnost paliva použitého při letech prováděných provozovatelem letadla na základě spotřeby paliva a s použitím metrik, jako je celkové množství načerpaných udržitelných leteckých paliv, procentní podíl z celkové spotřeby paliva, kvalita, původ a složení daného paliva a emise během životního cyklu z jeho používání vypočítané pro daný let.

▼B

5. Štítky vydané podle tohoto článku jsou platné po omezenou dobu nepřesahující jeden rok stanovenou v prováděcích aktech uvedených v odst. 11 písm. c). Spolu se štítkem musí provozovatel letadla zřetelně uvést i dobu jeho platnosti.

6. Agentura vydává štítky na žádost provozovatele letadla pro každý let nebo soubor letů provozovaných za stejných podmínek, na základě informací uvedených v odstavci 3 a standardizované a vědecky podložené metodiky a faktorů uvedených v odstavci 4.

Agentura může od provozovatele letadla požadovat poskytnutí dodatečných informací nezbytných pro vydání o štítku.

Pokud provozovatel letadla nepředloží všechny informace, které agentura potřebuje k vydání požadovaného štítku, agentura žádost zamítne.

Proti rozhodnutím agentury přijatým podle tohoto odstavce a odstavce 7 tohoto článku může provozovatel letadla podat odvolání. Toto odvolání se podává odvolacímu senátu uvedenému v článku 105 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 (7) do deseti dnů od oznámení rozhodnutí. Použijí se články 106 a 107, čl. 108 odst. 2 a 3 a články 111, 112, 113 a 114 nařízení (EU) 2018/1139. Každé rozhodnutí podle tohoto odstavce přijme agentura bez zbytečného prodlení.

7. Agentura pravidelně přezkoumává, zda nedošlo ke změně faktorů, na jejichž základě byl štítek pro každý let nebo soubor letů provozovaných za stejných podmínek vydán. Pokud agentura dospěje k závěru, že štítek již není odpovídající, poté, co poskytne provozovateli příležitost se vyjádřit, stávající štítek zruší nebo vydá štítek nový. Agentura o svém rozhodnutí informuje provozovatele letadla.

Provozovatel letadla zobrazení štítku neprodleně odpovídajícím způsobem upraví.

8. Provozovatelé letadel, kterým byl udělen štítek podle odstavce 6, zobrazují štítek obsahující informace uvedené v odst. 3 druhém pododstavci. Štítek musí být snadno přístupný a srozumitelný. Musí být prezentován tak, aby zákazníci mohli snadno porovnat environmentální výkonnost letů provozovaných různými provozovateli letadel, kteří provozují stejnou trasu. Pokud provozovatel letadla zobrazuje štítek v místě prodeje nebo při jakémkoli jiném kontaktu se zákazníky, činí tak u všech letů spadajících do oblasti působnosti tohoto nařízení.

(7) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

▼B

9. Za účelem financování nákladů na službu poskytovanou agenturou je vydání štítku na žádost provozovatele letadla podmíněno zaplacením poplatku. Příjmy z těchto poplatků představují jiné příjmy ve smyslu čl. 120 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 a považují se za účelově vázané příjmy, které má agentura přidělit na pokrytí uvedených nákladů. Použije se čl. 126 odst. 2 a 3 nařízení (EU) 2018/1139. Výše poplatku se určí podle čl. 126 odst. 4 nařízení (EU) 2018/1139.

10. V rámci svých úkolů v oblasti ochrany životního prostředí stanovených v čl. 87 odst. 2 nařízení (EU) 2018/1139 agentura přispívá ke zvyšování informovanosti o existenci systému štítku ustaveného tímto článkem.

11. Za účelem zajištění jednotného provádění a dodržování pravidel stanovených v tomto článku Komise přijme do 1. ledna 2025 prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se:

- a) standardizované a vědecky podložené metodiky uvedené v odstavci 4, která vychází z nejlepších dostupných vědeckých údajů, zejména údajů poskytnutých agenturou, a zahrnuje i metodiku pro používání odhadů uvedených v odst. 4 písm. a);
- b) postupu, jehož prostřednictvím mají provozovatelé letadel poskytnout agentuře relevantní informace za účelem vydání štítku, a postupu, podle něhož má agentura tento štítek vydat, včetně lhůty, ve které má agentura přijmout rozhodnutí podle odstavce 6;
- c) doby platnosti štítků vydaných podle tohoto článku, která nepřesáhne jeden rok;
- d) podmínek, za nichž má agentura provést přezkum uvedený v odstavci 7;
- e) postupu uvedeného v odstavci 7, jehož prostřednictvím může agentura stávající štítek zrušit, nebo vydat nový štítek;
- f) šablon pro zobrazení štítků vydaných podle tohoto článku;
- g) zajištění snadného přístupu ke všem vydaným štítkům ve strojově čitelném formátu;
- h) možnosti, aby provozovatelé letadel bez použití štítku podle tohoto článku zobrazovali pro lety z letišť v Unii informace o environmentální výkonnosti podobné informacím uvedeným v odstavci 3, a podmínek, za jakých tak mohou činit.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 16 odst. 3.

▼B

12. Do 1. července 2027 Komise určí a posoudí vývoj ve fungování systému štítků stanoveného tímto článkem, jakož i možná zlepšení tohoto systému nebo dodatečná opatření k tomuto systému, zejména s cílem zavést povinný systém environmentálního štítku zahrnující všechny aspekty environmentální výkonnosti letů nebo souboru letů a jednotlivá dekarbonizační opatření, která provozovatelé letadel provádějí, a to v plném souladu s právem Unie. Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu s hlavními zjištěními plynoucími z posouzení provedeného podle tohoto odstavce. V případě potřeby může k této zprávě připojit legislativní návrh.

*Článek 15***Mechanismy flexibility**

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

2. Do 1. července 2024 Komise určí a posoudí vývoj v oblasti výroby a dodávek udržitelných leteckých paliv na unijním trhu s leteckým palivem a posoudí možná zlepšení stávajícího mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva uvedeného v odstavci 1 nebo dodatečná opatření k tomuto mechanismu, jako je zřízení nebo uznání systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv, který umožní dodávky paliva v Unii, aniž by byly fyzicky spojené s místem dodávky, s cílem dále usnadnit dodávky a používání udržitelných leteckých paliv pro letectví během období flexibility.

Takový možný systém, který by zahrnoval prvky systému tzv. „book and claim“, by mohl provozovatelům letadel nebo dodavatelům paliv nebo oběma umožnit nakupovat udržitelná letecká paliva na základě smluvních ujednání s dodavateli *leteckého paliva* a deklarovat používání těchto paliv na letištích v Unii.

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž uvede hlavní zjištění hodnocení provedeného podle tohoto odstavce a případně k ní připojí legislativní návrh.

*Článek 16***Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU (dále jen „výbor“). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

▼B

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

*Článek 17***Zprávy a přezkum**

1. Do 1. ledna 2027 a poté každé čtyři roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

2. Zpráva obsahuje podrobné posouzení vývoje trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na fungování vnitřního trhu Unie v oblasti letecké dopravy, včetně dopadu na konkurenceschopnost a konektivitu, zejména v případě ostrovů a odlehlých území, a na nákladovou efektivnost snižování emisí během životního cyklu. Zpráva posoudí rovněž potřebu investic, pracovních míst a odborné přípravy, jakož i výzkumu a inovací v oblasti udržitelných leteckých paliv. Kromě toho musí zpráva obsahovat informace o technologickém pokroku v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro udržitelná letecká paliva, a to i pokud jde o snižování emisí jiných než CO₂ nebo technologie přímého zachycování z ovzduší.

3. Zpráva vyhodnotí možnou potřebu revidovat oblast působnosti tohoto nařízení, definici udržitelných leteckých paliv, způsobilá paliva a minimální podíly uvedené v článku 4 a příloze I a výši pokut. Zpráva vyhodnotí možné rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení tak, aby zahrnovala další zdroje energie a další typy syntetických paliv definované ve směrnici (EU) 2018/2001, přičemž náležitě zohlední zásadu technologické neutrality. Zpráva rovněž posoudí iniciativy, zlepšení a dodatečná opatření s cílem dále usnadnit a podpořit větší nabídku a používání leteckých paliv typu „non-drop-in“ a souvisejících služeb, infrastruktury a technologií v souladu s cílem dekarbonizace letecké dopravy při zachování rovných podmínek.

4. Zpráva zváží možné začlenění mechanismů na podporu výroby a čerpání udržitelných leteckých paliv, včetně shromažďování a využívání finančních prostředků, a omezení nepříznivého dopadu tohoto nařízení na konektivitu a konkurenceschopnost. Zpráva zváží, zda by tyto mechanismy měly zahrnovat finanční a jiné mechanismy k překlenutí cenových rozdílů mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy.

