



Dokument na rokovanie

A9-0438/2023

15.12.2023

SPRÁVA

o elektrickom letectve – riešenie pre lety na krátke a stredné vzdialenosti
(2023/2060(INI))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Erik Bergkvist

OBSAH

	Strana
NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	3
DÔVODOVÁ SPRÁVA.....	14
PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY, KTORÉ SPRAVODAJCOVI VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO POSKYTLI INFORMÁCIE	17
INFORMÁCIE O PRIJATÍ GESTORSKÝM VÝBOROM.....	18
ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE.....	19

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o elektrickom letectve – riešenie pre lety na krátke a stredné vzdialenosti (2023/2060(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), najmä na jej článok 90,
- so zreteľom na Zmluvu o Európskej únii (ZEÚ), najmä na jej článok 3 ods. 3,
- so zreteľom na návrh Komisie zo 16. marca 2023 na prijatie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zriadení rámca opatrení na posilnenie európskeho ekosystému výroby výrobkov emisne neutrálnych technológií (akt o emisne neutrálnom priemysle) (COM(2023)0161),
- so zreteľom na návrh Komisie zo 14. júla 2021 na prijatie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ (COM(2021)0559).
- so zreteľom na návrh Komisie zo 14. decembra 2021 na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2021/1153 a nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušuje nariadenie (EÚ) 1315/2013 (COM(2021)0812), najmä na jeho oddiel 5 o infraštruktúre leteckej dopravy,
- so zreteľom na návrh Komisie zo 7. júna 2018 na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zriaďuje Horizont Európa – rámcový program pre výskum a inovácie, stanovujú jeho pravidlá účasti a šírenia (COM(2018)0435),
- so zreteľom na návrh Komisie z 11. júna 2013 na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o implementácii jednotného európskeho neba (COM(2013)0410),
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 29. novembra 2022 s názvom Stratégia v oblasti dronov 2.0 pre inteligentný a udržateľný ekosystém bezpilotných vzdušných prostriedkov v Európe (COM(2022)0652),
- so zreteľom na oznámenie Komisie z 9. decembra 2020 s názvom Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti (COM(2020)0789),
- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimateckej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti

klímy)¹, prostredníctvom ktorého sa ciele Európskej zelenej dohody menia na právne predpisy,

- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 598/2014 zo 16. apríla 2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženého prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES²,
 - so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, ktorou sa mení smernica Rady 96/61/ES³, a najmä na zriadenie inovačného fondu,
 - so zreteľom na Európsku zelenú dohodu, ktorej cieľom je nasmerovať EÚ na cestu k zelenej transformácii s konečným cieľom dosiahnuť klimatickú neutralitu do roku 2050,
 - so zreteľom na prijatie balíka „Fit for 55“ a návrhy v ňom zahrnuté, najmä návrh na zvýšenie výroby a využívania udržateľných leteckých palív, známy aj ako iniciatíva ReFuelEU Aviation, a návrh na revíziu systémov obchodovania s emisiami (ETS) v EÚ, pokiaľ ide o emisie CO₂ z leteckej dopravy,
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 9. mája 2023 o novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu⁴,
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 11. novembra 2015 o letectve⁵,
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 10. mája 2012 o budúcnosti regionálnych letísk a leteckých služieb v EÚ⁶ a na svoje uznesenie zo 16. februára 2017 o stratégii v oblasti letectva pre Európu⁷,
 - so zreteľom na osobitné podmienky osvedčovania Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) SC E-19 pre elektrické/hybridné pohonné systémy,
 - so zreteľom na článok 54 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre rybárstvo (A9-0438/2023),
- A. keďže do roku 2019 sa emisie z medzinárodnej leteckej dopravy v porovnaní s rokom 1990 zvýšili o 146 %⁸; keďže sa očakáva, že tento podiel so zvyšujúcim sa dopytom po leteckej doprave porastie;
- B. keďže emisie by bolo možné znížiť o 50 – 55 % prechodom na udržateľné letecké palivá, o 30 – 35 % zavádzaním nových technológií, o 5 – 10 % optimalizáciou

¹ Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021, s. 1.

² Ú. v. EÚ L 173, 12.6.2014, s. 65.

³ Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁴ Prijaté texty, P9_TA(2023)0130.

⁵ Ú. v. EÚ C 366, 27.10.2017, s. 2.

⁶ Ú. v. EÚ C 261 E, 10.9.2013, s. 1.

⁷ Ú. v. EÚ C 252, 18.7.2018, s. 284.

⁸ Európsky parlament, [Emisie z leteckej a lodnej dopravy: fakty a čísla \(infografika\)](#), aktualizované 15. júna 2023.

