



Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

2021/0205(COD)

2.5.2022

STANOVISKO

Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu
(COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD))

Zpravodaj: Nicolás González Casares

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Evropská unie se prostřednictvím evropského právního rámce pro klima pevně zavázala dekarbonizovat své hospodářství a uvést své politiky do souladu se závazky z Pařížské dohody, přičemž si stanovila cíl dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality.

V této souvislosti je odvětví dopravy jedním z těch, jejichž dekarbonizace je nejobtížnější. V rámci tohoto odvětví se s velkými potížemi potýká letecká doprava, a to kvůli své výhradní závislosti na fosilní energii a omezeným technologickým možnostem, které jsou k dispozici za účelem snížení emisí: téměř veškeré letecké palivo používané v EU je fosilní kerosin. Bez dodatečných opatření budou emise skleníkových plynů v tomto odvětví nadále vzrůstat.

Propojenost díky letecké dopravě je klíčová pro mobilitu občanů Unie a pro evropské hospodářství. Všechny druhy dopravy ale musí začlenit environmentální náklady, které způsobují. Současně by měla opatření, která mají být provedena, zachovat socioekonomické přínosy pro občany a podniky.

Z krátkodobého a střednědobého hlediska je řešením prosazovat postupné nahrazování fosilních leteckých paliv jinými, udržitelnými leteckými palivy. Návrh Komise prosazovat používání udržitelných leteckých paliv bude hrát zásadní úlohu při dekarbonizaci daného odvětví. Ambiciózní regulace týkající se nárůstu udržitelných leteckých paliv bez emisí umožní leteckému odvětví přispět k dosažení klimatických cílů Unie a snížit naši závislost na fosilních palivech.

Zpravodaj návrh Komise vítá a považuje jej za dobrý začátek. Cílem zpravodaje je však ještě více posílit jeho klimatickou ambici, včetně dopadů jiných emisí, než jsou emise CO₂, aby se podpořila udržitelnější letecká paliva, zlepšily informace a transparentnost pro spotřebitele a podpořily inovace v letecké dopravě s nulovými emisemi.

Ambicióznější iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU

Vzhledem ke klimatickým závazkům Unie se zpravodaj domnívá, že by toto nařízení mělo mít co největší ambici, kterou umožní dostupné udržitelné suroviny. Do roku 2050 by měla být všechna fosilní letecká paliva nahrazena udržitelnými leteckými palivy nebo jinými nosiči energie založenými na udržitelné energii z obnovitelných zdrojů. Pro dosažení cíle 100 % bude nezbytné zvýšit krátkodobý mandát. Ze střednědobého a dlouhodobého hlediska je třeba rozšířit mandát na paliva a nosiče energie, které nejsou palivy typu „drop-in“, například vodík nebo elektřina vyráběné pomocí zdrojů obnovitelné energie.

Pouze skutečně udržitelná letecká paliva

Zpravodaj sdílí obavy Komise ohledně kritérií udržitelnosti způsobilých udržitelných leteckých paliv. Je známo, že některé ze surovin nejsou dostatečně k dispozici a mohou mít škodlivé dopady na udržitelnost a biologickou rozmanitost, pokud nejsou vhodně přizpůsobena kritéria způsobilosti. Je třeba rovněž se ujistit, že existují nezbytné suroviny a nevzniknou problémy s dodávkami při použití s významnějšími sníženími emisí.

Ústřední úlohu by měla začít hrát syntetická paliva typu „drop-in“ a později vodík a elektřina vyráběné pomocí zdrojů obnovitelné energie. Jejich zavádění představuje přirozený vývoj pro

tzv. „paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu“ definovaná ve směrnici (EU) 2018/2001. Jsou obzvláště důležitá pro odvětví, která mají potíže s elektrifikací. Výroba těchto paliv pomocí dodatečné elektřiny z obnovitelných zdrojů v EU má velký potenciál snížit emise.

Dopady na klima odlišné od CO₂

Odhaduje se, že dopady na klima v rámci leteckých činností odlišné od CO₂ jsou alespoň tak významné jako dopady CO₂. Zpravodaj má za to, že nařízení by se mělo zabývat i těmito dopady, a to prostřednictvím hodnocení a případně budoucího legislativního návrhu.

Informace a transparentnost pro cestující

Větší transparentnost ohledně environmentální stopy služeb letecké dopravy by občanům umožnila přijímat informovaná rozhodnutí o svých dopravních potřebách. Zpravodaj se domnívá, že tato regulace by měla podporovat vytvoření etikety, která by poskytovala tento typ informací.

Udržitelnější lety na krátké vzdálenosti

Lety na krátké vzdálenosti mají větší potenciál začlenit udržitelná paliva a paliva s inovativními technologiemi. Kromě toho se zpravodaj s ohledem na opatření plánovaná různými členskými státy za účelem snižování emisí u tohoto typu letů domnívá, že tato regulace představuje příležitost podnítit harmonizovaná opatření na evropské úrovni.

Mezinárodní spolupráce

Toto nařízení může být příkladem konkrétních způsobů na globální úrovni, jak snížit emise v leteckém odvětví prostřednictvím ambiciózní a soudržné regulace, která může rovněž pomoci organizaci ICAO posílit její opatření v oblasti snižování emisí.

SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB, OD KTERÝCH ZPRAVODAJ OBDRŽEL
PODKLADY

AeroSpace and Defence Industries Association of Europe
Airlines for Europe (A4E)
Carbon Engineering
CO2 Value Europe
DHL Group
ECODES
ePURE
European Commission (DG MOVE)
European Waste-based & Advanced Biofuels Association (EWABA)
Hydrogen Europe
International Air Transport Association (IATA)
International Council on Clean Transportation (ICCT)
LanzaJet
Lufthansa Group
NESTE
Rolls-Royce
SAFRAN
Shell
Transport & Environment

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako věcně příslušný výbor, aby zohlednil následující pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(1) Letecká doprava měla během uplynulých desetiletí **důležitou** roli v hospodářství Unie a v každodenním životě občanů Unie jako jedno z nejdynamičtějších odvětví hospodářství Unie. Představovala silný motor hospodářského růstu, obchodu a cestovního ruchu, jakož i konektivity a mobility pro podniky i občany a byla důležitým faktorem vytváření pracovních míst. **Odvětví dopravy přispělo k posílení soudržnosti, zmírnění regionálních rozdílů a zlepšení konektivity a přístupu na vnitřní trh Unie**. Růst služeb v oblasti letecké dopravy významně přispěl ke zlepšení konektivity v rámci Unie a se třetími zeměmi a působí jako významný pozitivní faktor pro celou ekonomiku Unie. **Je však také jedním z nejrychleji rostoucích zdrojů emisí skleníkových plynů v Unii.**

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) Jednou z nejzávažnějších výzev, kterým odvětví dopravy, včetně letecké dopravy, čelí, je nutnost výrazně snížit emise a stát se udržitelnějším. V roce 2018

představovalo odvětví letecké dopravy více než 13 % všech emisí skleníkových plynů z dopravy v Unii a přibližně 3,6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1b) Za účelem splnění svých závazků podle Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu^{1a} (dále jen „Pařížská dohoda“) přijala Unie v červnu 2021 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119^{1b} (dále jen „evropský právní rámec pro klima“), které stanoví cíl dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality a do roku 2030 snížit čisté emise skleníkových plynů nejméně o 55 % ve srovnání s úrovněmi v roce 1990. Proto je zapotřebí různých politických nástrojů, které přispějí ke snížení emisí skleníkových plynů ve všech hospodářských odvětvích, včetně odvětví letecké dopravy. Letecká doprava v Unii je v současné době výhradně závislá – z více než 99 % – na fosilních tryskových palivech a rostoucí počet cestujících vedl k rapidnímu nárůstu čistých emisí v tomto odvětví. Celková letecká osobní doprava v Evropě se od roku 1990 více než zdvojnásobila. Bez dalších zásahů na úrovni Unie se předpokládá, že letectví zůstane do roku 2050 téměř zcela závislé na fosilních tryskových palivech a že emise CO₂ v Unii z odvětví letecké dopravy vzrostou do roku 2030 o 17 % a do roku 2050 o něco více než 20 % oproti roku 2015, což je daleko od cílů Unie snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % a nejpozději do roku 2050 dosáhnout nulových čistých emisí skleníkových plynů. Za účelem zvrácení tohoto trendu a podpory dekarbonizace

odvětví letecké dopravy je třeba přijmout opatření ke zvýšení využívání a dodávek udržitelných leteckých paliv.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Od roku 2020 je letecká doprava jedním z odvětví, které nejhůře zasáhla krize COVID-19. S ohledem na to, že konec pandemie je na dohled, předpokládá se, že letecká doprava se v nadcházejících letech postupně oživí a vrátí na předkrizovou úroveň. Emise z tohoto odvětví zároveň od roku 1990 stoupaly, a jakmile překonáme pandemii, mohl by se trend narůstajících emisí vrátit. Proto je potřeba připravit se na budoucnost a **provést nezbytné úpravy, které** zajistí existenci dobře fungujícího trhu letecké dopravy přispívajícího k dosahování klimatických cílů Unie a s vysokou úrovní konektivity, bezpečnosti a zabezpečení.

Pozměňovací návrh

(2) Od roku 2020 je letecká doprava jedním z odvětví, které nejhůře zasáhla krize COVID-19. S ohledem na to, že konec pandemie je na dohled, předpokládá se, že letecká doprava se v nadcházejících letech postupně oživí a vrátí na předkrizovou úroveň. Emise z tohoto odvětví zároveň od roku 1990 stoupaly, a jakmile překonáme pandemii, mohl by se trend narůstajících emisí vrátit. Proto je potřeba připravit se na budoucnost a **přijmout nezbytná opatření, která** zajistí existenci dobře fungujícího trhu letecké dopravy přispívajícího k dosahování klimatických cílů Unie, **zejména k dosažení klimatické neutrality nejpozději do roku 2050**, a s vysokou úrovní konektivity, bezpečnosti a zabezpečení.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení Bod odůvodnění 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2b) Kromě vlivu na oteplování klimatu má letectví, včetně leteckých motorů a pozemního provozu, negativní dopady na kvalitu ovzduší. Několik studií prokázalo krátkodobé a dlouhodobé účinky expozice ultrajemným částicím, včetně úmrtnosti, kardiovaskulárních onemocnění, ischemické choroby srdeční a plicních onemocnění.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Fungování unijního odvětví letecké dopravy je určováno jeho přeshraniční povahou napříč celou EU a jeho globálním rozměrem. Vnitřní trh letecké dopravy je jedním z nejvíce integrovaných odvětví v Unii, které se řídí jednotnými pravidly přístupu na trh a provozními podmínkami. Vnější politika v oblasti letecké dopravy se řídí pravidly, která na globální úrovni stanoví Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), jakož i komplexními mnohostrannými nebo dvoustrannými dohodami mezi Unii nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi.