5. Zpráva posoudí dopad výjimek udělených podle článku 5 na fungování vnitřního trhu letecké dopravy.

▼B

Zpráva pokud možno zahrne rovněž informace o vývoji politiky v relevantních třetích zemích, a to i v souvislosti s jejich mnohostrannými a dvoustrannými dohodami s Uníí nebo s Uníí a jejími členskými státy, jakož i o vypracování potenciálního politického rámce pro dodávky a čerpání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO.

Zpráva posoudí konkurenceschopnost leteckých dopravců a letištních uzlů v Unii ve srovnání s jejich konkurenty v relevantních třetích zemích, jakož i možné přesměrování, zejména prostřednictvím přesunu provozu směrem k letištním uzlům ve třetích zemích, což povede k úniku uhlíku. Zejména pokud na mezinárodní úrovni nebude zaveden povinný systém pro používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety s podobnou úrovní ambicí, jakou mají požadavky stanovené v tomto nařízení, nebo mechanismy vytvořené na mezinárodní úrovni, které umožní předcházet riziku úniku uhlíku a narušení hospodářské soutěže v mezinárodní letecké dopravě, Komise do 31. prosince 2026 případně zváží cílené mechanismy, které budou mít za účel předejít těmto dopadům, včetně případného rozšíření mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích zavedeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/956 ⁽⁸⁾ na mezinárodní leteckou dopravu, jakož i další druhy opatření zohledňující skutečnost, že konečné místo určení letu se nachází mimo území Unie.

6. Součástí zprávy jsou podrobné informace o vymáhání tohoto nařízení. Zpráva posoudí, zda by mělo být toto nařízení změněno a případně jaké změny je třeba zvážit, a to v souladu s případným politickým rámcem pro používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO.

V rámci první zprávy nebo dříve v rámci samostatné zprávy předložené Evropskému parlamentu a Radě posoudí Komise možná opatření k optimalizaci obsahu paliv v leteckých palivech.

7. Komise může při vypracovávání uvedené zprávy konzultovat členské státy, a to nejméně šest měsíců před jejím přijetím.

Článek 18

Vstup v platnost

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

Použije se ode dne 1. ledna 2024.

Články 4, 5, 6, 8 a 10 se však použijí ode dne 1. ledna 2025.

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

⁽⁸⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/956 ze dne 10. května 2023, kterým se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 52).

*PŘÍLOHA I***Podíly udržitelných paliv uvedené v článku 4**

- a) Ode dne 1. ledna 2025 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 2 %;
- b) ode dne 1. ledna 2030 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 6 %, z nichž:
 - i) v období od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2031 průměrný podíl syntetických leteckých paliv za dané období ve výši 1,2 %, z toho každý rok minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 0,7 %;
 - ii) v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2034 průměrný podíl syntetických leteckých paliv za dané období ve výši 2,0 %, z toho každý rok minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 1,2 % v období od 1. ledna 2032 do 31. prosince 2033 a minimální podíl ve výši 2,0 % v období od 1. ledna 2034 do 31. prosince 2034;
- c) ode dne 1. ledna 2035 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 20 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 5 %;
- d) ode dne 1. ledna 2040 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 34 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 10 %;
- e) ode dne 1. ledna 2045 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 42 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 15 %;
- f) ode dne 1. ledna 2050 každý rok minimální podíl udržitelných leteckých paliv ve výši 70 %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 35 %.



PŘÍLOHA II

Šablona pro zprávy provozovatele letadla

Šablona pro provozovatele letadla podávající zprávy o čerpání leteckých paliv

Letiště v Unii	Kód ICAO letiště v Unii	Roční potřebné množství leteckého paliva (v tunách)	Skutečně načerpané množství leteckého paliva (v tunách)	Roční nenatankované množství (v tunách)	Celkové roční nenatankované množství (v tunách)	Roční natankované množství pro účely dodržení bezpečnostních pravidel pro nakládání s palivy (v tunách)

Šablona pro provozovatele letadla podávající zprávy o nákupech udržitelných leteckých paliv

Celkový počet provozovaných letů	Celkový počet letových hodin	Dodavatel paliva	Nakoupené množství (v tunách)	Konverzní proces	Vlastnosti	Původ surovin	Emise během životního cyklu