

C/2025/1368

28.2.2025

## SDĚLENÍ KOMISE

**o výkladu a provádění některých právních ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU)**

(C/2025/1368)

Tento soubor často kladených otázek (FAQ) objasňuje výklad některých ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 ze dne 18. října 2023 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (dále jen „nařízení“) <sup>(1)</sup>.

Cílem nařízení je zajistit, aby letecká doprava splňovala klimatické cíle Evropské unie (EU) pro roky 2030 a 2050 a hrála klíčovou roli při naplňování evropského právního rámce pro klima <sup>(2)</sup>, a zároveň zachovat rovné podmínky na vnitřním trhu.

Nařízení stanoví harmonizovaná pravidla pro dodávky a používání udržitelných leteckých paliv v EU. Dodavatelé leteckých paliv musí na letecký trh dodávat minimální podíly udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv (článek 4 nařízení), přičemž tyto podíly se musí postupem času zvyšovat. Řídící orgány letišť jsou povinny usnadnit přístup k udržitelným leteckým palivům (článek 6 nařízení). Provozovatelé letadel odlétajících z „letišť v Unii“ musí doplňovat letecké palivo v množství nezbytném pro celý let, aby se vyhnuli nadměrným emisím spojeným s nadměrnou hmotností a minimalizovali rizika úniku uhlíku způsobená praktikami převážení paliva (článek 5 nařízení) <sup>(3)</sup>.

Tento soubor často kladených otázek obsahuje vysvětlení týkající se oblasti působnosti nařízení, způsobilých paliv podle nařízení, vykazovacích povinností, povinnosti dodávat minimální podíly udržitelných leteckých paliv, aspektů souvisejících s vymáháním nařízení a štítkem letových emisí <sup>(4)</sup>, kde byla další vysvětlení ze strany Komise považována za nezbytná.

Zúčastněné strany v oblasti letectví a nezávislé ověřovací orgány se mohou rovněž seznámit se sdělením Komise, které obsahuje výkladové pokyny k uplatňování výjimek uvedených v článku 5 nařízení <sup>(5)</sup> a příručku pro provozovatele letadel a ověřovací orgány, kterou vydala Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) <sup>(6)</sup>.

Prostřednictvím tohoto souboru často kladených otázek chce Komise usnadnit zúčastněným stranám pochopení, a tedy i dodržování právních požadavků stanovených v nařízení. Právní povinnosti stanovené v článcích 4, 5 a 6 a vykazovací povinnosti stanovené v článcích 8 a 10 se použijí od 1. ledna 2025.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

<sup>(2)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

<sup>(3)</sup> Převážení paliva je postup, při kterém letadlo přepravuje více leteckého paliva, než je nutné pro jeho let, s cílem snížit množství paliva doplňovaného na cílovém letišti nebo se jeho doplňování zcela vyhnout.

<sup>(4)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/3170 ze dne 18. prosince 2024, kterým se stanoví podrobná ustanovení o dobrovolném systému environmentálního štítku pro odhad environmentální výkonnosti letů zavedeného podle článku 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 (štítek letových emisí) (OJ L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/3170/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj)).

<sup>(5)</sup> Sdělení Komise – Výkladové pokyny k uplatňování výjimek uvedených v článku 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) (Úř. věst. C 2024/5997, 9.10.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/5997/oj>).

<sup>(6)</sup> <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueeu-aviation-digital-reporting-tool>.

Odpovědi na často kladené otázky obsažené v tomto sdělení objasňují ustanovení platných právních předpisů. Nerozšiřují nijak práva a povinnosti, které z těchto právních předpisů vyplývají, ani nezavádějí další požadavky. Tyto odpovědi na často kladené dotazy mají pouze pomoci zúčastněným stranám při provádění příslušných právních předpisů. Komise může tyto často kladené dotazy v případě potřeby aktualizovat.

K závaznému výkladu práva Evropské unie je příslušný pouze Soudní dvůr Evropské unie. Názory vyjádřené v tomto sdělení nemohou předjímat stanovisko, které Komise případně zaujme před unijními a vnitrostátními soudy.

## Obsah

|                                                                                                                                                                                                                | <i>Strana</i> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE OBLASTI PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ .....                                                                                                                                                           | 5             |
| 1. Která letiště spadají do působnosti nařízení? .....                                                                                                                                                         | 5             |
| 2. Jak se může letiště přihlásit do působnosti nařízení? .....                                                                                                                                                 | 5             |
| 3. Kteří provozovatelé letadel spadají do působnosti nařízení? .....                                                                                                                                           | 5             |
| 4. Jak jsou provozovatelé letadel přidělováni příslušným orgánům členských států? Jak se vytváří seznam? .....                                                                                                 | 6             |
| 5. Pokud provozovatel letadel nebo letiště v Unii nejsou uvedeny ve zveřejněných seznamech Komise, znamená to, že nespádají do oblasti působnosti nařízení? .....                                              | 6             |
| 6. Které lety spadají do působnosti nařízení? .....                                                                                                                                                            | 7             |
| 7. Které lety do působnosti nařízení nespádají? .....                                                                                                                                                          | 7             |
| 8. Jak jsou lety provozované na základě dohod o pronájmu letadel s posádkou a bez posádky přidělovány provozovateli letadla podle nařízení? .....                                                              | 7             |
| 9. Mohla by být šarže udržitelných leteckých paliv dodaná nad rámec minimálních podílů v jednom vykazovaném období převedena a započítána do minimálních podílů pro následující vykazované období? .....       | 8             |
| 10. Kdo se podle definice považuje za „dodavatele leteckého paliva“? .....                                                                                                                                     | 8             |
| 11. Jak jsou dodavatelé leteckého paliva přidělováni příslušným orgánům členských států? .....                                                                                                                 | 9             |
| 12. Jak lze v rámci EU vyúčtovat množství udržitelných leteckých paliv? Pokud společnost působí ve dvou nebo více zemích, ale ne ve všech, kde by měla tyto povinnosti plnit? .....                            | 9             |
| 13. Mohou dodavatelé leteckého paliva a provozovatelé letadel vykazovat množství v litrech místo v tunách? .....                                                                                               | 10            |
| OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE ZPŮSOBILÝCH LETECKÝCH PALIV .....                                                                                                                                                           | 10            |
| 14. Která letecká paliva se započítávají do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv podle nařízení? .....                                                                                              | 10            |
| 15. Lze vodík pro letectví a nízkouhlíková syntetická letecká paliva započítat do minimálních podílů pro udržitelná letecká paliva i syntetická letecká paliva podle nařízení? .....                           | 10            |
| 16. Jaký je energetický obsah leteckých paliv pro výpočet souladu s minimálními podíly v příloze I, pokud se do těchto podílů započítává vodík pro letectví, a pro podávání zpráv podle čl. 10 písm. e)? ..... | 10            |
| 17. Jaké jsou metodiky pro výpočet emisí během životního cyklu nízkouhlíkových leteckých paliv? .....                                                                                                          | 11            |
| 18. Které typy biopaliv pro letectví se započítávají do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv? .....                                                                                                 | 11            |
| 19. Stanoví nařízení limit pro množství udržitelných leteckých paliv vyrobené ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice RED? .....                                                                    | 11            |
| 20. Která letecká paliva lze podle nařízení považovat za „syntetická nízkouhlíková letecká paliva“ a jak lze prokázat, že dané palivo lze považovat za syntetické nízkouhlíkové letecké palivo? .....          | 12            |
| 21. Jak se vypočítá 3 % limit uvedený v čl. 4 odst. 4? .....                                                                                                                                                   | 12            |
| 22. Spadá letecký benzín (AVGAS) do působnosti nařízení? .....                                                                                                                                                 | 12            |
| 23. Lze udržitelná letecká paliva vyrobená v zemích mimo EU započítat do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv podle nařízení? .....                                                                 | 12            |