- prevádzky lietadiel a infraštruktúry a o 5 % prijatím nových trhových opatrení⁹;
- C. keďže na dosiahnutie požadovaného zníženia emisií do roku 2050 bude musieť byť od roku 2035 nahradených 75 % lietadiel civilného letectva na celom svete;
- D. keďže dosiahnutie skutočne čistej leteckej dopravy si vyžaduje hlbšiu spoluprácu medzi výskumom, výrobcami, leteckými spoločnosťami, vládami a inými zainteresovanými stranami; keďže podskupina aktérov z leteckého priemyslu už aktívne vyvíja pokročilé koncepcie lietadiel¹⁰, ako sú elektrické dopravné prostriedky s vertikálnym vzletom a pristátím (eVTOL)
- E. keďže Spoločný podnik pre čisté letectvo (CAJU) je popredným výskumným a inovačným programom EÚ zameraným na transformáciu letectva smerom k udržateľnej budúcnosti; keďže CAJU a EASA spolupracujú na úprave systému certifikácie podľa noriem pre novú generáciu lietadiel;
- F. keďže malé elektrické testovacie lietadlá s maximálne deviatimi sedadlami už lietajú v rôznych regiónoch EÚ; keďže prevádzka elektrických lietadiel s až 30 sedadlami je naplánovaná na koniec 20. rokov 20. storočia a regionálnych lietadiel na 30. roky 20. storočia¹¹; keďže prvá flotila elektrických lietadiel certifikovaných EASA¹² sa už zaoberá výcvikom pilotov v bezpečnom a ekologickom prostredí; keďže na niekoľko modelov lietadiel eVTOL už bola podaná žiadosť o typové osvedčenie;
- G. keďže EASA navrhla pravidlá bezpečnej prevádzky lietadiel s vertikálnym vzletom a pristátím (VTOL), ktoré zahŕňajú aerotaxi, a komplexný súbor prevádzkových požiadaviek na riadené elektrické aerotaxi, ktoré sa vzťahujú na operačnú doménu, udeľovanie preukazov spôsobilosti letovej posádke a pravidlá týkajúce sa manažmentu letovej prevádzky a systému riadenia vzduchu;
- H. keďže elektrická a hybridná elektrická letecká doprava by mohla posilniť mestskú a regionálnu leteckú mobilitu a prepojenie a ponúknuť celý rad inovačných riešení v oblasti verejnej dopravy; keďže medzicasom sa tiež pripravujú plány na rozsiahly vzlet lietadiel na vodíkový pohon do roku 2035;
- I. keďže elektrická a hybridná elektrická letecká doprava zlepši konkurencieschopné časy letov na kratšie vzdialenosti vďaka rýchlejšiemu presunu; keďže elektrické lietadlá prepravujú menej cestujúcich v malých lietadlách, čo bude znamenať menej času stráveného nastupovaním cestujúcich do lietadla a úkonmi pozemnej obsluhy;
- J. keďže EÚ je svedkom rýchleho rozvoja technológie batérií, pokiaľ ide o objem výroby aj výdavky na vývoj;
- K. keďže úspech veľmi zložitých projektov výskumu a vývoja v oblasti čistého letectva priamo závisí od finančnej a politickej podpory vrátane podpory inštitúcií EÚ

⁹ [Waypoint 2050](#), Aviation: Benefits Beyond Borders, Graf 2.

¹⁰ ATR, Avinor, Deutsche Aircraft (v spolupráci s Private Wings), Heart Aerospace (v spolupráci s [Finnair](#) a [Icelandair](#)), Pipistrel, [SAS \(v spolupráci s Airbus\)](#), Tecnam atď.

¹¹ Informačný list, [Net zero 2050: new aircraft technology](#) (Nulová bilancia emisií do roku 2050: nové letecké technológie), IATA, jún 2023.

¹² [Pipistrel Velis Electro](#).

a členských štátov; keďže sa vytvorili viaceré aliancie pre čisté letectvo, ako je aliancia pre letectvo s nulovými emisiami, ktorá v súčasnosti pracuje na plánoch projektov, ale potrebujú účinnú podporu EÚ; keďže verejné stimuly pre tieto projekty sú kľúčom k prilákaniu súkromných investícií;

- L. keďže v nadchádzajúcich rokoch budú potrebné investície členských štátov do elektrického napájania lietadiel na stojisku, aby sa splnili ciele stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá¹³, ktoré by sa mohlo stať odrazovým mostíkom k budúcemu zavádzaniu nabíjajúcej infraštruktúry pre elektrické lietadlá;
- M. keďže výpočet uhlíkovej stopy leteckej dopravy na elektrický a vodíkový pohon musí vychádzať z celého životného cyklu vrátane zdroja výroby energie a výroby batérií;
- N. keďže napriek tomu, že odvetvie leteckej dopravy jasne pripomenulo svoju zraniteľnosť voči pandémiam, geopolitike a hospodárskym otrasom, preukázalo svoju kľúčovú úlohu pri udržiavaní neprerušeneho dodávateľského reťazca, najmä pokiaľ ide o základný tovar;
- O. keďže zelené a digitálne zručnosti v technickom vzdelávaní a odborných znalostiach, ako sú letecké technológie a inžinierstvo, veda a matematika, sú nevyhnutné pre udržateľný rozvoj letectva a vytvárajú atraktívne pracovné miesta pre mladých ľudí;
- P. keďže bezpečnosť musí byť absolútnou prioritou v leteckej doprave;

Výhody elektrifikácie lietadiel

1. berie na vedomie význam regionálnych letísk v Únii pre prevádzku elektrických lietadiel na krátke a stredné vzdialenosti; zdôrazňuje potenciál regionálnych letísk ako multimodálnych inovačných uzlov a malých a stredných podnikov (MSP) v rámci celého dodávateľského reťazca, ktoré sú prospešné pre výskum a hospodársku súťaž nielen v odvetví leteckej dopravy, ale aj v iných odvetviach dopravy, ako je cestná, námorná a železničná doprava; žiada preto Komisiu, aby potvrdila svoju finančnú podporu regionálnym letiskám, najmä tým, ktoré aktívne pôsobia v oblasti elektrického letectva;
2. domnieva sa, že čistejšie, rýchlejšie a pohodlnejšie možnosti leteckej dopravy by zvýšili prepojenosť a dostupnosť v menších, izolovanejších a riedko osídlených oblastiach vrátane ostrovných a najvzdialenejších regiónov, a to najmä pokiaľ ide o prístup k verejným službám, vytváranie pracovných príležitostí a udržateľnejší cestovný ruch;
3. konštatuje, že pre najvzdialenejšie regióny bude náročné prepojiť sa s európskou pevninou prostredníctvom elektrickej leteckej dopravy z dôvodu ich odľahlosti a obmedzenej kapacity batérie lietadiel; zdôrazňuje však potenciál elektrickej leteckej dopravy pri zabezpečovaní prepojenia medzi najvzdialenejšími regiónmi, ktoré by prispelo k ich rozvoju a čiastočne zmiernilo nepriaznivé dôsledky pre ich hospodárstvo vyplývajúce z ich zložitej topografie; zdôrazňuje potrebu finančnej, vecnej a technickej podpory pre okrajové regióny s cieľom zabezpečiť, aby sa infraštruktúra potrebná na

¹³ Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1.

rýchle a spoľahlivé nabíjanie batérií, údržbu lietadiel eVTOL a odbornú prípravu vysokokvalifikovaných technikov a prevádzkovateľov vyvíjala primeraným tempom;