Pozměňovací návrh

(3) Fungování unijního odvětví letecké dopravy je určováno jeho přeshraniční povahou napříč celou EU a jeho globálním rozměrem. Vnitřní trh letecké dopravy je jedním z nejvíce integrovaných odvětví v Unii, které se řídí jednotnými pravidly přístupu na trh a provozními podmínkami. Vnější politika v oblasti letecké dopravy se řídí pravidly, která na globální úrovni stanoví Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), jakož i komplexními mnohostrannými nebo dvoustrannými dohodami mezi Unii nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi. ***Proto je důležité, aby Unie kromě domácích opatření prosazovala změny v globálním daňovém a regulačním rámci pro leteckou dopravu, a to v souladu s Pařížskou dohodou a zásadou „znečišťovatel platí“.***

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3a) Aby odvětví letecké dopravy splnilo své závazky týkající se nulových čistých emisí uhlíku do roku 2050, je nutné zaujmout komplexní přístup a dosáhnout snížení emisí, a to počínaje rozsáhlým zaváděním udržitelných paliv a letadel s nulovými emisemi v budoucnosti a konče snížením jeho pozemní environmentální stopy, neboť vybavení letištních drah představuje 4 % emisí CO₂ produkovaných letišťem. Provozovatelé letadel, kteří provozují letadla, jež nejsou

poháněna vodíkem nebo elektřinou, by proto, jakmile bude k dispozici nezbytná infrastruktura, měli být povinni používat pro svá stojící letadla elektřinu poskytovanou letištěm, a to v souladu s požadavky nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva [nařízení AFIR]. Je rovněž důležité, aby se provozovatelé letadel snažili používat pro pojiždění a tlačení či vlečení elektřinu dodávanou elektrickými pozemními letištními vozidly nebo pomocnými energetickými jednotkami, jsou-li k dispozici.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Trh letecké dopravy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty v celé Unii, pročež jsou nezbytně nutné rovné podmínky. Stabilita a prosperita trhu letecké dopravy a jeho hospodářských subjektů se opírá o jasný a harmonizovaný politický rámec, v němž mohou provozovatelé letadel, letiště a další účastníci trhu letecké dopravy působit na základě rovných příležitostí. Když dojde k narušení trhu, mohou se provozovatelé letadel nebo letiště ocitnout v nevýhodě vůči svým interním či externím konkurentům. To může následně vést ke ztrátě konkurenceschopnosti odvětví letecké dopravy a ke ztrátě letecké konektivity pro občany a podniky.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Pozměňovací návrh

(4) Trh letecké dopravy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty *celosvětově* i v celé Unii, pročež jsou nezbytně nutné rovné podmínky. Stabilita a prosperita trhu letecké dopravy a jeho hospodářských subjektů se opírá o jasný a harmonizovaný politický rámec, v němž mohou provozovatelé letadel, letiště a další účastníci trhu letecké dopravy působit na základě rovných *pravidel a* příležitostí. Když dojde k narušení trhu, mohou se provozovatelé letadel nebo letiště ocitnout v nevýhodě vůči svým interním či externím konkurentům. To může následně vést ke ztrátě konkurenceschopnosti odvětví letecké dopravy a ke ztrátě letecké konektivity pro občany a podniky.

(5) Zejména je zásadní zajistit rovné podmínky na celém unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, které tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů letadel. Odchytky v cenách paliv mohou mít výrazný dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel a negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu. Pokud mezi letišti v Unii nebo mezi letišti v Unii a letišti mimo ni existují rozdíly v cenách paliv, může to vést provozovatele letadel z ekonomických důvodů k úpravě jejich strategií doplňování paliva. Převážení paliva zvyšuje u letadla spotřebu paliva a vede ke zbytečným emisím skleníkových plynů. Převážení paliva prováděné provozovateli letadel rovněž hatí snahy Unie v oblasti ochrany životního prostředí. Někteří provozovatelé letadel mohou využívat příznivé ceny leteckého paliva na svém domovském letišti jako konkurenční výhodu vůči jiným leteckým společnostem provozujícím podobné tratě. To může mít nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví a škodlivě působit na leteckou konektivitu. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která takovým praktikám zabrání v zájmu předcházení zbytečným ekologickým újmám a obnovení a zachování podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu letecké dopravy.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

(6) Hlavním cílem společné dopravní

(5) Zejména je zásadní zajistit rovné podmínky na celém unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o letecké palivo, které tvoří podstatnou část nákladů provozovatelů letadel. Odchytky v cenách paliv mohou mít výrazný dopad na hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel a negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu, **jakož i cenovou dostupnost letecké dopravy pro občany, což by omezilo jejich možnosti mobility**. Pokud mezi letišti v Unii nebo mezi letišti v Unii a letišti mimo ni existují rozdíly v cenách paliv, může to vést provozovatele letadel z ekonomických důvodů k úpravě jejich strategií doplňování paliva. Převážení paliva zvyšuje u letadla spotřebu paliva a vede ke zbytečným emisím skleníkových plynů. Převážení paliva prováděné provozovateli letadel rovněž hatí snahy Unie v oblasti ochrany životního prostředí. Někteří provozovatelé letadel mohou využívat příznivé ceny leteckého paliva na svém domovském letišti jako konkurenční výhodu vůči jiným leteckým společnostem provozujícím podobné tratě. To může mít nežádoucí dopady na konkurenceschopnost odvětví a škodlivě působit na leteckou konektivitu. Toto nařízení by mělo stanovit opatření, která takovým **nežádoucím úniku uhlíku a dalším** zbytečným ekologickým újmám a obnovení a zachování podmínek spravedlivé hospodářské soutěže na trhu letecké dopravy.

(6) Hlavním cílem společné dopravní

politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí. Pro udržitelný rozvoj letecké dopravy je nutné zavést opatření, jejichž cílem bude snížení uhlíkových emisí letadel létajících z letišť v Unii. Tato opatření by měla přispět ke splnění klimatických cílů Unie do roku 2030 a do roku 2050.

politiky je udržitelný rozvoj. Ten vyžaduje integrovaný přístup zaměřený jak na zajištění účinného fungování dopravních systémů Unie, tak na ochranu životního prostředí. Pro udržitelný rozvoj letecké dopravy je nutné zavést opatření, jejichž cílem bude snížení uhlíkových emisí *i emisí jiných než CO₂* z letadel létajících z letišť v Unii *a v konečném důsledku zajištění toho, aby byly náklady na emise z tohoto odvětví plně internalizovány, a to na celosvětové úrovni*. Tato opatření by měla přispět ke splnění klimatických cílů Unie do roku 2030 a do roku 2050.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 6 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(6a) Zastřešující zásada „energetická účinnost v první řadě“ by měla být zohledněna ve všech odvětvích, a to i mimo energetický systém, včetně silniční, námořní a letecké dopravy. Zvýšení účinnosti provozu letecké dopravy by mohlo v krátkodobém horizontu výrazně snížit emise z letecké dopravy. Provádění jednotného evropského nebe by mohlo vést ke snížení emisí CO₂ o 10 %. Dalšího snížení emisí z tohoto odvětví by mohlo být dosaženo zlepšeními v oblasti účinnosti provozu a infrastruktury i dalšími opatřeními podporujícími přechod na jiné druhy dopravy, jež by proto měla být podporována.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

(7) **Sdělení** Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁰, které Komise přijala v prosinci 2020, stanoví postup pro to, aby dopravní systém EU dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. Dekarbonizace odvětví letecké dopravy je zejména z krátkodobého hlediska nutným a náročným procesem. Technologické pokroky, jichž bylo dosaženo v rámci evropských a vnitrostátních programů výzkumu a vývoje v oblasti letectví, přispěly v uplynulých desetiletích k významnému snížení emisí. Globální nárůst letecké dopravy byl ale rychlejší než snižování emisí v tomto odvětví. Ačkoliv lze předpokládat, že závislost krátkých letů na fosilní energii pomohou v nadcházejících dekádách snížit nové technologie, **jediné** řešení pro zásadní dekarbonizaci letů na všechny vzdálenosti představují udržitelná letecká paliva, a to již v krátkodobém horizontu. Tento potenciál však v současné době zůstává do značné míry nevyužit.

¹⁰ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

(7) **Aby bylo dosaženo klimatické neutrality, stanoví Zelená dohoda pro Evropu, že je nutné snížit do roku 2050 emise z dopravy o 90 % ve srovnání s rokem 1990. V tomto ohledu stanoví sdělení** Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu¹⁰, které Komise přijala v prosinci 2020, postup pro to, aby dopravní systém EU dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. Dekarbonizace odvětví letecké dopravy je zejména z krátkodobého hlediska nutným a náročným procesem. Technologické pokroky, jichž bylo dosaženo v rámci evropských a vnitrostátních programů výzkumu a vývoje v oblasti letectví, přispěly v uplynulých desetiletích k významnému snížení emisí. Globální nárůst letecké dopravy byl ale rychlejší než snižování emisí v tomto odvětví. Ačkoliv lze předpokládat, že závislost krátkých letů na fosilní energii pomohou v nadcházejících dekádách snížit nové technologie **a že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu mohou v komerčním letectví hrát důležitou roli nové letecké technologie s nulovými emisemi, jako jsou letadla na elektrický nebo vodíkový pohon, hlavní** řešení pro zásadní dekarbonizaci letů na všechny vzdálenosti představují udržitelná letecká paliva, a to již v krátkodobém horizontu. Tento potenciál však v současné době zůstává do značné míry nevyužit **a je třeba jej posílit.**