|                                                                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE VYKAZOVACÍCH POVINNOSTÍ .....                                                                                                                                    | 13 |
| 24. Který rok se podle nařízení používá jako referenční rok pro podávání zpráv dodavateli leteckého paliva a provozovateli letadel? .....                                           | 13 |
| 25. Jak se kontroluje dodržování minimálních podílů udržitelných leteckých paliv během období mechanismu flexibility? .....                                                         | 13 |
| 26. Jsou provozovatelé letadel a dodavatelé leteckého paliva povinni předložit zprávu za rok 2024? Budou v případě nesplnění této vykazovací povinnosti hrozit nějaké sankce? ..... | 13 |
| 27. Je vykazovací povinnost podle čl. 10 písm. d) nařízení omezena na udržitelná letecká paliva, nebo se vztahuje na všechna dodaná letecká paliva? .....                           | 14 |
| 28. Jsou dodavatelé leteckého paliva povinni na letištích znovu testovat obsah aromatů, naftalenů a síry? Nebo se mohou spolehnout na příslušné certifikáty? .....                  | 14 |
| OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE POVINNOSTI DODÁVAT MINIMÁLNÍ PODÍLY UDRŽITELNÝCH LETECKÝCH PALIV .....                                                                                           | 14 |
| 29. Mohou členské státy zachovat stávající nebo stanovit nové vnitrostátní povinnosti týkající se dodávek nebo spotřeby udržitelných leteckých paliv? .....                         | 14 |
| 30. Jak mohou členské státy podpořit zavádění udržitelných leteckých paliv na svém území, aniž by porušily právo EU? .....                                                          | 15 |
| OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE VYMÁHÁNÍ NAŘÍZENÍ .....                                                                                                                                          | 15 |
| 31. Kdo kontroluje, zda hospodářské subjekty spadající do oblasti působnosti nařízení plní své povinnosti? .....                                                                    | 15 |
| 32. Jak se určují ceny leteckého paliva při výpočtu pokut? .....                                                                                                                    | 16 |
| 33. Jak se vypočítávají pokuty pro provozovatele letadel, kteří nesplní své povinnosti týkající se doplňování paliva podle čl. 5 odst. 1 nařízení? .....                            | 16 |
| 34. Jak se naloží s příjmy z pokut uložených provozovatelům, kteří nedodržují nařízení? .....                                                                                       | 16 |
| 35. Je akreditovaný nezávislý ověřovatel, jak je uvedeno ve směrnici EU ETS, způsobilý splnit požadavek na ověření stanovený v čl. 8 odst. 3 nařízení? .....                        | 16 |
| OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE ŠTÍTKU LETOVÝCH EMISÍ .....                                                                                                                                      | 17 |
| 36. Co je to štítek letových emisí a kdo o něj může požádat? .....                                                                                                                  | 17 |
| 37. Může si provozovatel letadla vybrat, které štítky se mají zobrazit? .....                                                                                                       | 17 |
| 38. Jak budu moci identifikovat letové emise ověřené ze strany EU? .....                                                                                                            | 18 |

## OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE OBLASTI PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ

### 1. Která letiště spadají do působnosti nařízení?

Nařízení se vztahuje na „letiště v Unii“, jak jsou definována v čl. 3 bodu 1. Pro účely nařízení se tedy letiště pro dané vykazované období (např. 2025) považuje za letiště v Unii, pokud se nachází v EU – s výjimkou letišť v nejvzdálenějším regionu (článek 349 Smlouvy o fungování Evropské unie [SFEU]) <sup>(7)</sup> – a v předchozím vykazovaném období (např. 2024) přepravilo více než 800 000 cestujících nebo více než 100 000 tun nákladu. Kromě toho mají letiště, která 1) jsou pod těmito prahovými hodnotami nebo která 2) se nacházejí v nejvzdálenějších regionech, možnost rozhodnout se pro vstup do oblasti působnosti nařízení, a být tak považována za letiště v Unii pro účely tohoto nařízení.

### 2. Jak se může letiště přihlásit do působnosti nařízení?

Letiště nacházející se na území EU, které není považováno za letiště v Unii podle čl. 3 bodu 1, se může rozhodnout, že bude považováno za letiště v Unii a bude podléhat nařízení (čl. 2 odst. 2).

Za tímto účelem může řídicí orgán letiště podat žádost příslušným orgánům členského státu, v němž se letiště nachází, nebo mohou příslušné orgány členského státu rozhodnout, že budou dané letiště považovat za letiště v Unii, a to po konzultaci s řídicím orgánem letiště v souladu s čl. 2 odst. 2. Dotyčné letiště musí být schopno zajistit provozovatelům letadel přístup k leteckým palivům s minimálním podílem udržitelných leteckých paliv; tento požadavek musí být splněn v okamžiku podání žádosti nebo rozhodnutí členského státu.

Seznam příslušných orgánů členských států je zveřejněn na internetových stránkách ReFuelEU Aviation - European Commission Komise.

### 3. Kteří provozovatelé letadel spadají do působnosti nařízení?

Nařízení se vztahuje na provozovatele letadel definované v čl. 3 bodu 3. Provozovatel je tedy pro účely nařízení pro dané vykazované období (např. rok 2025) kvalifikován jako provozovatel letadel, pokud v předchozím vykazovaném období (např. v roce 2024) uskutečnil více než 500 obchodních letů s cestujícími nebo více než 52 obchodních letů s nákladem odlétajících z letišť v Unii. Kromě toho existuje možnost, aby se provozovatelé letadel s počty letů pod těmito prahovými hodnotami nebo provozovatelé neobchodních letů rozhodli vstoupit do oblasti působnosti nařízení (čl. 2 odst. 3). V takovém případě musí provozovatel letadla podat žádost příslušnému orgánu členského státu. Seznam příslušných orgánů členských států je pro informační účely zveřejněn na internetových stránkách ReFuelEU Aviation - European Commission Komise.

Nařízení se vztahuje stejně na provozovatele letadel z EU i mimo EU, kteří spadají do oblasti působnosti nařízení, v případě jejich letů z letišť v Unii.

Další podrobnosti o letech v oblasti působnosti a mimo oblast působnosti nařízení lze nalézt v oddíle 2.1 výkladových pokynů Komise k uplatňování výjimek uvedených v článku 5 nařízení.

<sup>(7)</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/themes/outermost-regions\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/themes/outermost-regions_en).

#### 4. Jak jsou provozovatelé letadel přidělováni příslušným orgánům členských států? Jak se vytváří seznam?

Ustanovení čl. 11 odst. 5 nařízení upravuje způsob přidělování provozovatelů letadel jejich členskému státu správy. Určený orgán nebo orgány (viz čl. 11 odst. 1 nařízení) odpovědný (odpovědné) za daného provozovatele letadla se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009<sup>(\*)</sup>. Pokud za daného provozovatele letadla není podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009 odpovědný žádný členský stát, určí se orgán, jemuž má být provozovatel daného letadla přidělen, podle pravidel stanovených v čl. 18a směrnice 2003/87/ES<sup>(\*)</sup> (dále jen „směrnice EU ETS“). Podle těchto pravidel se provozovatel letadla přiřadí k členskému státu, který mu udělil provozní licenci, jinak k členskému státu s největšími odhadovanými emisemi z letů uskutečněných tímto provozovatelem letadla v základním roce.

Proto je každý provozovatel letadel spadající do oblasti působnosti nařízení přidělen jednomu členskému státu. Tento přístup umožňuje, aby stejní provozovatelé letadel byli přiřazeni ke stejnému členskému státu podle nařízení i podle směrnice EU ETS, čímž se účinně zefektivní vykazovací povinnosti a sníží administrativní náročnost podle obou právních předpisů. Rozhodnutí o vnitřní organizaci orgánů je výsadou členských států (viz čl. 11 odst. 1 nařízení).

Seznam příslušných orgánů každého členského státu a seznam provozovatelů letadel přidělených každému příslušnému členskému státu jsou pro informační účely zveřejněny na internetových stránkách ReFuelEU Aviation - European Commission Komise.

Seznam provozovatelů letadel je vytvářen s podporou organizace EUROCONTROL na základě databáze Environmental Management Information Service (EMIS, dříve známá jako nástroj pro podporu systému ETS). Pokud má členský stát, provozovatel letadla nebo jiná zúčastněná strana důkaz, že v seznamu může být chyba nebo opomenutí, měly by o tom co nejdříve informovat příslušný vnitrostátní orgán a Generální ředitelství Komise pro mobilitu a dopravu (DG MOVE).

#### 5. Pokud provozovatel letadel nebo letiště v Unii nejsou uvedeny ve zveřejněných seznamech Komise, znamená to, že nespádají do oblasti působnosti nařízení?

Seznamy provozovatelů letadel a letišť v Unii mají pouze usnadnit dodržování právních povinností stanovených v nařízení a jako takové mohou být neúplné.