4. zdôrazňuje, že v prípade geografických prekážok môže byť úspora času pri využívaní elektrických lietadiel ako nového prostriedku verejnej dopravy, ktorý nie je závislý od existujúcich ciest alebo železničných tratí, značná; odkazuje na skúsenosti severských krajín, v ktorých sa spájajú geografické oblasti charakterizované fjordmi, jazerami a horami a nízkou hustotou obyvateľstva so silným zameraním na udržateľnú energiu¹⁴, ako aj skúsenosti najvzdialenejších regiónov, ktoré sa vyznačujú ich ostrovným charakterom, odľahlosťou, malou rozlohou a náročnými topografickými a klimatickými podmienkami; žiada Komisiu, aby tento potenciál preskúmala v úzkej spolupráci s príslušnými regiónmi a členskými štátmi;
5. domnieva sa, že elektrifikácia regionálnej leteckej dopravy by mohla posilniť hospodársku životaschopnosť zrušených leteckých spojení, zlepšiť prepojenosť, podporiť regionálny rozvoj a prilákať nové regionálne investície; zdôrazňuje dôveryhodné vyhliadky hybridizácie vzhľadom na regionálne obmedzenia leteckej dopravy súvisiace s autonómiou a počtom cestujúcich;
6. opakuje víziu Komisie vyjadrenú v stratégii Komisie v oblasti dronov 2.0, že eVTOL sa má stať základným prvkom osobnej dopravy do roku 2030 tým, že sa integruje do existujúcich dopravných systémov a prispieje k dekarbonizácii EÚ a zároveň minimalizuje akékoľvek nepriaznivé vplyvy na životné prostredie¹⁵; zdôrazňuje skutočnosť, že napriek rýchlemu technologickému vývoju sú eVTOL v súčasnosti stále obmedzené na šesť sedadiel, zatiaľ čo elektrické lietadlá s pevnými krídlami sú už schopné prepravovať viac cestujúcich na existujúcich aj nových mestských leteckých trasách; vyzýva Komisiu, aby rozlišovala medzi týmito dvoma možnosťami, keďže používajú rôzne technológie a slúžia rôznym trhom; je presvedčený, že eVTOL aj elektrické lietadlá s pevnými krídlami sa musia považovať za doplnkové formy novej mestskej leteckej mobility;
7. zdôrazňuje, že lietadlá s elektrickými motormi spôsobujú takmer nulové prevádzkové znečistenie, čo znamená zníženie miestnych emisií, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť zdravie občanov žijúcich v blízkosti letísk; domnieva sa preto, že najmä pre lietadlá s nízkymi decibelmi by mali byť postupy na získanie povolení súvisiacich s hlukom alebo výnimiek z obmedzení letov zjednodušené; zdôrazňuje, že zníženie hluku dosiahnuté prostredníctvom nízkodecibelového elektrického letectva môže zlepšiť situáciu niektorých letísk a neďalekých obytných oblastí;
8. zdôrazňuje, že je potrebné využiť potenciál výrazne nižších hladín hluku elektrických a hybridných elektrických lietadiel; naliehavo vyzýva priemysel, aby využil prácu EASA pri definovaní prvej technickej špecifikácie ochrany životného prostredia¹⁶ pre posudzovanie hluku určitých lietadiel eVTOL, ktorej cieľom je poskytnúť európskym

¹⁴ [Accessibility study for electric aviation.Part of the project Electric Aviation and the Effect on Nordic Regions \(Štúdia o prístupnosti elektrickej leteckej dopravy – súčasť projektu Elektrická letecká doprava a jej vplyv na severské štáty\).](#)

¹⁵ Tamže.

¹⁶ <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-publishes-worlds-first-proposal-assessment-and-limitation>.

občanom vysokú a jednotnú úroveň ochrany životného prostredia a uľahčiť ich integráciu do leteckého ekosystému a mestského prostredia;

- je pevne presvedčený, že elektrické a hybridné elektrické lietadlá majú významný potenciál na zníženie emisií skleníkových plynov v leteckej doprave a nové možnosti mestskej mobility; víta prácu, ktorú doteraz vykonala EASA na lietadlách eVTOL, ktoré slúžia ako aerotaxi, na návrhu potrebnej pozemnej infraštruktúry pre bezpečnú prevádzku mestskej leteckej mobility¹⁷ a na úprave regulačného rámca v oblasti letectva s cieľom uľahčiť vstup lietadiel, ktoré používajú elektrický a vodíkový pohon, na trh; zdôrazňuje kľúčovú úlohu EASA pri osvedčovaní týchto typov lietadiel, pretože by mohla urýchliť ich vývoj; podporuje komercializáciu lietadiel šetrných k životnému prostrediu využívajúcich alternatívne technológie pohonu s cieľom doplniť opatrenia zavedené v rámci iniciatív v oblasti udržateľných leteckých palív; vyzýva Komisiu, aby v budúcnosti prijala opatrenia, ktoré zabezpečia, aby elektrické lety slúžili na krátke regionálne trasy na účely záväzkov vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme podľa platných pravidiel EÚ;