¹⁰ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (COM(2020) 789 final), 9.12.2020.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(7a) Je důležité, aby si všechny druhy dopravy konkurovaly za rovných podmínek a aby byly řádně zohledňovány negativní externality. Současně je nutné zajistit, aby se pro přepravu cestujících i nákladu používal pokud možno co nejudržitelnější způsob dopravy. Aby Unie mohla splnit své celkové cíle v oblasti snižování emisí, je zvláště zapotřebí přechod na jiné druhy dopravy. Pokud existují udržitelné alternativy, mohly by se na lety na krátké vzdálenosti vztahovat dodatečná opatření, která by motivovala k používání udržitelnějších druhů dopravy. Je však důležité, aby opatření týkající se letů na krátké vzdálenosti zohledňovala dostupné alternativy, přičemž je nutné věnovat zvláštní pozornost některým okrajovým regionům Unie, kde udržitelné alternativy existovat nemusí. Komise by měla vyhodnotit dopady na životní prostředí a klima, jakož i technickou proveditelnost a ekonomickou životaschopnost stanovení zvláštních požadavků na lety na krátké vzdálenosti, jejichž cílem by bylo tyto dopady snížit, jako je např. stanovení vyšších minimálních podílů udržitelných leteckých paliv, přičemž je nutné přihlížet k disponibilním alternativním druhům hromadné dopravy, které by byly schopny tyto služby zajistit cenově dostupným způsobem v konkurenceschopném čase. Komise by měla toto hodnocení případně doplnit legislativním návrhem na změnu tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

(8) **Udržitelná** letecká paliva jsou kapalná paliva typu „drop-in“, která jsou zastupitelná konvenčními leteckými palivy a kompatibilní se stávajícími leteckými motory. Pro využití v civilním nebo vojenském letectví bylo na celosvětové úrovni certifikováno několik způsobů výroby udržitelných leteckých paliv. **Udržitelná letecká** paliva jsou technologicky připravena hrát významnou roli ve snižování emisí z letecké dopravy, a to již ve velmi krátkodobém horizontu. **Očekává se, že ve střednědobém a dlouhodobém horizontu budou v palivové skladbě převažovat. Udržitelná letecká paliva by kromě toho – a s podporou vhodných mezinárodních palivových norem – mohla přispět ke snížení obsahu aromátů ve finálním palivu používaném provozovatelem, což by napomohlo snížení emisí jiných než CO₂. Očekává se, že k dekarbonizaci letecké dopravy začnou postupně přispívat i další alternativní pohony letadel, jako jsou elektřina nebo tekutý vodík, a to nejdříve u letů na krátké vzdálenosti.**

(8) **Cílem tohoto nařízení je stanovit společnou definici udržitelných leteckých paliv jako paliv z obnovitelných zdrojů. Nejběžnější udržitelná letecká paliva jsou v současné době kapalná paliva typu „drop-in“, která jsou zastupitelná konvenčními leteckými palivy a kompatibilní se stávajícími leteckými motory. Pro využití v civilním nebo vojenském letectví bylo na celosvětové úrovni certifikováno několik způsobů výroby udržitelných leteckých paliv typu „drop-in“. Tato paliva jsou technologicky připravena hrát významnou roli ve snižování emisí z letecké dopravy, a to již ve velmi krátkodobém horizontu. Očekává se, že k dekarbonizaci letecké dopravy začnou postupně přispívat i další alternativní pohony letadel, jako jsou elektřina nebo tekutý vodík z obnovitelných zdrojů, a to nejdříve u letů na krátké vzdálenosti. Toto nařízení by mělo zohlednit i tyto nosiče energie a podporovat jejich urychlení. Definice udržitelných leteckých paliv by proto měla být rozšířena na obnovitelná kapalná a plynná paliva nebiologického původu, včetně vodíku, a na elektřinu z obnovitelných zdrojů. To umožní, aby se zdroje energie pro nové způsoby pohonu, jako je obnovitelný vodík a elektřina, započítávaly do povinného podílu udržitelných leteckých paliv, čímž se vytvoří pobídky pro technologické a průmyslové inovace v Unii. V dlouhodobém horizontu by udržitelná letecká paliva měla nahradit konvenční fosilní letecká paliva.**

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 9 a (nový)

(9a) Ačkoli se pověření k přimíchávání vztahuje na všechny trasy z letišť v Unii, včetně tras přes letiště mimo Unii, v praxi bude povinné pouze pro přepravu na prvním úseku na letiště mimo Unii, nikoli však na následujícím úseku do cílového místa určení. Komise by proto měla sledovat a posuzovat, zda je nutné přijmout opatření, která by zabránila možnému úniku uhlíku a konkurenčnímu znevýhodnění letů odlétajících z letišť v Unii s cílovým místem určení ve třetích zemích, kde žádné povinnosti přimíchávání, jež by byly rovnocenné povinnostem stanoveným v tomto nařízení, neexistují.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

(10) Na globální úrovni reguluje **udržitelné** letecká paliva Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Organizace ICAO konkrétně stanoví podrobné požadavky na udržitelnost, sledovatelnost a účetnictví udržitelných leteckých paliv používaných u letů, na něž se vztahuje program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA). Ačkoliv jsou v programu CORSIA stanoveny pobídky a udržitelná letecká paliva jsou považována za nedílný pilíř práce na proveditelnosti dlouhodobého ambiciózního cíle pro mezinárodní letectví, neexistuje v současné době žádný povinný režim používání udržitelných leteckých paliv pro mezinárodní lety. Komplexní mnohostranné nebo dvoustranné dohody o letecké dopravě mezi EU nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi obecně

(10) Na globální úrovni reguluje **udržitelná** letecká paliva Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Organizace ICAO konkrétně stanoví podrobné požadavky na udržitelnost, sledovatelnost a účetnictví udržitelných leteckých paliv používaných u letů, na něž se vztahuje program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), **jako jsou kritéria udržitelnosti pro způsobilá paliva v rámci programu CORSIA, která přijala Rada ICAO v listopadu 2021.** Ačkoliv jsou v programu CORSIA stanoveny pobídky a udržitelná letecká paliva jsou považována za nedílný pilíř práce na proveditelnosti dlouhodobého ambiciózního cíle pro mezinárodní letectví, neexistuje v současné době žádný povinný režim používání udržitelných leteckých paliv pro

zahrnují ustanovení o ochraně životního prostředí. Prozatím však tato ustanovení neukládají smluvním stranám žádné závazné požadavky týkající se používání udržitelných leteckých paliv.

mezinárodní lety. ***Je proto důležité, aby Unie pokračovala ve svém úsilí v rámci organizace ICAO a pracovala na vytvoření ambiciózního celosvětového systému, který bude podporovat používání udržitelných leteckých paliv a zajistí rovné podmínky na mezinárodní úrovni.***

Komplexní mnohostranné nebo dvoustranné dohody o letecké dopravě mezi EU nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi obecně zahrnují ustanovení o ochraně životního prostředí. Prozatím však tato ustanovení neukládají smluvním stranám žádné závazné požadavky týkající se používání udržitelných leteckých paliv.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) Unie by měla vybízet třetí země, zvláště sousední země, aby v rámci dvoustranných dohod o letecké dopravě přijaly podobná pověření týkající se udržitelných leteckých paliv s cílem zajistit rovné podmínky pro mezinárodní dálkové lety. Za tímto účelem by měla být udržitelná letecká paliva předmětem dialogů souvisejících s energetikou a dopravou.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(12) Proto je třeba stanovit jednotná pravidla pro vnitřní trh letecké dopravy, která by doplnila směrnici (EU) 2018/2001 a splnila její celkové cíle vyřešením specifických potřeb a požadavků vnitřního

(12) Proto je třeba stanovit jednotná pravidla pro vnitřní trh letecké dopravy, která by doplnila směrnici (EU) 2018/2001 a splnila její celkové cíle vyřešením specifických potřeb a požadavků vnitřního

trhu EU v oblasti letectví. Cílem tohoto nařízení je zejména předejít fragmentaci trhu letecké dopravy **a** zabránit možným narušením hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty nebo nekalým praktikám předcházení nákladům, pokud jde o doplňování paliva, ze strany provozovatelů letadel.

trhu EU v oblasti letectví **a podporou udržitelných paliv z obnovitelných zdrojů v letecké dopravě**. Cílem tohoto nařízení je zejména předejít fragmentaci **unijního** trhu letecké dopravy, zabránit možným narušením hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty nebo nekalým praktikám předcházení nákladům, pokud jde o doplňování paliva, ze strany provozovatelů letadel **a podněcovat inovace a výrobu v Unii**.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(13) Cílem tohoto nařízení je v **první řadě stanovit** rámec, který by na trhu letecké dopravy obnovil a zachoval rovné podmínky, pokud jde o používání leteckých paliv. Tento rámec by měl předejít existenci odchylných požadavků v rámci Unie, které by zhoršily praktiky doplňování paliva, které narušují hospodářskou soutěž mezi provozovateli letadel nebo znevýhodňují některá letiště v hospodářské soutěži. **V druhé řadě je cílem tohoto nařízení vybavit trh EU v oblasti letecké dopravy odolnými pravidly, aby bylo možné zavádět na letištích v EU stále vyšší podíly udržitelných leteckých paliv, aniž by to mělo nežádoucí dopady na konkurenceschopnost vnitřního trhu EU v oblasti letecké dopravy.**

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(15) Toto nařízení by se mělo vztahovat

Pozměňovací návrh

(13) Cílem tohoto nařízení je **snížit emise skleníkových plynů v odvětví letecké dopravy prostřednictvím přísných pravidel, která zajistí používání rostoucího podílu udržitelných leteckých paliv a současně konkurenceschopnost vnitřního trhu EU v oblasti letecké dopravy**. Stanoví rámec, který by na trhu letecké dopravy obnovil a zachoval rovné podmínky, pokud jde o používání leteckých paliv. Tento rámec by měl předejít existenci odchylných požadavků v rámci Unie, které by zhoršily praktiky doplňování paliva, které narušují hospodářskou soutěž mezi provozovateli letadel nebo znevýhodňují některá letiště v hospodářské soutěži.