Povinnosti podle nařízení se vztahují na všechny provozovatele letadel a letiště v Unii, kteří splňují podmínky stanovené v nařízení – zejména na ty, na které se vztahují definice uvedené v čl. 3 bodu 3, resp. čl. 3 bodu 1, nebo kteří se rozhodli vstoupit do oblasti působnosti nařízení – bez ohledu na to, zda jsou či nejsou uvedeni na seznamu zveřejněném na internetových stránkách ReFuelEU Aviation - European Commission Komise. Jinými slovy, provozovatelé letadel provozující lety z letišť v Unii jsou odpovědní za to, aby věděli, zda by měli být na seznam zařazeni, tj. zda splňují prahovou hodnotu uvedenou v čl. 3 bodu 3 nařízení. Stejně tak jsou řídicí orgány letišť nacházejících se na území Unie odpovědné za to, aby věděly, zda by měla být jejich letiště zařazena na seznam, tj. zda splňují prahovou hodnotu uvedenou v čl. 3 bodu 1 nařízení. Pokud nejsou v těchto seznamech uvedena, musí provozovatelé letadel a řídicí orgány letišť informovat příslušné orgány, aby mohla být do seznamů doplněna.

Dodavatelé leteckého paliva jsou odpovědní za určení letišť v Unii, na která musí dodávat podíly udržitelných leteckých paliv podle nařízení. Neměli by se spoléhat pouze na seznamy zveřejněné Komisí, které nejsou právně závazné. Řídicí orgány letišť v Unii, provozovatelé letadel, dodavatelé leteckého paliva a příslušné orgány dotčeného členského státu by proto měli udržovat stálé a přímé komunikační kanály a sdílet mezi sebou příslušné informace.

<sup>(\*)</sup> 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).

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

Řídící orgány letišť by měly příslušným orgánům oznámit, zda jejich letiště spadá do oblasti působnosti nařízení. Tyto informace by pak měly být sděleny provozovatelům letadel odlétajících z těchto letišť v Unii a dodavatelům leteckého paliva působícím na těchto letištích. Řídící orgány letišť, která spadají do působnosti nařízení, jsou opět odpovědné za sdělení těchto informací příslušným orgánům, aby mohlo být dané letiště na seznam zařazeno.

## 6. Které lety spadají do působnosti nařízení?

Podle čl. 3 bodu 4 nařízení je „letem obchodní letecké dopravy“ „let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za úplatu nebo nájemné, včetně letu provozovaného pro obchodní účely“. Typy letů, na které se to vztahuje, jsou blíže vysvětleny v 17. bodě odůvodnění. Údržbové, přemísťovací nebo technické přelety spadají do oblasti působnosti čl. 3 bodu 4 nařízení, pokud jsou považovány za činnosti spojené s obchodní činností provozovatele letadla. Do působnosti nařízení rovněž spadají lety provozované v rámci závazku veřejné služby.

## 7. Které lety do působnosti nařízení nespadají?

Vojenské lety a lety využívané pouze v rámci operací pro humanitární účely, repatriace a návraty, ať už dobrovolné či nucené, včetně zpětných přebírání, lety pro pátrací, záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely odstraňování následků katastrof, jakož i pro celní, policejní a hasičské operace, nejsou lety obchodní letecké dopravy ve smyslu čl. 3 bodu 4 nařízení, a jsou proto z jeho působnosti vyloučeny (viz 17. bod odůvodnění). Vyloučeny jsou rovněž státní lety přepravující hlavy států, předsedy vlád a ministry třetích zemí. Vyloučeny jsou též výcvikové lety (pokud se jedná o čistě neobchodní let) a okružní lety (s odletem a příletem na stejné letiště bez mezipřistání).

Tyto lety jsou provozovány za výjimečných okolností, které nelze vždy naplánovat stejným způsobem jako standardní lety obchodní letecké dopravy, a proto nemusí být vždy schopny splnit povinnosti podle nařízení.

V praxi lze vyloučené lety identifikovat pomocí kódu vynětí Ústřední kanceláře pro letové poplatky (CRCO) organizace EUROCONTROL a/nebo pole pro identifikaci letu v provozním letovém plánu.

## 8. Jak jsou lety provozované na základě dohod o pronájmu letadel s posádkou a bez posádky přidělovány provozovateli letadla podle nařízení?

Podle dohod o pronájmu letadla s posádkou je letadlo provozováno v rámci osvědčení leteckého provozovatele (AOC) pronajímatele (vlastníka letadla), který v podstatě zůstává odpovědný za stav a údržbu letadla, ve prospěch nájemce (subjektu, který si letadlo pronajímá), který si ponechává faktickou kontrolu nad lety. Předpokládá se tedy, že nájemce je pro účely nařízení provozovatelem letadla a že letový plán bude obvykle obsahovat kód Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) nájemce.

Podle dohody o pronájmu bez posádky je letadlo provozováno nájemcem na základě jeho AOC a kontrola nad letadlem fakticky přechází na nájemce. Opět se tedy předpokládá, že pro účely nařízení je provozovatelem letadla nájemce, a v letovém plánu by měl být uveden kód nájemce podle ICAO.

Lety provozované na základě jakékoli dohody o pronájmu jsou přiděleny provozovateli letadla, jehož volací značka se používá pro účely plánování letu a je uvedena v letovém plánu, což je ve většině standardních případů nájemce. Provozovatelé letadel, kteří mají uzavřenou smlouvu o pronájmu, proto budou muset zajistit, že mají zavedeny nezbytné obchodní dohody pro získání požadovaných informací od pronajímatele, aby mohli splnit své povinnosti podle nařízení.

**9. Mohla by být šarže udržitelných leteckých paliv dodaná nad rámec minimálních podílů v jednom vykazovaném období převedena a započítána do minimálních podílů pro následující vykazované období?**

Aby nedocházelo k jakýmkoli narušením hospodářské soutěže na unijním trhu letecké dopravy, měly by být na všechna letiště v Unii dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Proto čl. 4 odst. 1 a příloha I nařízení stanoví minimální roční podíly udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv, které musí dodavatelé leteckých paliv dodávat. Nicméně dodavatelé leteckého paliva a provozovatelé letadel mohou dodávat a používat větší množství udržitelných leteckých paliv. Cílem nařízení je zajistit, aby povinné minimální podíly udržitelných leteckých paliv byly na všech letištích v Unii stejné (viz 25. bod odůvodnění).

Minimální podíly udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv se vypočítávají na ročním základě; proto není možné převádět množství udržitelných leteckých paliv dodaných nad minimální podíly nařízení za jedno vykazované období do následujícího vykazovaného období.

Všimněte si, že čl. 15 odst. 1 nařízení zavádí od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2034 mechanismus flexibility, který umožňuje dodavatelům leteckého paliva dodávat letecké palivo s vyšším podílem udržitelných leteckých paliv na některých letištích v Unii, aby kompenzovali dodávky leteckého paliva s nulovým nebo nižším podílem udržitelných leteckých paliv na jiných letištích v Unii.

**10. Kdo se podle definice považuje za „dodavatele leteckého paliva“?**

Nařízení definuje pojem „dodavatel leteckého paliva“ v čl. 3 bodu 19, který je spojen s definicí „dodavatele paliva“ podle čl. 2 druhého pododstavce bodu 38 směrnice (EU) 2018/2001<sup>(10)</sup> (dále jen „směrnice RED“). Právníckými osobami podle nařízení jsou tedy ty, které dodávají letecké palivo na trh na letišti v Unii a jsou odpovědné za průchod paliva místy podléhajícími spotřební dani, nebo jakékoli jiné příslušné právnické osoby, které za takové určí členské státy na základě kritérií směrnice RED, jak je každý z nich provedl do svého vnitrostátního práva.

Členské státy se mohou spoléhat na provádění svých vnitrostátních daňových zákonů tím, že k identifikaci subjektů jako dodavatelů leteckého paliva použijí odkaz na „místo placení spotřební daně“ uvedený v definici. Definice rovněž poskytuje členským státům určitou míru flexibility při rozhodování o tom, zda lze za dodavatele paliv považovat i jiné relevantní subjekty, zejména v případech, kdy není spotřební daň splatná nebo kdy je to řádně odůvodněno.

Identifikace dodavatelů leteckých paliv ze strany členských států je nezbytným požadavkem pro zajištění řádného vymáhání povinností podle nařízení a pro zajištění úplného zařazení dodavatelů leteckých paliv do databáze Unie pro biopaliva<sup>(11)</sup> a příslušných dobrovolných režimů zavedených podle článku 30 směrnice RED. Útvary Komise zveřejní seznam dodavatelů leteckého paliva pro jednotlivé členské státy na internetových stránkách ReFuelEU Aviation - European Commission Komise. Toto opatření je považováno za nezbytné k zajištění transparentnosti a přehlednosti evropského trhu s leteckými palivy.