Investície do budúcnosti

- domnieva sa, že zatiaľ čo lety na krátke a stredné vzdialenosti tvoria len zlomok emisií, každá elektrifikovaná trasa predstavuje zníženie klimatickej a environmentálnej stopy leteckej dopravy a je hodnotnou investíciou; trvá na tom, že združovanie potrebných investícií sa musí začať už teraz;
- domnieva sa, že ciele v oblasti nízkych a nulových emisií sa dosiahnu aj pomocou hybridných elektrických technológií vyvinutých pre regionálne a medzinárodné lety na krátke a stredné vzdialenosti prevádzkované na účely komerčnej leteckej dopravy aj leteckej dopravy na obchodné účely, a vyzýva na potrebné investície do výskumu a vývoja v oblasti navrhovania lietadiel a pohonných systémov, batérií a iných hybridných riešení; konštatuje, že v súvislosti s komercializáciou elektrického letectva by členské štáty mali zväziť revíziu svojich právnych predpisov zakazujúcich lety na krátke a stredné vzdialenosti;
- konštatuje, že zásadné potreby súvisiace s výmenou lietadiel civilného letectva predstavujú výzvu a vyžadujú si značné finančné investície a zároveň predstavujú významnú trhovú príležitosť, ktorá by mohla viesť k vytváraniu nových pracovných miest a zručností pre celé odvetvie dopravy v Európe;
- trvá na tom, že rozvoj elektrickej leteckej dopravy na komerčné využitie si vyžaduje účinnú finančnú a regulačnú podporu na vnútroštátnej úrovni aj na úrovni EÚ; zdôrazňuje veľmi pozitívne výsledky dosiahnuté pomocou verejného obstarávania a považuje ho za účinný nástroj na elektrifikáciu odvetvia bez narušenia trhu;
- vyzýva členské štáty, aby preskúmali trhovú stimuláciu a prínosy pre príslušných výrobcov elektrických lietadiel, prevádzkovateľov a MSP s cieľom podporiť vývoj a prijatie tejto ekologickej technológie; domnieva sa, že tieto stimuly a výhody pre elektrické letecké

¹⁷ EASA, Vertiports. Prototype Technical Specifications for the Design of VFR Vertiports for Operation of with Manned VTOL-Capable Aircraft Certified in the Enhanced Category (PTS-VPT-DSN), marec 2022.

komponenty, elektrickú energiu a emisné kredity môžu stimulovať rast trhu;

15. konštatuje, že v celej Európe sa prevádzkuje mnoho letov na krátke a stredné vzdialenosti; vyzýva Komisiu, aby v spolupráci s Eurocontrolom a EASA určila letové trasy, ktoré sú najvhodnejšie na úplnú elektrifikáciu a ktoré by viedli k výraznejšiemu zníženiu emisií CO², pretože to pomôže príslušným letiskám začať s potrebnými úpravami; zdôrazňuje, že vodík môže zohrávať významnú úlohu pri znižovaní emisií; poukazuje na to, že spoločnosti vkladajú svoje nádeje do elektrických lietadiel v prípade menších riešení a do lietadiel na vodíkový pohon v prípade väčších riešení;
16. považuje za potrebné preskúmať možnosť úpravy existujúcich pravidiel EÚ štátnej pomoci s cieľom umožniť vytvorenie cieleného investičného rámca, ktorý bude vychádzať z verejného a súkromného financovania na podporu vznikajúceho odvetvia eVTOL náročného na zdroje s cieľom posilniť strategickú autonómiu Európy v tejto oblasti, keďže eVTOL sa musia stať strategickou súčasťou odvetvia dopravy;
17. domnieva sa, že spoločnosti EÚ pôsobiace v oblasti elektrifikácie odvetvia leteckej dopravy by mali užšie spolupracovať s vnútroštátnymi orgánmi a orgánmi EÚ s cieľom vytvoriť integrovaný technický plán a zaviesť spoločné výskumné programy; víta prácu vykonanú v rámci aliancie pre letectvo s nulovými emisiami; zdôrazňuje, že táto spolupráca je nevyhnutná pre to, aby si EÚ udržala vedúce postavenie v priemysle a konkurencieschopnosť na medzinárodnej scéne;
18. konštatuje, že menšie elektrické lietadlá sa môžu prevádzkovať z existujúcich kratších a jednoduchších vzletových a pristávacích dráh, čo by mohlo v budúcnosti znížiť potrebu rozsiahlej a nákladnej infraštruktúry;
19. zdôrazňuje, že plánovanie a pripravenosť energetickej infraštruktúry je kľúčovým faktorom pri rozhodovaní o využívaní elektrickej leteckej dopravy a leteckej dopravy na báze vodíka, keďže zaviesť elektrické letectvo bude možné až keď bude infraštruktúra pripravená a otestovaná; konštatuje, že po prechode na alternatívne pohonné systémy by existujúce veľké letiská mohli do roku 2050 spotrebovať 5 – 10-krát viac elektrickej energie ako dnes¹⁸, a konštatuje, že infraštruktúra pre elektrické lietadlá a elektrifikácia miest, ako sú letiská, ešte neboli dostatočne rozvinuté; poukazuje na to, že na uspokojenie očakávaného dopytu po energii musia byť prvé prvky infraštruktúry na letiskách zavedené do roku 2025, a vyzýva na zabezpečenie potrebných investícií; v tejto súvislosti ďalej zdôrazňuje, že na zabezpečenie riadneho zavedenia elektrických lietadiel musia Komisia a členské štáty riadne vykonávať nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá (AFIR)¹⁹ s cieľom ďalej podporovať elektrifikáciu lokalít; v tejto súvislosti zdôrazňuje užitočnosť špecializovaných projektov financovania infraštruktúry, ako je Nástroj na prepájanie Európy v oblasti dopravy a energetiky; pripomína, že podľa AFIR musí Komisia na konci roka 2026 a potom každých päť rokov vyhodnotiť súčasný stav a budúci vývoj trhu s vodíkom a elektrickým pohonom; naliehavo vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili vykonanie tohto hodnotenia

¹⁸ [Target True Zero: Delivering the Infrastructure for Battery and Hydrogen-Powered Flight \(Cieľ skutočne nulovej bilancie emisií: zavedenie infraštruktúry pre lety poháňané batériami a vodíkom\)](#), Svetové ekonomické fórum, apríl 2023, s. 10 – 15.