Pozměňovací návrh

(15) Toto nařízení by se mělo vztahovat

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

na letadla využívaná v civilním letectví pro účely obchodní letecké dopravy, ***včetně soukromých letů***. Nemělo by se vztahovat na letadla, jako jsou vojenská letadla, letadla využívaná v rámci operací pro humanitární, pátrací, záchranné nebo lékařské účely nebo pro účely odstraňování následků katastrof, jakož i na letadla používaná k celním, policejním a hasičských operacím. Lety provozované za těchto okolností mají totiž výjimečnou povahu, a jako takové nemohou být vždy plánovány stejným způsobem jako pravidelné lety. V důsledku povahy těchto operací nemusejí být tyto lety vždy schopny splnit povinnosti podle tohoto nařízení, protože by pro ně mohly představovat zbytečnou zátěž. Aby toto nařízení přispělo k rovným podmínkám na celém jednotném trhu EU v oblasti letecké dopravy, mělo by se vztahovat na co největší část obchodní letecké dopravy provozované z letišť nacházejících se na území EU. ***Měla by proto být stanovena prahová hodnota, na jejímž základě by byli z působnosti nařízení vyňati provozovatelé letadel, na které připadá velmi malý počet odletů z letišť nacházejících se na území EU. Současně by se mělo postupně vztahovat na všechna letiště v Unii, přičemž letiště, jejichž roční objem přepravy cestujících přesahuje 700 000 osob nebo jejichž roční objem nákladu přesahuje 20 000 tun, by do jeho oblasti působnosti spadala od roku 2025 a letiště, která těchto prahových hodnot nedosahují, od roku 2035, s výjimkou letišť, která se nacházejí v nejvzdálenějších regionech uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie. U letišť, která do působnosti tohoto nařízení nespádají, by však mohly existovat pobídky, aby povinnosti podle tohoto nařízení při provozování letecké dopravy dodržovala na dobrovolném základě.***

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(15a) Je důležité, aby povinnosti vyplývající z tohoto nařízení neúměrně nepostihovaly méně propojené regiony Unie s malým počtem alternativních způsobů dopravy, kterým musí být zajištěn přístup k základnímu zboží a službám.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(16) Je třeba podporovat vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv s **velkým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělosti a zároveň** s velkým potenciálem pro inovace a růst potřebným k naplnění budoucích potřeb. To by mělo podpořit vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivem a zajistit v krátkodobém i dlouhodobém horizontu dostatečné dodávky udržitelných leteckých paliv pro leteckou dopravu, což by přispělo k cílům Unie v oblasti dekarbonizace a současně posílilo její úsilí o dosažení vyšší úrovně ochrany životního prostředí. Pro tento účel by měla být způsobilá udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 a také syntetická letecká paliva. Konkrétně udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 jsou **zásadní**, protože se v současné době jedná o nejvyspělejší technologii pro dekarbonizaci letecké dopravy již v krátkodobém horizontu.

(16) Je třeba podporovat vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv s komerční **vyspělostí** a s velkým potenciálem pro inovace a růst potřebným k naplnění budoucích potřeb, **a to přednostně těch, která mají nejvyšší potenciál udržitelnosti**. To by mělo podpořit vytváření inovativních a konkurenceschopných trhů s palivem a zajistit v krátkodobém i dlouhodobém horizontu dostatečné dodávky udržitelných leteckých paliv pro leteckou dopravu, což by přispělo k cílům Unie v oblasti dekarbonizace a současně posílilo její úsilí o dosažení vyšší úrovně ochrany životního prostředí. Pro tento účel by měla být způsobilá udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 a také syntetická letecká paliva. Konkrétně udržitelná letecká paliva vyráběná ze surovin uvedených v částech A a B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 jsou **důležitá**, protože se v současné době jedná o nejvyspělejší technologii pro dekarbonizaci letecké dopravy již v krátkodobém horizontu, **jejich potenciál je však**

omezený z důvodu limitované dostupnosti surovin a jejich dodavatelský řetězec a získávání nelze vždy dobře vysledovat. Směrnice (EU) 2018/2001 tyto suroviny omezuje. Na biopaliva vyrobená ze surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001, která se započítávají do stávající povinnosti týkající se udržitelných leteckých paliv, se vztahuje limit stanovený uvedenou směrnicí pro započítávání těchto biopaliv do cíle pro energii z obnovitelných zdrojů v dopravě. Toto nařízení by mělo tento limit stanovený ve směrnici (EU) 2018/2001 odrážet.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(17a) Jak je uvedeno ve zprávě Komise ze dne 23. prosince 2020 nazvané „Aktualizovaná analýza dopadů letectví nesouvisejících s CO₂ na klima a možná politická opatření podle čl. 30 odst. 4 směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi“, odhaduje se, že klimatické dopady letecké dopravy způsobené emisemi jiných látek než CO₂ jsou přinejmenším stejně důležité jako dopady emisí CO₂, a měly by proto být urychleně zmírňovány. Snížení obsahu aromatů a síry v konvenčních fosilních palivech by bylo prospěšné nejen pro klima díky zmírnění oteplování ve výškách vyvolaného kondenzačními pruhy, ale zlepšilo by rovněž kvalitu ovzduší na letištích a v jejich okolí díky snížení množství oxidů síry, pevných částic vyvolaných sírou a sazí. Snížení obsahu aromatů a síry by také zlepšilo kvalitu paliva díky vyšší energetické hustotě a snížilo potřebu údržby v důsledku nižšího obsahu sazí. Udržitelná letecká paliva by proto – za podpory vhodných

mezinárodních palivových norem – mohla přispět ke snížení obsahu aromátů ve finálním palivu používaném provozovatelem, což by napomohlo snížení emisí jiných látek než CO₂. Toto nařízení by mělo přispět ke zmírnění dopadů letectví, jež nesouvisí s CO₂. Abychom tudíž měli více informací o těchto dopadech a potenciálních opatřeních v oblasti politiky, měli by dodavatelé leteckých paliv být povinni sledovat a sdělovat obsah aromátů i síry ve všech šaržích konvenčních leteckých paliv uváděných na trh Unie a informovat o těchto hodnotách agenturu i Komisi. Komise by navíc měla do roku 2025 zveřejnit zprávu, jež se bude zabývat způsoby, jak optimalizovat obsah aromátů a síry v tryskovém palivu. Tato zpráva by měla být založena na nejlepších dostupných vědeckých poznatcích a technologických a provozních možnostech a zajišťovat vysokou úroveň bezpečnosti a ochrany. Na základě této zprávy by Komise případně měla předložit legislativní návrh, který stanoví cestu k výraznému snížení obsahu aromátů a síry v leteckých palivech.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

(18) Aby subjekty na trhu letecké dopravy a trhu paliv získaly jistotu ohledně způsobilosti udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení, je nezbytný jednotný, jasný a robustní rámec udržitelnosti. Aby byl zajištěn soulad s dalšími souvisejícími politikami EU, měla by být způsobilost udržitelných leteckých paliv stanovena v souladu s kritérii udržitelnosti stanovenými v článku 29 směrnice 2018/2001¹².

Pozměňovací návrh

(18) Aby subjekty na trhu letecké dopravy a trhu paliv získaly jistotu ohledně způsobilosti udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení, je nezbytný jednotný, jasný a robustní rámec udržitelnosti, **kteřý zabrání negativním dopadům na využívání půdy a biologickou rozmanitost**. Aby byl zajištěn soulad s dalšími souvisejícími politikami EU, měla by být způsobilost udržitelných leteckých paliv stanovena v souladu s kritérii udržitelnosti stanovenými v článku 29

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

(19) Cílem tohoto nařízení by mělo být zajistit, aby provozovatelé letadel mohli soutěžit na základě rovných příležitostí, pokud jde o přístup k udržitelným leteckým palivům. Aby nedocházelo k narušením hospodářské soutěže na trhu leteckých služeb, měly by být na všechna letiště v Unii, na něž se vztahuje toto nařízení, dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Přestože trh bude moci svobodně dodávat a používat větší množství udržitelných paliv, mělo by toto nařízení zajistit, aby povinné minimální podíly udržitelných leteckých paliv byly na všech dotčených letištích stejné. Nahrazuje veškeré požadavky stanovené přímo nebo nepřímo na vnitrostátní nebo regionální úrovni, které po provozovatelích letadel či dodavateli leteckých paliv požadují, aby používali nebo dodávali udržitelná letecká paliva v jiných cílových množstvích, než jsou ta, která předepisuje toto nařízení. Aby byl vytvořen jasný a předvídatelný právní rámec, a byl tak podpořen vývoj a zavádění nejvíce udržitelných ***a inovativních technologií výroby paliv*** s potenciálem růstu ke splnění budoucích potřeb, mělo by toto nařízení stanovit postupně se zvyšující minimální podíly syntetických leteckých paliv. S ohledem na významný dekarbonizační potenciál syntetických leteckých paliv a s ohledem na jejich aktuálně odhadované výrobní náklady je

Pozměňovací návrh

(19) Cílem tohoto nařízení by mělo být zajistit, aby provozovatelé letadel mohli soutěžit na základě rovných příležitostí, pokud jde o přístup k udržitelným leteckým palivům. Aby nedocházelo k narušením hospodářské soutěže na trhu leteckých služeb, měly by být na všechna letiště v Unii, na něž se vztahuje toto nařízení, dodávány jednotné minimální podíly udržitelných leteckých paliv. Přestože trh bude moci svobodně dodávat a používat větší množství udržitelných paliv, mělo by toto nařízení zajistit, aby povinné minimální podíly udržitelných leteckých paliv byly na všech dotčených letištích stejné. Nahrazuje veškeré požadavky stanovené přímo nebo nepřímo na vnitrostátní nebo regionální úrovni, které po provozovatelích letadel či dodavateli leteckých paliv požadují, aby používali nebo dodávali udržitelná letecká paliva v jiných cílových množstvích, než jsou ta, která předepisuje toto nařízení. Aby byl vytvořen jasný a předvídatelný právní rámec, a byl tak podpořen vývoj a zavádění nejvíce udržitelných, ***inovativních paliv s významnou schopností snižování emisí skleníkových plynů a*** s potenciálem růstu ke splnění budoucích potřeb, mělo by toto nařízení stanovit postupně se zvyšující minimální podíly syntetických leteckých paliv. S ohledem na významný dekarbonizační potenciál syntetických leteckých paliv a s ohledem na jejich