Dodavatel leteckého paliva může být součástí skupiny společností pod jednou mateřskou společností, kde všechny sesterské společnosti sdílejí jednu značku. Pro tyto případy platí stejná definice dodavatele leteckého paliva. Pokud členský stát označí jednoho nebo více dodavatelů leteckého paliva, kteří do takové skupiny patří, za samostatné dodavatele leteckého paliva a tito dodavatelé mají samostatné ústředí nebo sídlo, které vykonává hlavní finanční a provozní kontrolu jejich činnosti (tj. samostatné „hlavní místo obchodní činnosti“), pak se pro účely zákona nařízení považují za nezávislé dodavatele leteckého paliva.

<sup>(10)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>(11)</sup> Podle článku 10 nařízení musí dodavatelé leteckého paliva do 14. února každého roku, v němž se podává zpráva, nahlásit určité relevantní informace týkající se každého vykazovaného období pomocí databáze Unie pro biopaliva uvedené v článku 31a směrnice RED. Často kladené dotazy k databázi Unie pro biopaliva jsou k dispozici na adrese FAQ - UDB - Union Database for Biofuels Info-site - EC Public Wiki.

## 11. Jak jsou dodavatelé leteckého paliva přidělováni příslušným orgánům členských států?

Členským státem odpovědným za daného dodavatele leteckého paliva je členský stát, ve kterém má dodavatel leteckého paliva hlavní místo obchodní činnosti podle čl. 11 odst. 7 a čl. 3 bodu 21 nařízení. „Hlavním místo obchodní činnosti“ je definováno v čl. 3 bodu 21 nařízení jako „ústředí nebo sídlo dodavatele leteckého paliva v členském státě, v němž probíhá hlavní finanční a provozní kontrola ze strany daného dodavatele leteckého paliva“. Členské státy se mohou při určování dodavatelů leteckého paliva spoléhat na vnitrostátní opatření, kterými se provádí směrnice RED; členské státy proto mohou považovat národní dceřiné společnosti za dodavatele leteckých paliv působící na jejich území, pokud mají samostatné ústředí nebo sídlo a vykonávají zde hlavní finanční a provozní kontrolu svých činností. Je třeba poznamenat, že nařízení nezakazuje dodavatelům leteckého paliva působit ve dvou nebo více členských státech.

Podle čl. 11 odst. 7 jsou za daného dodavatele leteckého paliva odpovědné pouze příslušné orgány členského státu, v němž má dodavatel leteckého paliva hlavní místo obchodní činnosti, a to i v případě, že působí ve dvou nebo více členských státech. Podle čl. 11 odst. 3 musí členské státy spolupracovat, aby zajistily, že konkrétní dodavatelé leteckého paliva budou přiděleni příslušným orgánům podle nařízení.

Podle čl. 11 odst. 8 bude pro ty dodavatele leteckých paliv, kteří nemají své hlavní místo obchodní činnosti v žádném členském státě, 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. Členské státy by si měly vyžádat potřebné informace od dodavatelů leteckého paliva, kteří na jejich území dodávají letecké palivo, na něž se toto ustanovení může vztahovat. Dodavatelé leteckého paliva mohou rovněž předložit příslušným orgánům odůvodněnou žádost o nové přidělení do jiného členského státu.

## 12. Jak lze v rámci EU vyúčtovat množství udržitelných leteckých paliv? Pokud společnost působí ve dvou nebo více zemích, ale ne ve všech, kde by měla tyto povinnosti plnit?

Nařízení nebrání dodavatelům leteckého paliva působit v různých členských státech. Podle čl. 4 odst. 1 nařízení jsou dodavatelé leteckého paliva hospodářskými subjekty, které jsou povinny dodávat minimální podíl udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii. Každý dodavatel leteckého paliva působící na letištích v Unii se bude muset zapsat do databáze Unie pro biopaliva a podávat zprávy o svých povinnostech, jak je popsáno v článku 10 nařízení. Až členské státy určí, kteří dodavatelé leteckého paliva působí na jejich letištích v Unii, mělo by to pomoci přesně určit, na kterých letištích v Unii je třeba tyto povinnosti dodržovat; za dodržování platných pravidel a správné určení svých povinností podle nařízení však nesou výhradní odpovědnost dodavatelé leteckého paliva.

Během období flexibility uvedeného v čl. 15 odst. 1, tj. od roku 2025 do roku 2034, se dodavatelé leteckých paliv mohou rozhodnout dodávat minimální podíly udržitelných leteckých paliv jako vážený průměr veškerého leteckého paliva, které dodávají na všech letištích v Unii, kde působí, např. pouze na jednom nebo na omezeném počtu letišť v Unii.

Dodavatelé leteckého paliva budou muset plnit své povinnosti v oblasti dodávek na všech letištích v Unii, kde působí. Pokud určitý dodavatel leteckého paliva působí ve dvou nebo více různých členských státech, musí splnit své souhrnné povinnosti týkající se dodávek v obou nebo ve všech dotčených členských státech.

Během přechodného období, kdy je v platnosti mechanismus flexibility stanovený v čl. 15 odst. 1, se dodavatel leteckého paliva může rozhodnout, že splní souhrnné množství svých povinností dodávek na letištích nacházejících se pouze v jednom z těchto dvou nebo více členských států, a dodávat tak udržitelná letecká paliva jako vážený průměr veškerého leteckého paliva, které dodal v celé Unii.

**13. Mohou dodavatelé leteckého paliva a provozovatelé letadel vykazovat množství v litrech místo v tunách?**

Články 8 a 10 nařízení výslovně odkazují na měrné jednotky pro vykazování množství, které je vyjádřeno v tunách. Dodavatelé leteckého paliva, kteří ve svém systému plánování podnikových zdrojů používají jiné měrné jednotky (např. litry), by měli pro účely vykazování podle nařízení převést množství na tuny. V zájmu zajištění jednotného přístupu může dodavatel leteckého paliva přepočítat své hodnoty buď pomocí skutečné hustoty paliva, nebo pomocí standardní hustoty paliva, jak je stanoveno v prováděcím nařízení 2018/2066. V souladu s čl. 53 odst. 5 uvedeného prováděcího nařízení je standardní přepočítací hodnota 0,8 kg/l.

**OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE ZPŮSOBILÝCH LETECKÝCH PALIV****14. Která letecká paliva se započítávají do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv podle nařízení?**

Ustanovení čl. 3 bodu 7 nařízení definuje tři typy „udržitelných leteckých paliv“, kterými jsou syntetická letecká paliva, letecká biopaliva a recyklovaná letecká paliva s obsahem uhlíku, jak jsou definována v čl. 3 bodech 12, 8 a 9. Ustanovení čl. 4 odst. 1 nařízení vyžaduje, aby dodavatelé leteckého paliva zajistili, že veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii, obsahuje minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Druhý pododstavec čl. 4 odst. 1 nařízení stanoví, které další typy leteckých paliv lze započítat do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv, a to vodík pro letectví z obnovitelných zdrojů, nízkouhlíkový vodík pro letectví a syntetická nízkouhlíková letecká paliva, jak jsou definována v čl. 3 bodech 16, 15 a 13. Tato dodatečná letecká paliva, pokud jsou použita, by měla být zohledněna jak v čitateli (způsobilá letecká paliva), tak ve jmenovateli (veškeré dodané letecké palivo).

**15. Lze vodík pro letectví a nízkouhlíková syntetická letecká paliva započítat do minimálních podílů pro udržitelná letecká paliva i syntetická letecká paliva podle nařízení?**

Ano. Ustanovení čl. 4 odst. 1 druhého pododstavce nařízení umožňuje, aby se vodík pro letectví z obnovitelných zdrojů, nízkouhlíkový vodík pro letectví a syntetická nízkouhlíková letecká paliva splňující příslušné definice stanovené v článku 3 započítávaly do minimálního podílu udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv, která mají být dodávána na letištích v Unii. Tato letecká paliva by měla být zahrnuta jak v čitateli (způsobilá paliva), tak ve jmenovateli (veškeré dodané letecké palivo).