¹⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1).

vrátane štúdie uskutočniteľnosti zavádzania príslušnej infraštruktúry na pohon lietadiel, po ktorej bude nasledovať plán zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá na letiskách, najmä pre elektrické nabíjacie stanice a vodíkové čerpacie miesta; nabáda priemyselné odvetvia na celosvetovej úrovni, aby sa čo najskôr dohodli na globálnych normách pre pozemné nabíjacie stanice pre lietadlá na stojisku;

Technologické výzvy a riešenia

20. vzhľadom na to, že technologické trendy sa v rôznych odvetviach dopravy uberajú rovnakým smerom, víta existujúce medziodvetvové partnerstvá v oblasti výskumu a vývoja²⁰ medzi leteckým a automobilovým priemyslom (v oblasti vývoja novej generácie batérií a palivových článkov), leteckou dopravou a lodnou dopravou (v oblasti využívania alternatívnych palív) a leteckou dopravou a železnicami (v oblasti elektrických rozvodných systémov);
21. poukazuje na to, že zatiaľ čo elektrické a hybridné elektrické lietadlá sú veľmi sľubné pre udržateľnejšiu budúcnosť letectva, ich súčasná generácia batérií predstavuje významné výzvy, najmä pokiaľ ide o hmotnosť a energetickú hustotu; konštatuje, že tieto obmedzenia majú vplyv na dolet, kapacitu užitočného zaťaženia a celkovú účinnosť elektrických lietadiel;
22. pripomína, že prevádzka elektrických lietadiel zahŕňa prísne požiadavky na batérie, pričom uprednostňuje bezpečnosť, ale zároveň vyžaduje, aby boli ľahké, kompaktné, rýchlo nabíjateľné a poskytovali vysoký výkon potrebný pre vzlet a stúpanie; zdôrazňuje, že takéto vysokovýkonné batérie si vyžadujú kritické suroviny, ktoré v Európe často nie sú k dispozícii; vyzýva letecký priemysel, aby pripojil k úsiliu týchto iných odvetví o zabezpečenie udržateľného dodávateľského reťazca;
23. pripomína, že podmienky nadmorskej výšky špecifické pre leteckú dopravu predstavujú pre batérie osobitné technické obmedzenia v porovnaní s inými druhmi dopravy;
24. zdôrazňuje potenciál leteckej dopravy poháňanej vodíkom založenej na palivových článkoch, ktorá je alternatívnou formou elektrického letectva, najmä pokiaľ ide o autonómiu; zdôrazňuje, že neustále zdokonaľovanie technológie batérií a palivových článkov v spojení s energeticky účinnejšími návrhmi lietadiel môžu zabezpečiť lepšie environmentálne vlastnosti; opätovne zdôrazňuje, že medzi najväčšie technologické výzvy, ktorým toto odvetvie v súčasnosti čelí, patrí hmotnosť a rozmery batérií, maximálny výkon palivových článkov, elektrické rozvodné systémy a tepelné systémy, integrácia draka lietadiel a zlepšenie aerodynamiky;
25. zdôrazňuje, že zvýšené používanie batérií v letectve si bude vyžadovať okamžité zriadenie recyklačného priemyslu EÚ, ktorý bude zlučiteľný s potrebami tohto odvetvia, aby sa zabránilo vytváraniu nových závislostí od krajín mimo EÚ;

Opatrenia v rámci EÚ

26. pripomína, že letecký priemysel nie je len dôležitým faktorom umožňujúcim

²⁰ [Airbus and Renault Group to advance research on electrification \(Airbus a Renault Group napredujú v oblasti výskumu elektrifikácie\)](#).

hospodársku činnosť, ale aj jedným z najúspešnejších odvetví špičkových technológií v EÚ; žiada Komisiu o proaktívne politiky na podporu a rozvoj priemyslu v úzkej spolupráci s existujúcimi fórami, ako je Poradný výbor pre výskum a inováciu v oblasti európskeho letectva (ACARE) a aliancia pre letectvo s nulovými emisiami; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že existujúce nariadenia EÚ v tejto oblasti nebudú navzájom protichodné a nebudú brániť leteckému priemyslu v rozvoji jeho projektov dekarbonizácie a elektrifikácie;

27. domnieva sa, že na posilnenie elektrických letov je potrebné ďalšie zosúladenie medzi ekosystémom leteckého a obranného priemyslu a energetickým ekosystémom; konštatuje, že Komisia pracuje na samostatných spôsoboch transformácie pre oba ekosystémy; uznáva mimoriadny význam spôsobov transformácie, ktoré priemyslu umožnia účinne premietnuť ambície v oblasti klímy do konkrétnych opatrení, čím sa zachová a vytvorí hodnota pre našu spoločnosť, našu planétu a podniky; je však znepokojený rozdielnymi spôsobmi transformácie oboch ekosystémov, najmä vzhľadom na spoločnú nevyhnutnosť vytvoriť dostatočne stabilné elektrické siete a zabezpečiť cenovú dostupnosť čistej elektrickej energie, a to aj pre elektrifikáciu lietadiel; vzhľadom na uvedené skutočnosti zdôrazňuje význam spoločnej stratégie pre elektrické lietadlá a naliehavo vyzýva Komisiu, aby podnikla proaktívne kroky na formulovanie takejto stratégie; okrem toho vyzýva Komisiu, aby v tejto súvislosti iniciovala spoločný štruktúrovaný dialóg medzi Generálnymi riaditeľstvami pre mobilitu a dopravu a pre energetiku a aby ho dokončila pred voľbami do Európskeho parlamentu v roku 2024. Nová budúca Komisia ho bude v roku 2024 môcť použiť ako referenciu pre budúce nariadenia;
28. pripomína, že aliancia pre letectvo s nulovými emisiami bola vytvorená z iniciatívy Komisie s cieľom zhromaždiť všetkých súkromných a verejných partnerov v celom leteckom ekosystéme na prípravu uvedenia lietadiel na vodíkový a elektrický pohon do komerčnej prevádzky; vyzýva Komisiu, aby spolupracovala s alianciou pre letectvo s nulovými emisiami a podporovala ju pri rozvoji poznatkov o elektrickom letectve; konštatuje, že v tejto súvislosti by sa mohli využiť akadémie zručností v rámci aktu o emisne neutrálnom priemysle, a vyzýva Komisiu a členské štáty, aby ich podporovali;
29. zdôrazňuje súčasný nedostatok zručností v oblasti elektrotechniky a systémového inžinierstva; pripomína, že súťaž Európskej únie pre mladých vedcov by sa mohla použiť ako referenčný bod na vypracovanie tematickej súťaže EÚ pre mladé talenty pre všetky priemyselné ekosystémy vrátane elektrických letov; vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zvýšili informovanosť o príležitostiach v oblasti ekologických kariér v letectve a aby v tejto súvislosti podporovali vnútroštátne projekty a projekty EÚ;
30. víta zámer Komisie vytvoriť útvary pre koordináciu výziev v rámci existujúcich nástrojov EÚ a úverov Európskej investičnej banky (EIB) na podporu nového hlavného projektu týkajúceho sa technológií bezpilotných lietadiel; naliehavo vyzýva EIB, aby predstavila a zaviedla ciele nástroje financovania určené na posilnenie vznikajúceho európskeho odvetvia elektroleteckej dopravy a na podporu jeho potrieb, pričom uznáva jeho kapitálovo náročnú povahu a jedinečné požiadavky a uznáva, že zavádzanie eVTOL si bude vyžadovať aj investície do pozemnej infraštruktúry vrátane vertiportov a nabíjacej infraštruktúry;