nutné stanovit dílčí povinnost týkající se těchto paliv. Jsou-li vyráběna z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou syntetická letecká paliva přinést až 100% úsporu emisí v porovnání s konvenčními leteckými palivy. Tato paliva mají rovněž výrazné výhody oproti dalším typům udržitelných leteckých paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů (zejména vody) ve výrobním procesu. Náklady na výrobu syntetických leteckých paliv jsou ale v současné době podle odhadů 3krát až 6krát vyšší než tržní cena konvenčního leteckého paliva. Proto by toto nařízení mělo stanovit dílčí povinnost týkající se speciálně této technologie. **Zařazení dalších typů syntetických paliv, jako jsou syntetická paliva s nízkým obsahem uhlíku, která dosahují vysokého snížení emisí skleníkových plynů, do působnosti tohoto nařízení by mohlo být zváženo při budoucích revizích, pokud budou taková paliva definována podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie.**

aktuálně odhadované výrobní náklady je nutné stanovit dílčí povinnost týkající se těchto paliv. Jsou-li vyráběna z obnovitelné elektrické energie a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu, mohou syntetická letecká paliva přinést až 100% úsporu emisí v porovnání s konvenčními leteckými palivy. Tato paliva mají rovněž výrazné výhody oproti dalším typům udržitelných leteckých paliv, pokud jde o účinné využívání zdrojů (zejména vody) ve výrobním procesu. Náklady na výrobu syntetických leteckých paliv jsou ale v současné době podle odhadů 3krát až 6krát vyšší než tržní cena konvenčního leteckého paliva. Proto by toto nařízení mělo stanovit dílčí povinnost týkající se speciálně této technologie. **Kromě toho mohou, vzhledem ke své schopnosti udržitelně získávat uhlík, hrát důležitou úlohu při dekarbonizaci syntetická letecká paliva s CO₂, který pochází z přímého zachycování vzduchu, a měla by být dále podporována, aby byl v těch syntetických leteckých palivech, která vyžadují uhlík, upřednostňován uhlík pocházející z přímého zachycování vzduchu.**

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí

(20) Je nezbytné zajistit, aby minimální podíly udržitelných leteckých paliv mohly být na **trhu** letecké dopravy dodávány bez problémů a bez výpadků dodávek. K tomuto účelu je třeba naplánovat dostatečnou přípravnou lhůtu, aby odvětví udržitelných paliv mohlo odpovídajícím způsobem rozšířit svou výrobní kapacitu. Dodávky udržitelných leteckých paliv by měly být povinné od roku 2025. Aby byla zajištěna právní jistota a předvídatelnost trhu a investice byly trvale směřovány do výrobní kapacity udržitelných leteckých

Pozměňovací návrh

(20) Je nezbytné zajistit, aby minimální podíly udržitelných leteckých paliv mohly být na **všechna letiště na trhu** letecké dopravy dodávány bez problémů a bez výpadků dodávek, **aniž by to současně postihlo jiné udržitelnější využití těchto surovin**. K tomuto účelu je třeba naplánovat dostatečnou přípravnou lhůtu, aby odvětví udržitelných paliv mohlo odpovídajícím způsobem rozšířit svou výrobní kapacitu. Dodávky udržitelných leteckých paliv by měly být povinné od roku 2025. Aby byla zajištěna právní

paliv, měly by být také podmínky tohoto nařízení dlouhodobě stabilní.

jistota a předvídatelnost trhu a investice byly trvale směřovány do výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv, měly by být také podmínky tohoto nařízení dlouhodobě stabilní. ***Nicméně na základě vývoje trhu s leteckými palivy a závazků Unie v oblasti klimatu a životního prostředí, jakož i dostupnosti surovin a objemů výroby by v budoucnu případně měly být revidovány průběžné cíle.***

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Bod odůvodnění 21

Znění navržené Komisí

(21) Se zavedením a rozšířením udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii může v důsledku zvýšení nákladů na letecká paliva docházet k rozšíření praktik převážení paliva (tzv. „fuel tankering“). Praktiky převážení paliva nejsou udržitelné a je třeba se jim vyhýbat, neboť hatí snahy Unie o snižování environmentálních dopadů dopravy. Tyto praktiky by byly v rozporu s cíli v oblasti dekarbonizace letecké dopravy, neboť zvýšená hmotnost letadla by u daného letu zvýšila spotřebu paliva a související emise. Praktiky převážení paliva by rovněž ohrozily rovné podmínky mezi provozovateli letadel i mezi letišti v Unii. Toto nařízení by tudíž mělo požadovat, aby provozovatelé letadel doplňovali palivo před odletem z daného letiště v Unii. Množství paliva načerpané před odletem z daného letiště v Unii by mělo být úměrné množství paliva nutnému k provedení letů odlétajících z daného letiště s ohledem na nutný soulad s bezpečnostními pravidly pro nakládání s palivou. Tento požadavek zajistí, aby se rovné podmínky pro provoz v Unii vztahovaly stejnoměrně na unijní i zahraniční provozovatele a současně byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí. Vzhledem k tomu, že nařízení

Pozměňovací návrh

(21) Se zavedením a rozšířením udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii může v důsledku zvýšení nákladů na letecká paliva docházet k rozšíření praktik převážení paliva (tzv. „fuel tankering“). Praktiky převážení paliva nejsou udržitelné a je třeba se jim vyhýbat, neboť hatí snahy Unie o snižování environmentálních dopadů dopravy. Tyto praktiky by byly v rozporu s cíli v oblasti dekarbonizace letecké dopravy, neboť zvýšená hmotnost letadla by u daného letu zvýšila spotřebu paliva a související emise. Praktiky převážení paliva by rovněž ohrozily rovné podmínky mezi provozovateli letadel i mezi letišti v Unii. Toto nařízení by tudíž mělo požadovat, aby provozovatelé letadel doplňovali palivo před odletem z daného letiště v Unii. ***V případě mimořádných okolností na cílových letištích, které by zabránily doplnění paliva, jako je uzavření vzdušného prostoru nebo letiště, by však měla být z tohoto omezení převážení paliva stanovena výjimka.*** Množství paliva načerpané před odletem z daného letiště v Unii by mělo být úměrné množství paliva nutnému k provedení letů odlétajících z daného letiště s ohledem na nutný soulad s bezpečnostními pravidly pro nakládání s palivou. Tento požadavek

nestanovuje maximální podíl udržitelných leteckých paliv na celkových leteckých palivech, mohou si letecké společnosti a dodavatelé paliv předsevzít ambicióznější environmentální politiky s vyšším podílem použití a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celkových provozních sítích, jejichž součástí nebude praktika převážení paliva.

zajistí, aby se rovné podmínky pro provoz v Unii vztahovaly stejnoměrně na unijní i zahraniční provozovatele a současně byla zajištěna vysoká úroveň ochrany životního prostředí **a zamezeno úniku uhlíku**. Vzhledem k tomu, že nařízení nestanovuje maximální podíl udržitelných leteckých paliv na celkových leteckých palivech, mohou si letecké společnosti a dodavatelé paliv předsevzít ambicióznější environmentální politiky s vyšším podílem použití a dodávek udržitelných leteckých paliv ve svých celkových provozních sítích, jejichž součástí nebude praktika převážení paliva. ***V zájmu zajištění rovných podmínek by Komise měla pravidelně sledovat, vyhodnocovat a hlásit případy převážení paliva Evropskému parlamentu a Radě a případně předložit legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.***

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

(22) Letiště, na která se vztahuje toto nařízení, by měla zajistit, aby byla poskytnuta veškerá nutná infrastruktura pro dodávky, skladování a doplňování udržitelných leteckých paliv tak, aby to nepředstavovalo překážku pro rozšíření používání těchto udržitelných leteckých paliv. Pokud to bude nutné, agentura by měla být schopna požadovat po letišti v Unii, aby poskytlo informace o dostupné infrastruktuře, která umožní bezproblémovou distribuci a provozovatelům letadel doplňování udržitelných leteckých paliv. Agentura by měla pro letiště a letecké společnosti sloužit jako společné kontaktní místo pro případ, že bude nutné technické objasnění týkající se dostupnosti palivové

Pozměňovací návrh

(22) Letiště, na která se vztahuje toto nařízení, by měla zajistit, aby byla poskytnuta veškerá nutná infrastruktura pro dodávky, skladování a doplňování udržitelných leteckých paliv tak, aby to nepředstavovalo překážku pro rozšíření používání těchto udržitelných leteckých paliv. ***Letiště by rovněž měla přijmout veškerá nezbytná opatření pro zavedení infrastruktury alternativních paliv pro vodík a elektrické dobíjení letadel v souladu s příslušným plánem zavádění vnitrostátního rámce politiky, jak stanoví nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva [nařízení AFIR].*** Pokud to bude nutné, agentura ***Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)*** by měla být schopna požadovat po letišti v Unii, aby poskytlo

infrastruktury.

informace o dostupné infrastruktuře, která umožní bezproblémovou distribuci a provozovatelům letadel doplňování udržitelných leteckých paliv. Agentura by měla pro letiště a letecké společnosti sloužit jako společné kontaktní místo pro případ, že bude nutné technické objasnění týkající se dostupnosti palivové infrastruktury.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(22a) Mnoho letišť v Unii je zásobováno leteckým palivem hlavně prostřednictvím potrubí z rafinérií nebo směšovacích stanic, v nichž musí probíhat přimíchávání udržitelných leteckých paliv, aby byly splněny bezpečnostní specifikace a požadavky na udržitelnost. Dodávání udržitelných leteckých paliv na letiště v Unii v množství dostatečném pro splnění ustanovení přílohy I alternativními způsoby, jako je silniční/kamionová doprava z rafinérií a směšovacích stanic, by bylo kontraproduktivní, pokud jde o logistiku, praktičnost, náklady a sankce za CO₂. Pro zajištění minimálního množství udržitelných leteckých paliv požadovaného tímto nařízením by bylo nutné využívat kromě potrubí ve vlastnictví dodavatelů paliv, pokud existují, také tato potrubí a již existující železniční zařízení.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 26 a (nový)

(26a) *Toto nařízení by mělo podpořit větší transparentnost, pokud jde o environmentální stopu letecké dopravy. Uživatelům leteckých služeb by měly být poskytovány informace o emisích během životního cyklu letů, včetně informací o používání udržitelných alternativních paliv, aby se mohli informovaně rozhodovat o svých dopravních potřebách a souvisejících dopadech na životní prostředí. Za tímto účelem by měl být zaveden komplexní systém Unie pro označování vlivu letecké dopravy na životní prostředí, který by uživatelům leteckých služeb mohl poskytovat jasné a snadno srozumitelné informace o vlivu letecké dopravy na životní prostředí a informace o typických emisích skleníkových plynů z alternativních druhů dopravy a současně by podporoval integrovaný jednotný trh a rovné podmínky. Vytvoření takového systému označování by mohlo vycházet ze stávajících a probíhajících činností na úrovni Unie či na jiných úrovních.*

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení Bod odůvodnění 28 a (nový)

(28a) *Příjmy z placení sankcí by měly být použity na podporu společných projektů, zejména přeshraničních projektů, zaměřených na rychlou výrobu a zavádění udržitelných leteckých paliv, přičemž je nutné přihlédnout k širokému zeměpisnému pokrytí, na podporu snižování emisí skleníkových plynů v odvětví letecké dopravy, včetně vývoje, testování a zavádění inovativních leteckých technologií, které mají potenciál dosáhnout významného snížení emisí.*

Tyto příjmy by měly rovněž podporovat přesun pracovníků, jejich rekvalifikaci a prohlubování jejich dovedností. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy přiděleny do Inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES^{1a}.

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí

(31) Mělo by být stanoveno přechodné období **v délce trvání 5 let**, aby měli dodavatelé leteckých paliv, letiště v Unii i provozovatelé letadel dost času na provedení nutných technologických a logických investic. Během této fáze bude možné používat letecká paliva s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv k vykompenzování nižších podílů udržitelných leteckých paliv nebo omezené dostupnosti konvenčních leteckých paliv na jiných letištích.

Pozměňovací návrh

(31) Mělo by být stanoveno přechodné období, aby měli dodavatelé leteckých paliv, letiště v Unii, **pozemní služby tankování** i provozovatelé letadel dost času na provedení nutných technologických a logických investic. Během této fáze bude možné používat letecká paliva s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv k vykompenzování nižších podílů udržitelných leteckých paliv nebo omezené dostupnosti konvenčních leteckých paliv na jiných letištích.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení Bod odůvodnění 31 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(31a) Aby bylo možné dosáhnout cílů Unie v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050 a cíle Pařížské dohody ve výši 1,5 °C, měla by Komise vypracovat plán, jak a kdy bude dosaženo letecké dopravy bez fosilních paliv.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(31b) Přechod na udržitelná letecká paliva bude mít rovněž sekundární důsledek v podobě snížení závislosti na dovozu fosilních paliv ze třetích zemí, a povede tak ke zvýšení energetické bezpečnosti Unie. Potřebu tohoto kroku jen zvýrazňuje současná mezinárodní politická situace.

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení
Čl. 1 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Toto nařízení stanoví harmonizovaná pravidla pro používání a dodávky udržitelných leteckých paliv, **včetně stanovení povinnosti dodavatelů leteckých paliv poskytovat určitý podíl udržitelného leteckého paliva, povinnosti provozovatelů letadel doplnit palivo a povinnosti letišť v Unii a pozemních služeb tankování zajistit potřebnou infrastrukturu.**

Pozměňovací návrh 36
Návrh nařízení
Čl. 2 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení
Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 1

Znění navržené Komisí

— „letišťem v Unii“ letiště, jak je definováno v čl. 2 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES¹³, **na kterém byl objem osobní dopravy vyšší než 1 milion cestujících nebo kde byl objem nákladní dopravy vyšší než 100 000 tun za dané vykazované období a** které se nenachází v nejbližším regionu, jejichž seznam je uveden v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie;

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích

Pozměňovací návrh

— „letišťem v Unii“ letiště, jak je definováno v čl. 2 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES¹³, které se nenachází v nejbližším regionu, jejichž seznam je uveden v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie;

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 2

Znění navržené Komisí

— „provozovatelem letadla“ osoba, která v daném vykazovaném období provozovala minimálně **729** letů v obchodní letecké dopravě z letišť v Unii, nebo, pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla;

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 3 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— „provozovatelem letadla“ osoba, která v daném vykazovaném období provozovala minimálně **52** letů v obchodní letecké dopravě z letišť v Unii, nebo pokud taková osoba nemůže být identifikována, vlastník letadla;

Pozměňovací návrh

— „**soukromým rekreačním letem**“ **použití letadla k osobním nebo rekreačním účelům, které nesouvisí s obchodním nebo profesionálním využitím;**

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 3 b (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- „**pozemními službami tankování**“
poskytovatelé pozemních služeb podle bodu 7 přílohy směrnice 96/67/ES, kteří mají na starosti infrastrukturu nezbytnou k dodání, uskladnění a čerpání udržitelných leteckých paliv;

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— „**udržitelnými leteckými palivy**“
letecká paliva **typu „drop-in**“, a to buď syntetická letecká paliva, pokročilá biopaliva, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 34 směrnice (EU) 2018/2001, nebo biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v příloze IX části B uvedené směrnice, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovená v čl. 29 odst. 2 až 7 uvedené směrnice a jsou certifikována podle článku 30 uvedené směrnice;

— „**udržitelnými leteckými palivy**“
letecká paliva, a to buď syntetická letecká paliva, pokročilá biopaliva, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 34 směrnice (EU) 2018/2001, nebo biopaliva vyráběná ze surovin uvedených v příloze IX části B uvedené směrnice, která splňují kritéria udržitelnosti a úspor emisí skleníkových plynů stanovená v čl. 29 odst. 2 až 7 uvedené směrnice a jsou certifikována podle článku 30 uvedené směrnice;

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 7 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— „**přímým zachycováním ze vzduchu**“ **proces, při kterém se CO₂ zachycuje přímo z okolního vzduchu,**

nikoli z bodových zdrojů;

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 7 b (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— „**elektřinou z obnovitelných zdrojů energie“ nebo „obnovitelnou elektřinou“ elektřina vyrobená z obnovitelných zdrojů energie podle definice v čl. 2 druhém pododstavci bodě 1 směrnice (EU) 2018/2001;**

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 8

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— „syntetickými leteckými palivy“ paliva, jež jsou obnovitelnými palivy jiného než biologického původu, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 36 směrnice (EU) 2018/2001, která se používají v letecké dopravě;

— „syntetickými leteckými palivy“ **kapalná nebo plynná** paliva, jež jsou obnovitelnými palivy jiného než biologického původu, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 36 **směrnice (EU) 2018/2001, nebo elektřina z obnovitelných zdrojů ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 1** směrnice (EU) 2018/2001, která se používají v letecké dopravě;

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 13

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva potřebné k provozování všech letů obchodní letecké dopravy provozovaných

— „ročním potřebným množstvím leteckého paliva“ množství leteckého paliva, **zahrnující palivo pro cestu a palivo pro pojiždění**, potřebné k provozování

provozovatelem letadel, které odletí z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

všech letů obchodní letecké dopravy provozovaných provozovatelem letadel, které odletí z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 14

Znění navržené Komisí

— „ročním nenatankovaným množstvím“ rozdíl mezi ročním potřebným množstvím leteckého paliva a skutečným množstvím paliva načerpaným provozovatelem letadla před lety odlétajícími z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

Pozměňovací návrh

— „ročním nenatankovaným množstvím“ rozdíl mezi ročním potřebným množstvím leteckého paliva, ***zahrnující palivo pro cestu a palivo pro pojiždění***, a skutečným množstvím paliva načerpaným provozovatelem letadla před lety odlétajícími z daného letiště v Unii během vykazovaného období;

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

i) od 1. ledna 2025 letiště v Unii s objemem přepravy vyšším než 700 000 cestujících nebo s nákladní dopravou vyšší než 20 000 tun ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost;

ii) od 1. ledna 2035 letiště v Unii s méně než 700 000 cestujících nebo s nákladní dopravou nižší než 20 000 tun

ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

Aby byly tyto minimální podíly uvedené v prvním pododstavci splněny, nesmí biopaliva vyrobená ze vstupních surovin uvedených v části B přílohy IX směrnice (EU) 2018/2001 představovat více než 1,7 % z celkového dodaného leteckého paliva.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Aniž je dotčeno použití čl. 11 odst. 3 a 4, pokud dodavatel leteckého paliva nedodá za dané vykazované období minimální podíly stanovené v příloze I, **oznámi důvody, proč minimální podíly nedodal, Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví a** dodá alespoň tento deficit v následném vykazovaném období.

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Článek 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 4a

Opatření ke snížení dopadů letecké dopravy nesouvisejících s CO₂

Do 1. ledna 2025 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí způsoby optimalizace obsahu aromatických látek a síry v leteckých palivech dodávaných v Unii s cílem zmírnit emise na základě nejlepších dostupných vědeckých poznatků a technologických a provozních možností a zohlední informace shromážděné podle článku 9. Komise k této zprávě případně

připojí legislativní návrh týkající se způsobu, jak významně snížit obsah aromatických látek a síry v leteckých palivech.

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení Článek 4 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 4b

Opatření týkající se letů na krátké vzdálenosti

Do 1. července 2023 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž vyhodnotí dopady na životní prostředí a klima, včetně posouzení životního cyklu, technickou proveditelnost a ekonomickou životaschopnost stanovení zvláštních požadavků pro lety na krátké vzdálenosti, jejichž cílem by bylo snížit tyto dopady, např. stanovením vyšších minimálních podílů udržitelných leteckých paliv uvedených v článku 4 pro tyto typy letů s přihlédnutím k alternativním druhům hromadné dopravy, které jsou k dispozici, a mohou tyto služby zajistit cenově dostupným způsobem v konkurenceschopném čase.

Komise do této zprávy zahrne seznam všech letů na krátkou vzdálenost, které odlétaly z letiště v Unii v předchozím roce a pro něž existuje udržitelný alternativní způsob dopravy, který je cenově dostupný a zajišťuje konkurenceschopný čas. Tento seznam se zpřístupní rovněž na veřejně přístupných internetových stránkách a pravidelně se aktualizuje.

Komise k této zprávě případně připojí legislativní návrh na změnu tohoto nařízení, pokud jde o stanovení zvláštních požadavků pro lety na krátké vzdálenosti.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

Roční množství leteckého paliva načerpaného daným provozovatelem letadel na daném letišti v Unii činí alespoň 90 % ročního potřebného množství leteckého paliva, **s přihlédnutím k nutnosti dodržovat bezpečnostní pravidla pro nakládání s palivy.**

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Provozovatel letadel se může odchýlit od povinnosti stanovené v čl. 4 odst. 1 v případě mimořádných okolností na cílových letištích, které by zabránily doplnění paliva, jako je uzavření vzdušného prostoru nebo letiště. Provozovatel letadel poskytne příslušným orgánům písemné doklady o těchto mimořádných okolnostech. Komise je zmocněna prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s článkem 13b doplnit toto nařízení stanovením podrobných ustanovení o událostech, které lze považovat za mimořádné, a o formátu, v němž musí provozovatel letadel požadované doklady předložit.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení Čl. 5 – odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Komise do roku 2026 a poté každoročně sleduje a vyhodnocuje případy převážení paliva a informuje o nich Evropský parlament a Radu. Na základě těchto hodnocení může Komise případně předložit legislativní návrh na změnu tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 54

**Návrh nařízení
Článek 5 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 5a

Povinnosti provozovatelů letadel týkající se dodávek energie

Provozovatelé letadel provozující letadla, která nejsou poháněna vodíkem nebo elektřinou, zajistí, aby jejich stojící letadla byla napájena elektřinou poskytovanou na letištích, jakmile bude k dispozici nezbytná infrastruktura, a to v souladu s požadavky stanovenými v článku 12 nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva [nařízení AFIR].

Pozměňovací návrh 55

**Návrh nařízení
Čl. 6 – název**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Povinnosti letišť v Unii zajistit infrastrukturu

Povinnosti zajistit infrastrukturu na letištích v Unii

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Letiště v Unii přijmou nutná opatření k zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s přílohou I a poskytnou infrastrukturu nutnou k dodání, uskladnění a čerpání těchto paliv.

Pozměňovací návrh

Letiště v Unii **a pozemní služby tankování** přijmou nutná opatření k zajištění přístupu provozovatelů letadel k leteckým palivům obsahujícím podíly udržitelných leteckých paliv v souladu s přílohou I a poskytnou infrastrukturu nutnou k dodání, uskladnění a čerpání těchto paliv, **jakož i pro elektrické dobíjení a doplňování vodíkového paliva do letadel v souladu s článkem 13 nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva[nařízení AFIR].**

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pokud provozovatelé letadel oznámí Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví („agentura“) potíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva na daném letišti v Unii z důvodu chybějící vhodné letištní infrastruktury, **může** agentura po letišti v Unii požadovat, aby **poskytlo** informace nutné k prokázání splnění požadavků odstavce 1. Dotčené letiště v Unii **poskytne** tyto informace bez zbytečného prodlení.

Pozměňovací návrh

Pokud provozovatelé letadel oznámí Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví („agentura“) potíže s přístupem k leteckým palivům obsahujícím udržitelná letecká paliva na daném letišti v Unii z důvodu chybějící vhodné letištní infrastruktury, **bude** agentura **bez zbytečného prodlení** po letišti v Unii **a pozemních službách tankování** požadovat, aby **poskytly** informace nutné k prokázání splnění požadavků odstavce 1. Dotčené letiště v Unii **a pozemní služby tankování poskytnou** tyto informace bez zbytečného prodlení.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Agentura obdržené informace posoudí a informuje Komisi, pokud lze z těchto informací vyvodit, že dané letiště v Unii neplní své povinnosti. Letiště v Unii přijmou opatření nezbytná k identifikaci a řešení chybějící vhodné letištní infrastruktury do 5 let od vstupu tohoto nařízení v platnost **nebo po roce, ve kterém překročí jednu z prahových hodnot stanovených v čl. 3 písm. a).**

Pozměňovací návrh

Agentura obdržené informace posoudí a informuje Komisi, pokud lze z těchto informací vyvodit, že dané letiště v Unii **a pozemní služby tankování paliva** neplní své povinnosti. Letiště v Unii **a pozemní služby tankování** přijmou opatření nezbytná k identifikaci a řešení chybějící vhodné letištní infrastruktury do **dvou** let od vstupu tohoto nařízení v platnost. **Toto období lze prodloužit na maximálně pět let v případě letišť Unie s méně než 700 000 cestujících nebo s nákladní dopravou nižší než 20 000 tun ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost a pro dotčené pozemní služby tankování.**

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ea) důkaz o splnění povinností týkajících se dodávek energie stanovených v článku 5a.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) emise během životního cyklu, původ surovin a konverzní postup pro každý typ udržitelného leteckého paliva dodaného na letiště v Unii.

Pozměňovací návrh

c) emise během životního cyklu, **charakteristiky**, původ surovin a konverzní postup pro každý typ udržitelného leteckého paliva dodaného na letiště v Unii.

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) zda byl pro výrobu konkrétní dodávky paliva využit režim podpory definovaný v čl. 2 bodu 5 směrnice (EU) 2018/2001 a případně typ režimu podpory.

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cb) energetický obsah vodíku nebo elektřiny dodaných na každé letiště v Unii.

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

cc) průměrný obsah aromatických látek v konvenčním leteckém palivu v každé šarži dodané na jednotlivá letiště

v Unii;

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1 – písm. c d (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

*cd) průměrný obsah síry
v konvenčním leteckém palivu v každé
šarži dodané na jednotlivá letiště v Unii.*

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení

Článek 9 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 9a

*Unijní systém označování vlivu letecké
dopravy na životní prostředí*

*Na podporu snížení emisí a zvýšení
transparentnosti informací zavede Komise
komplexní unijní systém pro označování
vlivu letecké dopravy na životní prostředí,
který se bude vztahovat na provozovatele
letadel a lety obchodní letecké dopravy
spadající do působnosti tohoto nařízení.
Označení a příslušné informace o vlivu
letu na životní prostředí, jakož i informace
o typických emisích skleníkových plynů
z alternativních druhů dopravy pro
stejnou cestu a o průměrné délce trvání
cesty podle jednotlivých druhů dopravy
musí být spotřebiteli poskytnuty jasným
a viditelným způsobem před zakoupením
letenky.*

*Do 1. ledna 2024 přijme Komise akt
v přenesené pravomoci v souladu s
článkem 13b, kterým doplní toto nařízení
stanovením podrobných ustanovení pro
fungování unijního systému označování
vlivu letecké dopravy na životní prostředí*

a technických norem, které tvoří jeho základ.

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1) Členské státy jmenují příslušný úřad nebo úřady odpovědné za provádění tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, letišť v Unii a dodavatelům paliv. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

Pozměňovací návrh

1) Členské státy jmenují příslušný úřad nebo úřady odpovědné za provádění tohoto nařízení a ukládání pokut provozovatelům letadel, letišť v Unii, **pozemním službám tankování** a dodavatelům paliv. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2) Agentura zašle údaje obdržené podle článků 7 a 9 příslušným úřadům členských států. Agentura příslušným úřadům rovněž zašle údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv, pro něž jsou úřady příslušné podle odstavců 3, 4 a 5.

Pozměňovací návrh

2) Agentura zašle údaje obdržené podle článků 7 a 9 **příslušnému úřadu nebo** příslušným úřadům členských států. Agentura **příslušnému úřadu nebo** příslušným úřadům rovněž zašle údaje agregované podle provozovatelů letadel a dodavatelů leteckých paliv, pro něž jsou úřady příslušné podle odstavců 3, 4 a 5.

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3) **Příslušné** úřady ve vztahu k provozovateli letadla se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009¹⁶.

Pozměňovací návrh

3) **Příslušný úřad nebo příslušné** úřady ve vztahu k provozovateli letadla se určí podle nařízení Komise (ES) č. 748/2009¹⁶.

¹⁶ Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES

¹⁶ Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4) **Příslušné** úřady ve vztahu k letišťům v Unii se určí na základě místní příslušnosti.

Pozměňovací návrh

4) **Příslušný úřad nebo příslušné** úřady ve vztahu k letišťům v Unii se určí na základě místní příslušnosti.

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 10 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5) **Příslušné** úřady ve vztahu k dodavatelům leteckých paliv se určí podle členského státu, ve kterém jsou usazeni.

Pozměňovací návrh

5) **Příslušný úřad nebo příslušné** úřady ve vztahu k dodavatelům leteckých paliv se určí podle členského státu, ve kterém jsou usazeni.

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2) Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadel, který nesplní povinnosti stanovené v **článku 5**, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného množství.

Pozměňovací návrh

2) Členské státy zajistí, aby každý provozovatel letadel, který nesplní povinnosti stanovené v **článcích 5 a 5a**, podléhal správní pokutě. Tato pokuta činí alespoň dvojnásobek součinu roční průměrné ceny leteckého paliva za tunu a celkového ročního nenatankovaného

množství.

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a) Členské státy zajistí, aby každé letiště v Unii nebo každá pozemní služba tankování, kteří nesplní povinnosti stanovené v článku 6, podléhali správním pokutě. Komise je zmocněna přijímat v souladu s článkem 13b akty v přenesené pravomoci za účelem stanovení pokynů pro výpočet výše pokuty.

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5) V rozhodnutí o uložení správních pokut uvedených v odstavcích 3 a 4 příslušný úřad vysvětlí metodiku použitou ke stanovení ceny leteckého paliva, udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na trhu Unie na základě ověřitelných a objektivních kritérií.

5) V rozhodnutí o uložení správních pokut uvedených v odstavcích 2, 3 a 4 příslušný úřad vysvětlí metodiku použitou ke stanovení ceny leteckého paliva, udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na trhu Unie na základě ověřitelných a objektivních kritérií.

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení

Čl. 11 – odst. 7

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7) Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností a výběru správních pokut. **Členské státy**

7) Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností a výběru správních pokut.

převádí částku vybranou prostřednictvím těchto administrativních pokut jako příspěvek do investiční facility pro zelenou transformaci InvestEU jako navýšení záruky EU.

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení Článek 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 11a

Přidělení příjmů z pokut na podporu udržitelných leteckých paliv

Částka vybraná prostřednictvím správních pokut uvedených v článku 11 se přidělí na podporu společných projektů a zejména přeshraničních projektů zaměřených na rychlou produkci a zavedení udržitelných leteckých paliv, přičemž se zohlední široké zeměpisné pokrytí, na podporu snižování emisí skleníkových plynů v odvětví letecké dopravy, včetně vývoje, testování a zavádění inovativních leteckých technologií, které mají potenciál dosáhnout významného snížení emisí, a na podporu přesunu, rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovníků v rámci kvalitního sociálního dialogu se sociálními partnery.

Příjmy získané z pokut uvedených v prvním pododstavci se přidělí do inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES. Tyto příjmy představují externí účelově vázaný příjem v souladu s čl. 21 odst. 5 finančního nařízení a jsou prováděny v souladu s pravidly použitelnými na inovační fond.

Pozměňovací návrh 77

Návrh nařízení Čl. 12 – odst. 1 – návětí

Znění navržené Komisí

Agentura každý rok **zveřejní** technickou zprávu na základě ročních zpráv uvedených v článcích 7 a 9. Tato zpráva obsahuje alespoň tyto informace:

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

b) množství udržitelného leteckého paliva a syntetického leteckého paliva na úrovni Unie, agregovaně a podle letišť v Unii;

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. c

Znění navržené Komisí

c) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech v oblasti výroby udržitelných leteckých paliv a jejich používání v Unii;

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

d) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 letišti;

Pozměňovací návrh

Agentura každý rok **vypracuje a zpřístupní veřejnosti** technickou zprávu **a souhrn** na základě ročních zpráv uvedených v článcích 7 a 9. Tato zpráva obsahuje alespoň tyto informace:

Pozměňovací návrh

b) množství udržitelného leteckého paliva **podle druhu suroviny použité pro jeho výrobu** a syntetického leteckého paliva na úrovni Unie, agregovaně, **podle členských států** a podle letišť v Unii;

Pozměňovací návrh

c) stav trhu, včetně informací o cenách a trendech v oblasti výroby udržitelných leteckých paliv a jejich používání v Unii **a v každém členském státě**;

Pozměňovací návrh

d) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 **jednotlivými** letišti;

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. f

Znění navržené Komisí

f) původ a **charakteristiky** všech udržitelných leteckých paliv zakoupených provozovateli letadel pro použití při letech z letišť v Unii.

Pozměňovací návrh

f) původ, **charakteristiky a konverzní technologie** všech udržitelných leteckých paliv zakoupených provozovateli letadel pro použití při letech z letišť v Unii;

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. f a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

fa) dopady surovin použitých k výrobě paliv na životní prostředí a biologickou rozmanitost.

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Odchylně od ustanovení článku 4 může dodavatel leteckých paliv v období od 1. ledna 2025 do 31. prosince **2029** dodat za každé vykazované období minimální podíl udržitelného leteckého paliva stanovený v příloze I jako vážený průměr veškerého leteckého paliva dodaného na všechna letiště v Unii během daného vykazovaného období.

Pozměňovací návrh

Odchylně od ustanovení článku 4 může dodavatel leteckých paliv v období od 1. ledna 2025 do 31. prosince **2027** dodat za každé vykazované období minimální podíl udržitelného leteckého paliva stanovený v příloze I jako vážený průměr veškerého leteckého paliva dodaného na všechna letiště v Unii během daného vykazovaného období.

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení

Článek 13 a (nový)

Článek 13a

***Možnost účasti v případě letišť
a provozovatelů letadel***

Letiště nacházející se na území Unie nebo provozovatel letadel provozující lety z letišť v Unii, kteří nespádají do oblasti působnosti definic uvedených v článku 3, mohou požadovat, aby se s nimi zacházelo jako s letišti v Unii nebo unijními provozovateli letadel podle tohoto nařízení, pokud o tom toto letiště nebo provozovatel letadel informují Komisi, agenturu a příslušné orgány.

Pozměňovací návrh 85

**Návrh nařízení
Článek 13 b (nový)**

Článek 13b

Výkon přenesené pravomoci

- 1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.***
- 2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v člancích 5, 9a a 11 je svěřena Komisi na dobu neurčitou ode dne [vstupu tohoto nařízení v platnost].***
- 3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v člancích 5, 9a a 11 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.***

4. *Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.*

5. *Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.*

6. *Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 5, 9a a 11 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o jeden měsíc.*

Pozměňovací návrh 86

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Do 1. ledna **2028** a poté každých pět let předloží **útvary** Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o **vývoji trhu s leteckými palivy a jeho dopadu na vnitřní trh Unie v oblasti letecké dopravy, včetně možného rozšíření působnosti** tohoto nařízení **na další zdroje energie a další typy syntetických paliv definované ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie, možné revize minimálních podílů uvedených v článku 4 a příloze I a výše správních pokut. Tato zpráva musí obsahovat informace o vývoji případného politického rámce pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO, pokud jsou takové informace k dispozici. Zpráva musí rovněž obsahovat informace o technologických pokrocích**

Pozměňovací návrh

Do 1. ledna **2026** a poté každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o **hodnocení** tohoto nařízení a **zpřístupní ji veřejnosti. Komise zahrne do zprávy informace o:**

v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro udržitelná letecká paliva, včetně pokroků týkajících se snížení emisí jiných než CO₂. Zpráva může obsahovat zvážení, zda by mělo být toto nařízení změněno, a, pokud to bude vhodné, možnosti změn v souladu s případným politickým rámcem pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO.

- a) vývoji leteckých technologií a trhu s leteckými palivy, zejména o vývoji udržitelných leteckých paliv, a o jeho dopadu na vnitřní trh v oblasti letecké dopravy a na konkurenceschopnost Unie, včetně sociálních dopadů, jakož i souvisejících potřeb v oblasti zaměstnanosti a odborného vzdělávání;*
- b) vývoji činností letišť ve vztahu k emisím skleníkových plynů a jiným emisím než CO₂ a ke kvalitě ovzduší a hlukovému znečištění na letištích a v jejich okolí;*
- c) podrobné analýze a kvantifikaci získávání vstupních surovin pro udržitelná letecká paliva za účelem dosažení cílů stanovených v příloze I tohoto nařízení;*
- d) informacích o využívání udržitelných leteckých paliv v zemích sousedících s Unií a na celém světě;*
- e) informacích o vývoji případného politického rámce pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO, pokud jsou takové informace k dispozici;*
- f) technickém pokroku v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, který je relevantní pro toto nařízení, včetně vývoje technologií, jako jsou letadla poháněná elektřinou nebo vodíkem, a snížení emisí CO₂ i emisí jiných než CO₂;*
- g) použití příjmů ze správních pokut uvedených v článku 11;*

h) potenciálních přínosech a kompromisech v oblasti rozšíření povinností týkajících se dodávek udržitelných leteckých paliv uvedených v článku 4 a příloze I a povinností týkajících se doplňování paliva uvedených v článku 5 na soukromé rekreační lety na základě komplexního posouzení dopadů.

2. Ke zprávám uvedeným v tomto článku Komise případně přiloží legislativní návrhy, kterými se mění toto nařízení, zejména pokud jde o:

a) minimální podíly uvedené v článku 4 a v příloze I;

b) sladění tohoto nařízení s případným politickým rámcem pro zavádění udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO způsobem, který je v souladu s cílem zachovat environmentální integritu a účinnost opatření Unie v oblasti klimatu, zejména cíl snížení emisí skleníkových plynů v rámci celého hospodářství Unie do roku 2030 a cíl klimatické neutrality, jak je definována v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119^{1a} („evropský právní rámec pro klima“);

c) potřebná opatření, která by zabránila možnému úniku uhlíku a konkurenčnímu znevýhodnění letů odlétajících z letišť v Unii s cílovým místem určení ve třetích zemích, kde žádné povinnosti přimíchávání, jež by byly rovnocenné povinnostem stanoveným v tomto nařízení, neexistují.

Pozměňovací návrh 87

Návrh nařízení Příloha I – písm. a

Znění navržené Komisí

a) Ode dne 1. ledna 2025 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši

Pozměňovací návrh

a) Ode dne 1. ledna 2025 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 2 %, z *toho minimální podíl syntetických*

2 %;

leteckých paliv ve výši 0,03 %;

Pozměňovací návrh 88

Návrh nařízení Příloha I – písm. b

Znění navržené Komisí

b) ode dne 1. ledna 2030 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **5 %**, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **0,7 %**;

Pozměňovací návrh

b) ode dne 1. ledna 2030 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **8 %**, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **2,5 %**;

Pozměňovací návrh 89

Návrh nařízení Příloha I – písm. c

Znění navržené Komisí

c) ode dne 1. ledna 2035 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **20 %**, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **5 %**;

Pozměňovací návrh

c) ode dne 1. ledna 2035 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **21 %**, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **10 %**;

Pozměňovací návrh 90

Návrh nařízení Příloha I – písm. d

Znění navržené Komisí

d) ode dne 1. ledna 2040 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **32 %**, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **8 %**;

Pozměňovací návrh

d) ode dne 1. ledna 2040 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **40 %**, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **20 %**;

Pozměňovací návrh 91

Návrh nařízení Příloha I – písm. e

Znění navržené Komisí

e) ode dne 1. ledna 2045 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **38** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **11** %;

Pozměňovací návrh

e) ode dne 1. ledna 2045 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **60** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **30** %;

Pozměňovací návrh 92

Návrh nařízení
Příloha I – písm. f

Znění navržené Komisí

f) ode dne 1. ledna 2050, minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **63** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **28** %.

Pozměňovací návrh

f) ode dne 1. ledna 2050, minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši **100** %, z toho minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši **65** %, **aniž je dotčen článek 14.**

POSTUP VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Název	Zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu
Referenční údaje	COM(2021)0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 13.9.2021
Výbor, který vypracoval stanovisko Datum oznámení na zasedání	ENVI 13.9.2021
Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání	11.11.2021
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Nicolás González Casares 16.9.2021
Projednání ve výboru	14.2.2022
Datum přijetí	28.4.2022
Výsledek konečného hlasování	+ : 46 - : 14 0 : 26
Členové přítomní při konečném hlasování	Mathilde Androuët, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Ivan Vilibor Sinčić, Linea Sjøgaard-Lidell, Maria Spyragi, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Dace Melbārde, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

46	+
NI	Athanasios Konstantinou
PPE	Stanislav Polčák
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sjøgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

14	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Focchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Simona Baldassarre, Marco Dreosto, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Silvia Sardone
PPE	Marian-Jean Marinescu

26	0
ID	Mathilde Androuët, Aurélie Beigneux, Catherine Griset, Joëlle Mélin
NI	Ivan Vilibor Sinčić, Edina Tóth
PPE	Bartosz Arłukowicz, Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Nathalie Colin-Oesterlé, Christian Doleschal, Agnès Evren, Adam Jarubas, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolores Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Christine Schneider, Maria Spyrali, Pernille Weiss

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se