**16. Jaký je energetický obsah leteckých paliv pro výpočet souladu s minimálními podíly v příloze I, pokud se do těchto podílů započítává vodík pro letectví, a pro podávání zpráv podle čl. 10 písm. e)?**

Pro výpočet souladu s minimálními podíly v příloze I a podávání zpráv podle čl. 10 písm. e), pokud je vodík pro letectví dostupný provozovatelům letadel na letišti v Unii, by dodavatelé leteckého paliva měli vycházet z hodnot týkajících se energetického obsahu podle čl. 4 odst. 2 písm. a). V souladu s tím se za hodnotu energetického obsahu všech příslušných leteckých paliv považují hodnoty uvedené v čl. 27 odst. 2 písm. g) a h) a v příloze III směrnice RED nebo v příslušných mezinárodních leteckých normách týkajících se paliv, která do uvedené přílohy zahrnuta nejsou. Příloha III směrnice RED definuje následující energetické obsahy:

- 43 MJ/kg pro tryskové palivo z neobnovitelných zdrojů a pro společně zpracovaný olej (zpracovaný v rafinérii současně s fosilními palivy) pocházející z biomasy nebo pyrolyzované biomasy, který má být použit jako náhrada za tryskové palivo,
- 44 MJ/kg pro tryskové palivo vyrobené Fischerovou-Tropschovou syntézou (syntetický uhlovodík nebo směs syntetických uhlovodíků, který má být použit jako náhrada za tryskové palivo) a pro hydrogenačně upravený olej (olej upravený pomocí vodíku za tepla) pocházející z biomasy, který má být použit jako náhrada za tryskové palivo, a
- 120 MJ/kg pro vodík z obnovitelných a neobnovitelných zdrojů.

V souladu s čl. 27 odst. 4 směrnice RED může Komise revidovat přílohu III s cílem přizpůsobit paliva pro dopravu a jejich energetický obsah, jak je stanoveno v uvedené příloze, vědeckému a technickému pokroku.

#### 17. Jaké jsou metodiky pro výpočet emisí během životního cyklu nízkouhlíkových leteckých paliv?

Ustanovení čl. 3 bodů 13 a 15 nařízení odkazují na příslušné právní předpisy Unie, které obsahují metodiky pro posuzování úspor emisí během životního cyklu nízkouhlíkových leteckých paliv. Tyto metodiky budou stanoveny v rámci směrnice o plynu <sup>(12)</sup>, která stanoví rámec pro posuzování úspor emisí skleníkových plynů z nízkouhlíkových paliv. Tato směrnice požaduje, aby pro tato paliva minimální prahová hodnota úspory emisí během životního cyklu činila 70 %.

Směrnice o plynu sice nestanoví přesnou metodiku výpočtu těchto úspor emisí skleníkových plynů, ale v čl. 9 odst. 5 požaduje, aby Komise do 5. srpna 2025 zveřejnila akt v přenesené pravomoci, který definuje metodiku výpočtu úspor emisí skleníkových plynů z nízkouhlíkových paliv. Metodika a související certifikace definovaná v souladu se směrnicí o plynu se bude vztahovat na nízkouhlíková paliva pro letectví, včetně syntetických nízkouhlíkových paliv pro letectví a nízkouhlíkového vodíku pro letectví, která spadají do oblasti působnosti nařízení.

#### 18. Které typy biopaliv pro letectví se započítávají do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv?

V čl. 3 bodu 8 nařízení jsou stanoveny typy biopaliv pro letectví, které lze považovat za udržitelná letecká paliva a které musí splňovat požadavky na udržitelnost podle směrnice RED, zejména kritéria udržitelnosti a úspory emisí během životního cyklu stanovená v článku 29 směrnice RED, a musí být certifikována v souladu s článkem 30 směrnice RED.

Způsobnost leteckých biopaliv podléhá různým podmínkám. Obecně existují dva typy leteckých biopaliv, které se započítávají do minimálního podílu udržitelných leteckých paliv podle nařízení: letecká biopaliva vyrobená ze surovin uvedených v příloze IX směrnice RED a letecká biopaliva vyrobená ze surovin, které v příloze IX směrnice RED uvedeny nejsou a nejsou výslovně vyloučeny. Co se týče posledně jmenovaného typu, letecká biopaliva vyrobená z určitých druhů surovin uvedených v čl. 4 odst. 5 nařízení musí být z výpočtu minimálních podílů udržitelných leteckých paliv vyloučena (tj. potravinářské a krmné plodiny, meziplodiny, destilované mastné kyseliny palmového oleje a materiály odvozené z palmového oleje a sóji, a mýdlový kal a jeho deriváty). Vyňaty však nejsou žádné původně vyloučené suroviny podle nařízení, které jsou uvedeny v příloze IX směrnice RED, za podmínek stanovených v uvedené příloze. To se týká například „odpadních vod z lisoven palmového oleje a trsů prázdných palmových plodů“ a „dočasných plodin, jako jsou meziplodiny a krycí plodiny, které jsou pěstovány na plochách, kde je produkce potravinářských a krmných plodin v důsledku krátkého vegetačního období omezena na jednu sklizeň, a za předpokladu, že jejich využití nevyvolává poptávku po další půdě, jakož i za předpokladu, že je zachován obsah organické hmoty v půdě, pokud se používá k výrobě biopaliv pro odvětví letectví“, které jsou uvedeny v části A přílohy IX směrnice RED, a jsou tedy způsobilé pro započítání do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv.

#### 19. Stanoví nařízení limit pro množství udržitelných leteckých paliv vyrobené ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice RED?

Ne. Nařízení neomezuje množství udržitelných leteckých paliv vyrobené ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice RED, které se započítává do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv podle nařízení.

<sup>(12)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1788 ze dne 13. června 2024 o společných pravidlech pro vnitřní trh s plynem z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem a o změně směrnice (EU) 2023/1791 a zrušení směrnice 2009/73/ES (Úř. věst. L, 2024/1788, 15.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1788/oj>).

**20. Která letecká paliva lze podle nařízení považovat za „syntetická nízkouhlíková letecká paliva“ a jak lze prokázat, že dané palivo lze považovat za syntetické nízkouhlíkové letecké palivo?**

Syntetická nízkouhlíková letecká paliva jsou definována v čl. 3 bodu 13 nařízení jako 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. Vzhledem k tomu, že dostupné technologické možnosti výroby takových leteckých paliv jsou v současné době omezeny na letecká paliva vyráběná z nízkouhlíkového vodíku na bázi elektřiny, lze letecká paliva, která jsou vyráběna pomocí elektřiny pocházející z neobnovitelných zdrojů a která se podle směrnice o plynu kvalifikují jako „nízkouhlíková paliva“, považovat za syntetická nízkouhlíková letecká paliva. Při prokazování, že letecké palivo splňuje podmínky syntetického nízkouhlíkového leteckého paliva, lze vycházet z certifikačního rámce stanoveného v článku 9 směrnice o plynu.

**21. Jak se vypočítá 3 % limit uvedený v čl. 4 odst. 4?**

Ustanovení čl. 4 odst. 4 nařízení stanoví 3 % limit pro maximální způsobitelné množství určitých typů biopaliv pro letectví, které lze započítat do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv. Tento 3 % limit se počítá z celkového množství leteckého paliva dodaného dodavatelé leteckého paliva během vykazovaného období, nikoli z celkového množství udržitelných leteckých paliv.

Letecká biopaliva, na která se vztahuje tento strop, jsou způsobitelná letecká biopaliva jiná než ta, která jsou vyrobená ze surovin uvedených v příloze IX směrnice RED.

**22. Spadá letecký benzín (AVGAS) do působnosti nařízení?**

Nařízení se hodlá zabývat především leteckými turbínovými palivy (viz 17. bod odůvodnění). Nicméně na základě definice leteckých paliv uvedené v čl. 3 bodu 6 nařízení by se na letecký benzín (AVGAS) jakožto letecké kapalné palivo tato definice vztahovala.

Technické bezpečnostní normy však v současné době neumožňují mísení udržitelných leteckých paliv s AVGAS. Stávající mezinárodní normy pro letecké palivo umožňují přimíchávání udržitelných leteckých paliv pouze v případě turbínových motorů. Toto omezení je uznáno v 18. bodě odůvodnění.

Neexistují však žádné překážky pro uplatnění čl. 5 odst. 1 nařízení na letadla s pístovými motory, pokud je dotyčné letadlo používáno k obchodním letům prováděným provozovatelem letadla v oblasti působnosti nařízení. Na tyto typy letadel se vztahují i další povinnosti podle nařízení, například vykazovací povinnost provozovatelů letadel stanovená v článku 8.

Povinnosti týkající se navýšení ceny leteckého paliva podle čl. 5 odst. 1 nařízení se proto vztahují na AVGAS, pokud je dotyčné letadlo používáno pro obchodní lety prováděné provozovatelem letadla v oblasti působnosti nařízení (tj. nad prahovými hodnotami stanovenými v čl. 3 bodu 3 nařízení, s odletem z letiště v Unii). Na druhou stranu by se povinnost dodavatelů leteckých paliv dodávat minimální podíl udržitelných leteckých paliv neměla na AVGAS vztahovat, dokud nebude technicky možné jej mísit s konvenčními leteckými palivy v souladu s příslušnými bezpečnostními normami.