31. vyjadruje znepokojenie nad tým, že rozpočet plánovaný pre CAJU v rámci programu Horizont Európa je hlboko pod úrovňou jeho ambícií; pripomína, že úroveň inovácií spojená s každým projektom je veľmi vysoká a že podpora musí byť primeraná a nepretržitá v rámci nového viacročného finančného rámca od roku 2027; domnieva sa, že CAJU by sa mal podporovať aj v tom, aby riadil elektrickú leteckú dopravu a uprednostňoval financovanie inovačných projektov v oblasti leteckej dopravy s nulovými emisiami, ako sú elektrické lietadlá a lietadlá na vodíkový pohon; poukazuje na to, že nové financovanie je potrebné na prekročenie úrovne technologickej pripravenosti 6 s cieľom uviesť technológie na trh; víta nedávne oznámenie Spojeného kráľovstva ako krajiny pridruženej k programu Horizont Európa, ktoré posilní naše spoločné úsilie o čisté letectvo;
32. vyjadruje poľutovanie nad tým, že napriek značnému úsiliu a záväzku, ktoré požaduje odvetvie letectva v úsilí o dekarbonizáciu, neexistuje osobitný fond EÚ pre leteckú dopravu, ktorý by bol výslovne určený na podporu letectva; vyzýva Komisiu, aby vyhlásila osobitné výzvy na financovanie projektov na podporu elektrifikácie a opatrení na zníženie celkového vplyvu leteckej dopravy; pripomína však, že inovačný fond v rámci ETS a využívanie rozdielových zmlúv v oblasti uhlíka sú dôležitými nástrojmi na zavádzanie technológií do priemyselného rozsahu, ktoré by mohli pripraviť pôdu pre elektrickú a vodíkovú leteckú dopravu; pripomína smernicu (EÚ) 2023/959²¹, ktorou sa zmenila smernica 2003/87/ES a rozšírila škálu projektov oprávnených na financovanie v rámci inovačného fondu tak, aby zahŕňala širšiu škálu produktov, procesov a technológií s nulovými emisiami uhlíka;
33. zdôrazňuje, že je potrebné zlepšiť tepelné riadenie batérií a riadenie nabíjania a výmeny batérií, ako aj urýchliť rozvoj odvetvia recyklácie batérií; vyzýva Komisiu, aby investovala do výskumu a vývoja batérií novej generácie s pevným elektrolytom, ktoré poskytujú dvakrát toľko energie ako lítiovo-iónové batérie a približne trikrát vyšší potenciál uskladňovania energie; vyzýva preto Komisiu, aby prostredníctvom nástrojov, ako je akt o emisne neutrálnom priemysle a Európska aliancia pre batérie, podporovala znižovanie závislosti v dodávateľskom reťazci batérií a zabezpečenie dostatočných dodávok kritických surovín, čím sa zníži naša závislosť od vonkajších zdrojov v oblasti batérií; nabáda Komisiu a členské štáty, aby súbežne rozvíjali strategické partnerstvá s podobne zmýšľajúcimi krajinami mimo EÚ v oblasti surovín pre letectvo;
34. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila súlad medzi rozvojom elektrickej dopravy a mobility, požadovanou infraštruktúrou a politikami EÚ zameranými na zvýšenie európskej výrobnnej kapacity batérií vrátane dodávok surovín a progresívnych materiálov potrebných na výrobu batérií; vyzýva preto Komisiu, aby zrevidovala strategický akčný plán pre batérie, ktorý spája uvedené aspekty a konkrétne zahŕňa zavedenie kvantifikovaných a časovo ohraničených cieľov pre výrobu batérií v EÚ; vyzýva členské štáty a Komisiu, aby vzhľadom na uvedené skutočnosti v spolupráci s priemyslom identifikovali potenciálne synergie s odvetvím cestnej dopravy s cieľom maximalizovať verejné a súkromné investície, najmä do výroby a recyklácie batérií a

²¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/959 z 10. mája 2023, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134).

palivových článkov;

35. vyzýva Komisiu, aby vytvorila politický rámec, ktorý podporí zavádzanie technológií elektrických lietadiel, ako je nasmerovanie časti príjmov z ETS v leteckej doprave alebo akéhokoľvek zdaňovania leteckej dopravy do spoločného podniku CAJU v súlade s návrhom smernice o zdaňovaní energie²²;
 36. vyzýva Komisiu, aby vytvorila stratégiu na zabezpečenie zavádzania potrebnej infraštruktúry pre elektrické letectvo vrátane výroby elektrickej energie, pripojenia k sieti a nabíjacej infraštruktúry úmernej zavádzaniu elektrických lietadiel; pripomína, že nedostatok čistého vodíka a nedostatočná infraštruktúra by mohli oddialiť uvedenie lietadiel na vodíkový pohon do prevádzky; naliehavo vyzýva Komisiu, aby vypracovala cieľenú stratégiu pre výrobu a skladovanie vodíka;
 37. vyzýva agentúru EASA, aby pokračovala v práci na stanovení certifikačných noriem a postupov, ktoré umožnia, aby elektrické a hybridné elektrické lietadlá boli životaschopné a aby sa výrazne skrátil čas uvedenia takýchto lietadiel na trh; vyzýva Komisiu, aby v tejto súvislosti poskytla potrebné zdroje, najmä personál;
 38. vyzýva Komisiu, aby vypracovala európsku stratégiu pre koordinovaný prístup k vývoju, certifikácii a zavádzaniu novej generácie lietadiel vrátane lietadiel eVTOL s cieľom zvýšiť informovanosť európskych občanov o jej výhodách a podporiť súkromné a verejné investície pri súčasnom zachovaní technologickej základne a vedúceho postavenia v Európe; domnieva sa, že elektrické letectvo je prísľubom udržateľnejšej budúcnosti leteckej dopravy a že cieľená informačná kampaň má zásadný význam pre zvyšovanie informovanosti verejnosti o jej potenciálnych prínosoch a vplyve;
-
- ◦
39. poveruje svoju predsedníčku, aby postúpila toto uznesenie Rade a Komisii.

²² Smernica Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny (Ú. v. EÚ L 283, 31.10.2003, s. 51).

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Letecká doprava tvorí relatívne malý podiel celosvetových emisií, je však jedným z odvetví najnáročnejších na dekarbonizáciu. Spravodajca tvrdí, že elektrická a hybridná letecká doprava na krátke a stredne dlhé vzdialenosti by mohla ponúknuť úplne nový model služieb leteckej dopravy a zároveň priniesť priaznivé vedľajšie účinky, ako je životaschopná mestská a regionálna sieť leteckej mobility a pretrvávajúce vedúce postavenie Európy v priemysle počas prechodu na klimatickú neutralitu.

Hoci sa v súčasnosti významná časť úsilia o dekarbonizáciu v oblasti leteckej dopravy zameriava na udržateľné letecké palivá, ktoré si vyžadujú len malé (ak vôbec nejaké) úpravy lietadiel alebo letiskovej infraštruktúry, časť odvetvia už pracuje na pokročilej koncepcii elektrických a hybridných lietadiel s pohonom na batérie, ktorá umožní rozvoj elektrickej leteckej dopravy.

Z čisto technického hľadiska úplne elektrická konfigurácia eliminuje emisie CO₂ spolu so skleníkovými plynmi a vodnou parou, čo z nej robí najudržateľnejšiu formu technológie schopnú nulových emisií počas letovej prevádzky. V súčasnosti sa plne elektrické lietadlá úspešne využívajú pri poskytovaní ekologickejšieho vzdelávania potenciálnym pilotom.

Zatiaľ čo rôzne technologické a regulačné komplikácie obmedzujú dolet lietadiel s elektrickým pohonom na batérie, ktoré sa využívajú najmä pri letoch na krátke a stredne dlhé vzdialenosti, tento typ lietadla by sa mohol stať optimálnym riešením pre mestskú a regionálnu leteckú mobilitu. Je to dôležité najmä vzhľadom na nedávny historický zákaz vnútroštátnych letov na krátke vzdialenosti, na ktoré možno využiť železničnú dopravu, v jednom z členských štátov EÚ.

Elektrické lietadlá s vertikálnym vzletom a pristátím (eVTOL) zdôrazňujú prísľub a pokrok v oblasti elektrických a hybridných lietadiel v kontexte mestského prostredia. Schopnosť obchádzať preťažené mestské uzly, spájať menšie a veľké letiskové uzly a súčasne znižovať preťaženie a požiadavky na parkovanie lietadiel na veľkých letiskách sú len niektoré z výhod, ktoré prinášajú. Dôležité je, že na podporu tejto inováčnej technológie EASA vypracovala usmernenia o vertiportoch vrátane návrhu pozemnej infraštruktúry potrebnej na bezpečnú prevádzku služieb mestskej leteckej mobility.

Pokiaľ ide o regionálnu leteckú mobilitu, elektrické lietadlá ponúkajú čistejšie, rýchlejšie a pohodlnejšie spôsoby dopravy, najmä medzi vzdialenými a geograficky izolovanými oblasťami. Spravodajca upriamuje pozornosť na skúsenosti severských krajín, ktoré čelia mnohým spoločným problémom s prístupnosťou v súvislosti s ich odľahlými regiónmi, kde veľké vodné plochy, rozsiahle lesné oblasti, dlhé pobrežia, pohoria a fjordy obmedzujú mobilitu. Geografické prekážky zároveň znamenajú obmedzený prístup k verejným službám, pracovným miestam, ako aj širšiemu vnútroštátnemu a medzinárodnému dopravnému systému. Vzhľadom na nedostatok ciest alebo obmedzenú verejnú dopravu je zrejmé, že niektoré z týchto miest sú dostupnejšie letecky ako po zemi. Najmä v tomto kontexte by sa mohlo ponúkať viac priamych letov bez medzipristátia prevádzkovaných menšími elektrickými lietadlami, čo predstavuje úplne nový pohľad na miestnu verejnú dopravu.

V rovnakom duchu by elektrická letecká doprava mohla otvoriť nové príležitosti na urýchlenie hospodárskeho rozvoja zmenou účelu regionálnych letísk a obsluhou predtým opustených alebo v súčasnosti nedostatočne obsluhovaných oblastí. Na podporu tejto ambície by sa mal zväziť dlhodobý strategický plán EÚ na riešenie výziev a príležitostí, ktorým čelia regionálne letiská v súvislosti s rýchlo sa rozvíjajúcou elektrickou leteckou dopravou, pričom by sa mal zamerať na ich úlohu pri zabezpečovaní súdržnosti medzi regiónmi EÚ a ich podporu

ako jedného z pilierov stratégie EÚ v oblasti rastu a zamestnanosti, ako aj ako hnacej sily inovácií.