Stejně tak musí dodavatelé AVGAS podávat zprávy o svých dodávkách v souladu s článkem 10 nařízení; zejména musí uvádět informace stanovené v písmenu a), které se týkají konvenčních leteckých paliv, a v písmenu d), pokud jsou k dispozici údaje založené na stávajících osvědčeních o kvalitě paliva. Je tomu tak proto, že pokud jde o vykazování kvality leteckého paliva, složky, které musí být vykazovány podle čl. 10 písm. d), se obvykle v osvědčeních o kvalitě tohoto typu paliva neměří ani neuvádějí, a proto je nelze požadovat.

**23. Lze udržitelná letecká paliva vyrobená v zemích mimo EU započítat do minimálních podílů udržitelných leteckých paliv podle nařízení?**

Ano. Dodavatelé leteckého paliva mohou plnit své povinnosti dodávat udržitelná letecká paliva na letiště v Unii podle nařízení pomocí udržitelných leteckých paliv vyrobených buď v EU, nebo ve třetích zemích. V obou případech musí udržitelná letecká paliva splňovat příslušná kritéria udržitelnosti a úspory emisí během životního cyklu a musí být certifikována, jak je stanoveno v nařízení.

**OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE VYKAZOVACÍCH POVINNOSTÍ****24. Který rok se podle nařízení používá jako referenční rok pro podávání zpráv dodavateli leteckého paliva a provozovateli letadel?**

Ustanovení čl. 3 bodu 22 definuje „rok, v němž se podává zpráva“, zatímco čl. 3 bod 23 definuje „vykazované období“. Rokem, v němž se podává zpráva, se rozumí rok, ve kterém je třeba podávat zprávy (např. od 1. ledna do 31. prosince 2026), a to za vykazované období (od 1. ledna do 31. prosince 2025), ve kterém byla povinnost plněna a sledována.

Podle článků 8 a 10 jsou provozovatelé letadel a dodavatelé leteckého paliva povinni splnit své vykazovací povinnosti za „dané vykazované období“ do 31. března, resp. 14. února daného roku.

Provozovatelé letadel a dodavatelé leteckého paliva proto musí plnit své vykazovací povinnosti v průběhu roku předcházejícího roku, v němž se zpráva podává.

**25. Jak se kontroluje dodržování minimálních podílů udržitelných leteckých paliv během období mechanismu flexibility?**

V období od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2034 se v souladu s čl. 15 odst. 1 nařízení ověřuje dodržování minimálních podílů udržitelných leteckých paliv dodavatelem leteckého paliva na základě váženého průměru veškerého dodaného leteckého paliva na všech letištích v Unii, kde daný dodavatel leteckého paliva působí, za každé vykazované období. Tato letiště v Unii se mohou nacházet v jednom nebo více členských státech, pokud dodavatel leteckých paliv dodává tato paliva ve více než jednom členském státě.

Po uplynutí tohoto období musí být dodržování minimálních podílů udržitelných leteckých paliv kontrolováno u každého dodavatele leteckého paliva na každém letišti v Unii.

**26. Jsou provozovatelé letadel a dodavatelé leteckého paliva povinni předložit zprávu za rok 2024? Budou v případě nesplnění této vykazovací povinnosti hrozit nějaké sankce?**

Nařízení zavádí časový plán postupného provádění. Vykazovací povinnosti pro dodavatele leteckého paliva a provozovatele letadel stanovené v článcích 8 a 10 nařízení se použijí od 1. ledna 2025 (článek 18).

Nicméně rok 2024 byl prvním rokem uplatňování nařízení a rokem, kdy bylo třeba učinit všechny příslušné předběžné kroky před zahájením povinnosti dodávek. Bylo například třeba určit příslušné hospodářské subjekty a Komise, agentura EASA a členské státy musely zavést nezbytné postupy a nástroje pro podávání zpráv. Vykazované období 2024 bylo proto přípravou fází pro následně plně uplatňování povinností týkajících se dodávek směsných udržitelných leteckých paliv a povinností týkajících se odběru leteckého paliva a pro letiště v Unii, aby usnadnila přístup k udržitelným leteckým palivům. Provozovatelé letadel a dodavatelé leteckého paliva jsou povinni podat zprávu za toto období do 31. března 2025, resp. do 14. února 2025.

Členské státy by mohly ukládat sankce za nesplnění vykazovací povinnosti podle článků 8 a 10 nařízení, tj. za neoznámení informací za rok 2024 v průběhu roku 2025. Jelikož však tento první rok podávání zpráv není spojen s žádnou z podstatných povinností stanovených v článcích 4 až 6, mohlo by být považováno za přiměřené, aby, pokud jde o případné nedostatečné nebo neúplné zprávy za rok 2024, členské státy přijaly shovívavý přístup.

Je však nezbytné, aby hospodářské subjekty, které spadají do oblasti působnosti nařízení, spolupracovaly s Komisí, agenturou EASA a členskými státy na zavedení mechanismů podávání zpráv, aby bylo zajištěno hladké provádění nařízení od 1. ledna 2025.

Ustanovení čl. 12 odst. 1 nařízení vyžaduje, aby členské státy stanovily příslušná pravidla pro sankce za porušení nařízení a aby tato pravidla oznámily Komisi do konce roku 2024. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující a musí zohledňovat zejména povahu, dobu trvání, opakování a závažnost daného porušení.

**27. Je vykazovací povinnost podle čl. 10 písm. d) nařízení omezena na udržitelná letecká paliva, nebo se vztahuje na všechna dodaná letecká paliva?**

Vykazovací povinnost podle čl. 10 písm. d) nařízení se vztahuje na všechna letecká paliva dodávaná na letiště v Unii, včetně konvenčních leteckých paliv. V 30. bodě odůvodnění se vysvětluje, že „[d]odavatelé leteckého paliva by proto měli agentuře a příslušným orgánům podávat zprávy o obsahu aromátů, naftalenů a síry v dodávaných leteckých palivech“.

**28. Jsou dodavatelé leteckého paliva povinni na letištích znovu testovat obsah aromátů, naftalenů a síry? Nebo se mohou spolehnout na příslušné certifikáty?**

Pro splnění povinností vyplývajících z čl. 10 písm. d) nařízení není nutné znovu testovat letecká paliva na obsah aromátů, naftalenů a síry v šarži leteckého paliva dodaného na letiště.

Takové opakované testování by pro dodavatele leteckého paliva a provozovatele letadel znamenalo další administrativní zátěž a náklady. Kromě toho by to zbytečně ovlivnilo kapacitu laboratorních testovacích zařízení v EU. V 30. bodě odůvodnění se vysvětluje, že „[p]ři vykazování těchto informací by se dodavatelé leteckého paliva mohli opírat o příslušná osvědčení o jakosti paliv vydaná ke splnění požadavků mezinárodních norem kvality paliv a poskytnutá výrobcí paliv a výrobcí směsí“. Mezi tato osvědčení patří certifikát kvality nebo osvědčení o analýze.

## **OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE POVINNOSTI DODÁVAT MINIMÁLNÍ PODÍLY UDRŽITELNÝCH LETECKÝCH PALIV**

**29. Mohou členské státy zachovat stávající nebo stanovit nové vnitrostátní povinnosti týkající se dodávek nebo spotřeby udržitelných leteckých paliv?**

Podle článku 288 SFEU mají nařízení EU obecnou platnost, jsou závazná v celém rozsahu a jsou přímo použitelná ve všech členských státech. Vstupem nařízení v platnost se nahrazují veškeré vnitrostátní právní předpisy týkající se dodávek a/nebo spotřeby udržitelných leteckých paliv v EU, čímž se tyto právní předpisy automaticky stávají nepoužitelnými. Tento zákaz vnitrostátních povinností pro udržitelná letecká paliva vyplývá z jedné ze základních zásad práva EU: přednosti unijního práva.

Tento přímý právní důsledek souvisí s celkovým cílem nařízení, kterým je zachování rovných podmínek na vnitřním leteckém trhu. Podle zásady loajální spolupráce stanovené ve SEU musí členské státy rovněž zrušit vnitrostátní opatření, která přímo nebo nepřímo stanoví povinnosti dodavatelům leteckého paliva, pokud jde o jakékoli dodatečné nebo souběžné povinnosti týkající se udržitelných leteckých paliv, včetně těch, které jdou nad rámec toho, co je stanoveno v nařízení, a to jak z hlediska jejich životnosti (s dřívějším datem zahájení nebo pozdějším datem ukončení), tak z hlediska jejich povinností (minimální podíly udržitelných leteckých paliv).

Tento zákaz se vztahuje na samostatné zákony, na vnitrostátní opatření provádějící jakékoli směrnice nebo na jakákoli jiná možná vnitrostátní opatření. Členské státy by zejména měly mít na paměti, že provádění vnitrostátních opatření, kterými se provádí směrnice RED, nemůže dodavatelům leteckého paliva ukládat přímé nebo nepřímé povinnosti týkající se dodávek nebo odběru dodatečných podílů udržitelných leteckých paliv.

Členské státy proto nesmějí přijímat žádné právní předpisy, které by dodavatelům leteckých paliv ukládaly přímou nebo nepřímou povinnost dodávat od 1. ledna 2025 jakoukoli jinou úroveň minimálních podílů udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv, než jsou minimální podíly stanovené podle nařízení.

Stejně tak členské státy nesmějí od 1. ledna 2025 přijímat žádné právní předpisy, které by provozovatelům letadel ukládaly přímé nebo nepřímé povinnosti týkající se udržitelných leteckých paliv nebo čerpání leteckého paliva nad rámec povinností stanovených v nařízení.

**30. Jak mohou členské státy podpořit zavádění udržitelných leteckých paliv na svém území, aniž by porušily právo EU?**

Ačkoli nařízení zakazuje členským státům mít jakákoli vnitrostátní opatření v oblasti udržitelných leteckých paliv, ať už v rámci samostatných vnitrostátních právních předpisů, nebo v rámci vnitrostátních opatření provádějících směrnice EU, nebrání to členským státům ve vytváření finančních a politických podpůrných opatření (viz 26. bod odůvodnění). Členské státy mohou zejména provádět iniciativy přispívající ke snížení rizika a usnadnit investice do výrobních závodů udržitelných leteckých paliv atd. Tato případná doprovodná opatření – která Komise podporuje a vybízí k nim, pokud jsou v souladu s právem EU – jsou v souladu s celkovými cíli evropského právního rámce pro klima, neboť všechna odvětví by měla přispět k této transformaci a zároveň respektovat ducha nařízení (26. bod odůvodnění).

Podle čl. 12 odst. 10 nařízení musí členské státy rovněž usilovat 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.

Představují-li státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, musí být vnitrostátní opatření členských států před jejich zavedením oznámena Komisi, pokud se na ně nevztahuje bloková výjimka. Každé oznámené opatření by mělo podléhat posouzení jeho slučitelnosti s vnitřním trhem podle platných pravidel státní podpory.

Přesto však tato politika nesmí představovat nadměrné omezení základních svobod, které se posuzuje případ od případu. Politiky se také nesmí překrývat s výslovnými ustanoveními právních předpisů EU nebo s cíli, kterých chtějí dosáhnout.

## OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE VYMÁHÁNÍ NAŘÍZENÍ

**31. Kdo kontroluje, zda hospodářské subjekty spadající do oblasti působnosti nařízení plní své povinnosti?**

Podle čl. 11 odst. 1 nařízení musí každý členský stát určit jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za vymáhání uplatňování nařízení. Tyto orgány budou odpovědné za kontrolu dodržování předpisů a ukládání pokut za jejich porušení. Jsou povinny vykonávat své úkoly v oblasti dohledu a vymáhání nestranně, transparentně a nezávisle na provozovatelích letadel, dodavatelích leteckého paliva a řídicích orgánech letišť v Unii. Seznam příslušných orgánů je zveřejněn na internetových stránkách ReFuelEU Aviation - European Commission Komise.

Členský stát odpovědný za daného provozovatele letadel, řídicí orgán letiště v Unii a dodavatel leteckého paliva se určí v souladu s pravidly stanovenými v čl. 11 odst. 5 až 8 nařízení.

Podle článku 12 nařízení se provozovatelům letadel, řídicím orgánům letišť v Unii a dodavatelům leteckého paliva ukládají pokuty, pokud nesplní své povinnosti podle nařízení. Členské státy jsou povinny stanovit pravidla pro sankce, které se uplatňují v případě porušení nařízení, a přijmout veškerá opatření nezbytná k zajištění provádění těchto pravidel.

Konkrétní peněžní částku, která bude uložena za nedodržení předpisů, určí příslušný orgán každého členského státu v souladu s jeho vnitrostátními právními předpisy a pravidly stanovenými v čl. 12 odst. 2 až 6 nařízení. Ustanovení čl. 12 odst. 9 vyžaduje, aby členské státy vytvořily nezbytný právní a správní rámec pro zajištění účinného a přiměřeného uplatňování těchto pokut.

Nesplnění vykazovacích povinností bude rovněž představovat porušení právních povinností uložených dodavatelům leteckého paliva a provozovatelům letadel, kteří spadají do oblasti působnosti nařízení. Členské státy musí stanovit sankce za tato porušení a tyto sankce musí být v souladu se zásadami účinnosti, přiměřenosti a odrazujícího účinku.

### 32. Jak se určují ceny leteckého paliva při výpočtu pokut?

Cena leteckých paliv (tj. konvenčního leteckého paliva, udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva) je jedním z klíčových prvků, které určují výši pokut (viz čl. 12 odst. 2, 4, 5 a 6 nařízení). Ustanovení čl. 12 odst. 7 vyžaduje, aby metodika používaná pro stanovení ceny leteckých paliv byla založena na ověřitelných a objektivních kritériích, včetně kritérií založených na poslední dostupné roční technické zprávě zveřejněné agenturou EASA podle článku 13 nařízení. V tomto ohledu by zpráva agentury EASA měla být hlavním dokumentem určujícím referenční ceny leteckého paliva, které se mají používat při výpočtu pokut.

Metodika, která se má použít ke stanovení cen, by měla být zveřejněna a agentura EASA by ji měla sdílet s členskými státy a Komisí, aby se zajistilo, že se stejná metodika použije k odhadu cen udržitelných leteckých paliv pro podpůrná opatření uvedená v čl. 3c odst. 6 směrnice EU ETS (označovaná také jako podpora ETS pro způsobilá paliva).

### 33. Jak se vypočítávají pokuty pro provozovatele letadel, kteří nesplní své povinnosti týkající se doplňování paliva podle čl. 5 odst. 1 nařízení?

V souladu s čl. 12 odst. 2 nařízení se výše pokuty vypočítá mimo jiné s ohledem na „celkové roční nenatankované množství“. Podle čl. 3 bodů 25 a 26 je toto množství součtem ročních nenatankovaných množství na všech letištích v Unii – tj. rozdílem mezi „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ (traťové palivo a palivo pro pojiždění, které je potřebné k provozování všech letů, na které se vztahuje nařízení, z daného letiště v Unii během vykazovaného období) a množstvím leteckého paliva, které provozovatel letadla před odletem letů, na které se vztahuje nařízení, z daného letiště v Unii v průběhu vykazovaného období skutečně načerpal.

Při výpočtu těchto pokut musí příslušné orgány zohlednit povinnost stanovenou v čl. 5 odst. 1, podle níž musí roční množství leteckého paliva, které daný provozovatel letadel načerpá na daném letišti v Unii, činit alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva. Proto by se při stanovení výše pokuty měla z výpočtu celkového ročního nenatankovaného množství vyloučit 10 % rezerva povolená podle čl. 5 odst. 1 nařízení.

### 34. Jak se naloží s příjmy z pokut uložených provozovatelům, kteří nedodržují nařízení?

Vzhledem k tomu, že cílem nařízení je pomoci odvětví letectví dekarbonizovat a dosáhnout svého hlavního cíle, kterým je podpora rozsáhlého zavádění udržitelných leteckých paliv, měly by být veškeré příjmy z pokut přiděleny na podporu výzkumných a inovačních projektů v oblasti udržitelných leteckých paliv (jako jsou pokročilá biopaliva a syntetická letecká paliva), na výrobu udržitelných leteckých paliv nebo na mechanismy umožňující překlenout cenové rozdíly mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčními leteckými palivy. S ohledem na tuto skutečnost spadá uplatňování pokut do odpovědnosti členských států a členské státy mají v rámci svého obecného rozpočtového hospodaření pravomoc zajistit správné využívání těchto příjmů, a to při respektování čl. 12 odst. 10 nařízení.

### 35. Je akreditovaný nezávislý ověřovatel, jak je uvedeno ve směrnici EU ETS, způsobilý splnit požadavek na ověření stanovený v čl. 8 odst. 3 nařízení?

Ano. Pokud je subjekt nebo zástupce akreditovaným ověřovatelem podle směrnice EU ETS pro činnosti v oblasti letectví, předpokládá se, že daný ověřovatel je rovněž schopen plnit povinnosti stanovené v čl. 8 odst. 3 nařízení.

Agentura EASA ve spolupráci s útvary Komise zveřejnila příručku pro provozovatele letadel a ověřovací orgány, jejímž cílem je usnadnit plnění vykazovacích povinností podle nařízení a poskytnout ověřovatelům pokyny. Příručka je zveřejněna na internetových stránkách agentury EASA <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueleu-aviation-digital-reporting-tool>.

## OTÁZKY TÝKAJÍCÍ SE ŠTÍTKU LETOVÝCH EMISÍ

### 36. Co je to štítek letových emisí a kdo o něj může požádat?

Ustanovení čl. 14 odst. 1 nařízení zavádí dobrovolný systém environmentálního štítku pro měření environmentální výkonnosti letů, který je založen na standardizovaném souboru faktorů a na zvláštní metodice pro výpočet emisí z letů. Komise přijala dne 18. prosince 2024 prováděcí nařízení, kterým se stanoví základní prvky tohoto systému (prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/3170 <sup>(13)</sup>) poté, co získala jednomyslnou podporu členských států v rámci výboru Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU <sup>(14)</sup>.

Provozovatelé letadel spadající do působnosti nařízení (z EU i mimo EU) se mohou systému štítku letových emisí účastnit dobrovolně. Provozovatelé letadel přitom musí požádat o štítek letových emisí pro všechny své lety s odletem z letišť v Unii (tj. letišť v oblasti působnosti nařízení) bez ohledu na jejich cíl. Kromě toho se provozovatelé letadel mohou rozhodnout přidat všechny své lety přilétající na letiště v Unii (čl. 14 odst. 2 nařízení).

Provozovatelé letadel, kteří se účastní systému štítku letových emisí, musí uvádět emise na cestujícího každého svého letu měřené jako ekvivalent oxidu uhličitého (CO<sub>2</sub>eq). Tyto emise na cestujícího budou odhadnuty na základě skutečných provozních údajů ze stejných letů uskutečněných v posledním plánovacím období, které provozovatelé letadel nahlásili agentuře EASA (podle článku 3 nařízení o štítcích letových emisích).

Štítek letových emisí umožní cestujícím porovnat emise letů a umožní jim činit informovaná rozhodnutí. Provozovatelé letadel, kteří se rozhodnou neúčastnit se systému štítků letových emisí, mají zakázáno uvádět emise na cestujícího pro lety v oblasti působnosti štítku v jeho měrných jednotkách (podle čl. 6 odst. 5 nařízení o štítcích letových emisích). Předěje se tak klamavé zelené reklamě a možnému zmatení cestujících. Spravedlivá a transparentní pravidla štítků letových emisí zvýší konkurenceschopnost provozovatelů letadel a umožní jim soutěžit za rovných podmínek.

Zobrazení všech štítků zvýší transparentnost a spravedlivou hospodářskou soutěž a povzbudí provozovatele letadel, aby i) zlepšili environmentální výkonnost svých letů a ii) zvýšili využívání udržitelných leteckých paliv v celé své síti.

Informace o štítku letových emisí jsou zveřejněny na internetových stránkách agentury EASA Flight Emissions Label.

### 37. Může si provozovatel letadla vybrat, které štítky se mají zobrazit?

Ne, jakmile se provozovatel letadla rozhodne účastnit se systému štítků letových emisí, je povinen zobrazovat všechny štítky vydané agenturou EASA pro všechny své lety, o které požádal (tj. odlétající nebo odlétající i přilétající), v souladu se šablonami pro zobrazování stanovenými v příloze III nařízení o štítku letových emisí. Kromě toho systém štítků letových emisí také ukládá provozovatelům letadel povinnost zobrazovat bez přerušení všechny štítky, které jim byly vydány, po celou dobu jejich platnosti.

<sup>(13)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/3170 ze dne 18. prosince 2024, kterým se stanoví podrobná ustanovení o dobrovolném systému environmentálního štítku pro odhad environmentální výkonnosti letů zavedeného podle článku 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/2405 (štítek letových emisí) (OJ L, 2024/3170, 31.12.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/3170/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/3170/oj)).

<sup>(14)</sup> Přístupné v rejstříku postupu projednávání ve výborech na adrese <https://ec.europa.eu/transparency/commitology-register/screen/ meetings/CMTD%282024%292102/consult?lang=cs>.

Konkrétně by provozovatelé letadel měli splňovat následující požadavky podle článku 6 nařízení o štítku letových emisí:

- 1) zobrazovat všechny štítky, které pro ně agentura EASA vydala, po celou dobu jejich platnosti a během celého procesu vyhledávání a rezervace letu (čl. 6 odst. 2 a 4 nařízení o štítku letových emisí);
- 2) zobrazovat všechny štítky na místech prodeje, která vlastní, a rovněž zajistit, aby byly zobrazovány na místech prodeje, s nimiž má provozovatel letadel uzavřenou smluvní dohodu (čl. 6 odst. 2 a 6 nařízení o štítku letových emisí);
- 3) vyvinout přiměřené úsilí k zajištění toho, aby byly štítky zobrazovány také na místech prodeje, kde jsou zobrazeny jejich lety, a to i v případě, že smluvní dohoda neexistuje (čl. 6 odst. 7 nařízení o štítku letových emisí);
- 4) mít možnost přidat štítky na své palubní vstupenky (čl. 6 odst. 3 nařízení o štítku letových emisí);
- 5) mít zakázáno zobrazovat jakékoli emise z letů spadajících do oblasti působnosti systému štítků letových emisí v metrice očekávaných emisí na cestujícího, emisí na osobokilometr nebo podobně, pokud tyto odhady nevytvořila agentura EASA (čl. 6 odst. 5 nařízení o štítku letových emisí).

### 38. Jak budu moci identifikovat letové emise ověřené ze strany EU?

Letové emise by měly být provozovateli letadel a místy prodeje zobrazovány zřetelně viditelným a srozumitelným způsobem vedle základních údajů o letu (čl. 6 odst. 2 písm. b) nařízení o štítku letových emisí) a vždy v jazyce uživatele <sup>(15)</sup>. Štítky musí být vždy doplněny logotypem štítku (čl. 6 odst. 2 nařízení o štítku letových emisí). Letové emise by měly být zobrazovány s logotypem štítku ve všech vizuálních reklamních a technických propagačních materiálech letů (čl. 6 odst. 2 písm. c) nařízení o štítku letových emisí). Šablony pro zobrazování štítků jsou harmonizovány pro všechny provozovatele letadel. Štítky lze snadno identifikovat a budou vypadat takto (pro ilustraci v angličtině):

| Hlavní logotyp                                                                      | Logotyp pro tmavé pozadí                                                            | Logotyp pro světlé pozadí jiné než bílé barvy                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |

Kromě toho platí pro zobrazování letových štítků následující podmínky:

- 1) Primární zobrazení letových štítků by mělo kromě jiných informací zobrazovat odhadované emise pro kabinu zvolenou cestujícím (v kg CO<sub>2</sub>eq na cestujícího) a logotyp štítku (bod 2 přílohy III nařízení o štítku letových emisí).
- 2) Na sekundárním zobrazení by měl mít cestující možnost vidět další informace, jako jsou emise na osobokilometr a další informace o použité metodice (bod 3 přílohy III nařízení o štítku letových emisí).

<sup>(15)</sup> V případě, že se jedná o úřední jazyk EU.

Kromě toho by sekundární zobrazení mělo obsahovat přímý odkaz na internetové stránky štítků letových emisí agentury EASA s podrobnými informacemi o použitelné metodice, použitých údajích, výchozích hodnotách a vyhledávací funkci, která cestujícím umožní získat informace o všech aktivních štítcích (bod 3 písm. h) přílohy III nařízení o štítku letových emisí). Sekundární zobrazení musí splňovat následující šablony:



## Ověřený štítek letových emisí

Emise se odhadují v souladu s **prováděcím nařízením Evropské komise 2024/3170 (štítek letových emisí)**. Emise se odhadují na základě nejnovějších provozních údajů z minulých letů.

**Emise pro [cestovní třídu] v [název modelu] + [kód ICAO letadla]**

Z [název letiště odletu] DO [název letiště příletu] ([123] km)

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq / cestující**

+/- X% TBD

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq / osobokilometr**

+/- X% TBD

**[123] kg CO<sub>2</sub>eq / MJ**

+/- X% TBD

Emise odhaduje Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví.

Agentura Evropské unie 

**Platný do DD Měsíc RRRR**

**Další informace o tomto štítku: [www.flightemissions.eu](http://www.flightemissions.eu)**