Budúcnosť elektrickej leteckej dopravy bude vo veľkej miere závisieť od budúcnosti technológie batérií. Hoci EÚ zaznamenáva rýchly rozvoj v tejto oblasti, súčasná situácia nedokáže zabezpečiť dostatočnú pripravenosť na prekonávanie rovnakých vzdialeností ako lietadlá poháňané prúdovým palivom. Prevádzka elektrických lietadiel kladie prísne požiadavky na batérie, ktoré musia poskytovať vysoký výkon potrebný pre vzlet a stúpanie. Okrem toho musia byť umiestnené vo vnútri lietadla spolu s dostatočnými opatreniami na chladenie, aby sa zabránilo úniku tepla a v konečnom dôsledku zlyhaniu. Ako strategická súčasť čistej a digitálnej transformácie Európy by táto kľúčová podporná technológia mala zostať jedným z ústredných bodov činnosti EÚ v oblasti výskumu, vývoja a inovácií.

V tomto zmysle spravodajca oceňuje rôzne medziodvetvové partnerstvá v oblasti výskumu a vývoja, keďže technologické trendy v rôznych odvetviach dopravy majú tendenciu uberať sa rovnakým smerom. Napríklad vývoj ďalšej generácie batérií by sa mohol opierať o spoluprácu leteckého a automobilového priemyslu. Významnú prácu pri transformácii letectva smerom k udržateľnej budúcnosti navyše vykonáva aj Spoločný podnik pre čisté letectvo (CAJU). Toto najväčšie verejno-súkromné partnerstvo zamerané na vplyv v rámci programu Horizont Európa, spolufinancované európskymi zainteresovanými stranami z leteckého priemyslu, je kľúčovým aktérom pri stimulácii výskumu a inovácií v oblasti leteckej dopravy. Žiaľ, hoci je letecká doprava jedným z najúspešnejších odvetví EÚ v oblasti špičkových technológií, dôležitým faktorom umožňujúcim hospodársku činnosť a hnacou silou konkurencieschopnosti, práca CAJU nemá potrebnú úroveň financovania, aby zodpovedala rozsahu jej ambícií. Preto by sa mala zvážiť európska stratégia pre koordinovaný prístup k vývoju, certifikácii a zavádzaniu novej generácie lietadiel s cieľom zvýšiť informovanosť európskych občanov o ich výhodách a podporiť súkromné a verejné investície pri súčasnom zachovaní technologickej základne a vedúceho postavenia v Európe.

Udržateľnosť znamená rozsiahlu obnovu leteckej flotily do roku 2050. Hoci je to výzva sama osebe, predstavuje aj veľkú trhovú príležitosť, ktorá by mohla viesť k vytvoreniu nových pracovných miest a zručností pre celé odvetvie dopravy v Európe.

Zatiaľ čo si vývojári a výrobcovia lietadiel predstavujú novú budúcnosť v podobe elektrifikácie, letiská by sa mali začať orientovať na otázku dlhodobej spotreby energie. Letiská a letecké spoločnosti budú musieť zabezpečiť značné investície do infraštruktúry, aby mohli dodávať elektrickú energiu, ktorú budú tieto lietadlá potrebovať. Keďže približne 90 % týchto investícií sa použije na inú ako letiskovú infraštruktúru – predovšetkým na výrobu energie – odvetvie leteckej dopravy by malo zvážiť nadviazanie partnerstva s inými odvetviami, aby sa zabezpečil dostatok ekologickej elektrickej energie a podporili potreby v oblasti infraštruktúry.

Napokon, nástup elektrických a hybridných lietadiel znamená zavádzanie úplne nového súboru globálnych pravidiel a noriem týkajúcich sa okrem iného certifikačných metód, dobíjania, dopĺňania paliva a údržby. V tejto súvislosti spravodajca víta spoločnú prácu CAJU a EASA, ktorá zahŕňa rôzne projekty zamerané na zníženie rizika vo fáze navrhovania a demonštrácie nových koncepcií a technológií, ako aj na vypracúvanie nových certifikačných metód a spôsobov preukazovania zhody pre návrhy lietadiel a systémov.

Letecká doprava je základom hospodárstva EÚ a udržiavania spojenia medzi ľuďmi. Zdá sa, že po tom, ako sa odvetvie leteckej dopravy zotavilo z následkov pandémie COVID-19 a energetickej krízy, ktorú vyvolala vojna na Ukrajine, je na ceste k oživeniu. V súčasnosti sa zameriava na obnovu bežnej prevádzky a súčasne na uprednostňovanie inovačných technologických riešení s cieľom zabezpečiť letovú prevádzku novej generácie s nízkym vplyvom na životné prostredie. V tejto súvislosti budúcnosť elektrickej dopravy na krátke a stredne dlhé vzdialenosti sľubuje transformáciu trhu, ktorý sa bude môcť pochváliť sieťou

vysoko efektívnej regionálnej dopravy s pozitívnymi prínosmi v oblasti životného prostredia a logistiky.

**PRÍLOHA: SUBJEKTY ALEBO OSOBY, KTORÉ SPRAVODAJCOVI VÝBORU
POŽIADANÉHO O STANOVISKO POSKYTLI INFORMÁCIE**

V súlade s článkom 8 prílohy I k rokovaciemu poriadku spravodajca vyhlasuje, že počas prípravy správy až do jej prijatia vo výbore mu poskytli podnety tieto subjekty alebo osoby:

Fyzická a/alebo právnická osoba
Transportföretagen
Scandinavian Airlines
SAFRAN
Rolls-Royce
GKN Aerospace
SINTEF AS
Clean Aviation Joint Undertaking
Europe Air Sports
Trafikverket
General Aviation Manufacturers Association (GAMA)
Conference of Peripheral Maritime Regions (CPMR)
Heart Aerospace

Vypracovanie uvedeného zoznamu je vo výlučnej zodpovednosti spravodajcu.

INFORMÁCIE O PRIJATÍ GESTORSKÝM VÝBOROM

Dátum prijatia	7.12.2023
Výsledok záverečného hlasovania vo výbore	+ : 27 - : 0 0 : 12
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt
Náhradníci (článok 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní	Andreas Glück, Erik Marquardt, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Eugen Tomac

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN V GESTORSKOM VÝBORE

27	+
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Andreas Glück, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Thomas Rudner, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati

0	-

12	0
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Możdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski
ID	Marco Campomenosi
Renew	Ondřej Kovařík
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Erik Marquardt, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania