



2021/0205(COD)

21.4.2022

STANOVISKO

Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

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

Zpravodajka: Jutta Paulus

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Létat jako pták je odvěkým snem lidstva. K prvním literárním dokladům patří legenda o Ikarovi a mnoho dalších následovalo. Ptačí let, založený na plachtění ve větru nebo na přeměně biomasy ve svalovou sílu, byl dlouho považován za jedinou možnost, jak překonat gravitaci. Teprve když jsme pochopili fyzikální a chemické zákony, vznesli se lidé do vzduchu. Na základě stejných fyzikálních a chemických zákonů je nám dnes známá hrozba změny klimatu.

Právě tato hrozba nevyhnutelně vede k tomu, že je nutné co nejdříve ukončit využívání fosilních paliv ve všech odvětvích. Podle poslední zprávy IPCC existuje 66% šance, že pokud se budoucí emise uhlíku omezí na 400 Gt CO₂ ekvivalentu – nebo přibližně 10 let současných emisí –, podaří se oteplování udržet do 1,5 °C. V tomto smyslu činí rozpočet na 50% šanci na setrvání pod úrovní 1,5 °C 500 Gt CO₂ ekvivalentu, tedy 14 let stávajících emisí. Emise z letecké dopravy, které jsou zahrnuty do systému EU ETS, se od roku 2013 zvýšily o 27,6 % a očekává se, že se do roku 2024 vrátí na úroveň před zavedením systému EU ETS. EU ETS však zatím pokrývá pouze zhruba 20 % celosvětových emisí z letectví. Kromě stanovení cen CO₂ jsou k odklonu letectví od fosilních paliv zapotřebí inovace a investice. Vzhledem k jeho globálnímu charakteru se však nikdo necítil být za toto odvětví odpovědný a opatření zaměřená na udržitelnost letectví byla považována za konkurenční nevýhodu. Nemůžeme již čekat na to, až se něco stane na půdě ICAO, ale potřebujeme, aby EU převzala iniciativu při prosazování zavádění udržitelných leteckých paliv.

Letectví je jedním z nejnáročnějších odvětví na dekarbonizaci, protože u většiny letů nebude možná elektrifikace. Budeme potřebovat chemické nosiče s vysokou hustotou energie. Cestu nám opět ukáže věda. Na této planetě nelze zvětšit rozlohu pevniny, natož orné půdy, na níž by se dala pěstovat biomasa, kterou budeme potřebovat pro výživu lidí. Dokonce i pokročilá biopaliva se kvůli těmto limitům potýkají s omezeními, protože účinnost fotosyntézy je hluboko pod 5 %. Jedinou schůdnou cestou je proto vývoj obnovitelných paliv založených na slunečné a větrné energii, které jsou hojně dostupné a mají mnohem vyšší plošnou účinnost než biomasa.

Evropská unie přijala zákon o klimatu a zavázala se, že se nejpozději do roku 2050 stane klimaticky neutrální. Tento právní předpis musí otevřít cestu ke klimatické neutralitě v letectví. Neměl by proto motivovat k investicím do technologií, které mají jen omezený

potenciál dekarbonizovat odvětví od fosilních paliv. Místo toho potřebujeme rozhodný přechod k palivům, která obstojí v budoucnosti a která Evropskou unii vynesou na špičku technologického pokroku. S rostoucím počtem klimatických katastrof na celé planetě bude stále více zemí přijímat opatření v oblasti klimatu, aby zabránily ještě větším škodám. Právě včasné kroky a technologické prvenství pak zajistí EU náskok před ostatními zeměmi a poskytnou evropským společnostem obchodní příležitosti.

Priority zpravodajky

Zpravodajka vítá návrh Komise týkající se Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, který zavádí povinnost dodavatelů leteckého paliva přimíchávat stále větší podíl udržitelných leteckých paliv. S podílem udržitelných leteckých paliv pouhých 63 % do roku 2050 však Komise neusiluje o dosažení klimatické neutrality v odvětví letectví, a proto není v souladu ani s našimi klimatickými cíli EU, ani s Pařížskou dohodou. Zpravodajka bude proto usilovat o 100% podíl udržitelných leteckých paliv do roku 2040/2050.

Snížení objemu letecké dopravy

Letectví je přes všechny své zjevné výhody, jako je propojení světa, přeprava osob a nákladu (dříve) neuvěřitelnou rychlostí, jedním z nejméně efektivních prostředků pro přepravu nákladu na velké vzdálenosti. Proto je důležité leteckou dopravu omezit a přejít na energeticky účinnější a udržitelnější způsoby dopravy, jako je železniční nebo lodní doprava. Pokud by se do cen letenek započítaly společenské a environmentální náklady, přestaly by být přinejmenším lety na krátké vzdálenosti do 500 km okamžitě ekonomicky výhodné.

Rozšíření oblasti působnosti nařízení.

Zpravodajka se domnívá, že současná prahová hodnota není dostatečně ambiciózní, a bude prosazovat, aby byla do nařízení zahrnuta všechna letiště s nejméně 300 000 cestujícími ročně. Spolu se zahrnutím 12 největších letišť v nejbližších regionech by se tak nařízení vztahovalo na 99,2 % celkového počtu cestujících odlétajících z letišť v EU.

Kvóty a nové technologie

Zpravodajka považuje za nezbytné zavést kvóty, které by investory motivovaly a umožnily jim dosáhnout úspor z rozsahu. Nařízení by se dále mělo zabývat nejen udržitelnými leteckými palivy, ale také dalšími technologiemi, jako jsou elektrické a vodíkové lety.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby zohlednil tyto 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) ***V posledních desetiletích hrála letecká doprava v hospodářství Unie důležitou úlohu. Na jedné straně 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; letecká doprava rovněž přispěla k posílení soudržnosti, ke snížení regionálních rozdílů a ke zlepšení propojení, a to i s ostrovními a nejvzdálenějšími regiony EU, zejména s těmi, do nichž je obtížné nebo nemožné se dostat jinými dopravními prostředky, a se třetími zeměmi. Růst letecké dopravy, založený zejména na fosilních palivech a omezeném využívání udržitelných paliv, vedl ke zvýšení emisí. 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 Unii. Jednou z nejzávažnějších výzev, kterým toto odvětví čelí, je potřeba výrazně snížit emise a stát se udržitelnějším. Toho bude dosaženo mimo jiné prostřednictvím regulačních opatření.***

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení Bod odůvodnění 1 a (nový)

(1a) *V souladu se závazky Unie v oblasti klimatu podle Pařížské dohody přijaté prostřednictvím Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu^{1a} (dále jen „Pařížská dohoda“) stanovila Unie v červnu 2021 prostřednictvím nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119^{1a} (dále jen „evropský právní rámec pro klima“) právní povinnosti dosáhnout nejpozději do roku 2050 klimatické neutrality a do roku 2030 snížení čistých emisí 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 je v současné době závislá výhradně na fosilních tryskových palivech a rostoucí počet cestujících rapidně zvyšuje čisté emise v tomto odvětví. Celková letecká osobní doprava v Evropě se od roku 1990 více než zdvojnásobila. Bez dalších zásahů na úrovni EU se předpokládá, že letectví zůstane do roku 2050 téměř zcela závislé na fosilních tryskových palivech a že emise CO₂ v EU z odvětví letectví vzrostou do roku 2030 o 17 % a do roku 2050 o něco více než 20 % oproti roku 2015, což je od cílů Unie velmi vzdálené.*

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

Pozměňovací návrh 3

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 dopavy 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 provést nezbytné úpravy, které zajistí existenci dobře fungujícího trhu letecké dopavy přispívajícího k **úplnému** dosahování klimatických cílů Unie, **zejména klimatické neutrality, nejpozději do roku 2050**, a s vysokou úrovní konektivity, bezpečnosti a zabezpečení.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2a) *Snížení celkové poptávky po leteckém palivu představuje účinný prostředek ke snížení dopadu létání na klima. Při správném návrhu mechanismu se umožní, aby udržitelné letecké palivo tvořilo větší část celkových dodávek paliva do tohoto odvětví. Opatření ke snížení celkové poptávky po palivech by měla zahrnovat opatření ke zvýšení účinnosti paliv, snížení množství odpadu z paliv a povinná školení pro piloty, vytváření synergií s jinými druhy dopavy s cílem usnadnit přechod na životaschopné udržitelné alternativy tam, kde existují.*

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(2b) Zastřešující zásada „energetická účinnost v první řadě“ by měla být zohledňována ve všech odvětvích, včetně silniční, námořní a letecké dopravy, a to i mimo energetický systém. Měla by být zohledňována zejména v politice, plánování a investičních rozhodnutích týkajících se zavádění energeticky účinnějších motorů a udržitelných alternativních paliv a technologií, včetně rychlého vývoje letadel poháněných obnovitelnou elektřinou nebo zeleným vodíkem.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

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.

(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 **musí zohledňovat procesy, které** na globální úrovni stanoví Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) i **komplexní mnohostranné nebo dvoustranné dohody** mezi Unii nebo jejími členskými státy a třetími zeměmi. **V zájmu vytvoření celosvětového trhu s udržitelnými leteckými palivy by měla Unie převzít vedoucí úlohu při přechodu k používání udržitelných paliv a zapojit se do mezinárodních jednání s cílem harmonizovat definice a normy týkající se**

udržitelných leteckých paliv. Unie by se měla zasadit o povinnou kvótu pro udržitelné letecké palivo v celosvětovém letectví na globálním shromáždění ICAO a zahájit v tomto směru jednání.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

(4) Trh letecké dopravy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty v celé Unii, protože 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

(4) Trh letecké dopravy je vystaven velké konkurenci mezi hospodářskými subjekty **celosvětově a** v celé Unii, protože 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, **včetně příslušných stran zapojených do dodávek paliv**, 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 8

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

(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

Pozměňovací návrh

(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 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(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

hospodářskou výkonnost provozovatelů letadel, negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na trhu *a snížit přitažlivost leteckého odvětví pro zákazníky*. 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

(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 *i emisí jiných než CO₂* letadel létajících z letišť v Unii *a vytvoření účinných ekonomických nástrojů, které zajistí, že skutečné náklady na emise z tohoto*

roku 2050.

odvětví budou plně internalizovány. Tato opatření by měla rozhodně přispět ke splnění klimatických cílů Unie do roku 2030 a do roku 2050 i k ochraně životního prostředí a zdraví. Snížení obsahu aromátů a síry v konvenčních leteckých palivech – nebo jiná opatření, jako je snížení letové výšky – by bylo prospěšné nejen pro klima, neboť by omezilo oteplování ve výškách vyvolané kondenzačními pruhy, ale také by zlepšilo kvalitu ovzduší v okolí letišť. Snížení aromátů a síry rovněžlepší kvalitu paliva a sníží náklady. Snížení obsahu aromátů je ve skutečnosti jednoduchý rafinérský proces, který lze realizovat již dnes. Opatření ke snížení aromátů a síry by měla být založena na vědeckém posouzení dopadů s přihlédnutím k jejich přínosům pro životní prostředí, jakož i k jejich dopadu na letový provoz a bezpečnost.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) Sdělení Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu **10**, 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**

Pozměňovací návrh

(7) Sdělení Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, které Komise přijala v prosinci 2020, stanoví postup pro to, aby dopravní systém EU dosáhl zelené a digitální transformace a stal se odolnějším. **Aby bylo dosaženo klimatické neutrality, stanoví Zelená dohoda pro Evropu potřebu snížit do roku 2050 emise z dopravy o 90 % (ve srovnání s rokem 1990). Snížení emisí CO₂ i jiných emisí v 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**

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.

odvětví. Ačkoliv lze předpokládat, že závislost ***letectví*** na fosilní energii pomohou v nadcházejících ***dekádě*** snížit nové technologie ***a že nové technologie letadel s nulovými emisemi, jako jsou letadla na elektrický nebo vodíkový pohon, mohou ve střednědobém a dlouhodobém horizontu hrát důležitou roli v komerční letecké dopravě, mohla by*** udržitelná letecká ***pokročilá biopaliva nebo syntetická paliva představovat slibné řešení pro omezení emisí z letů na všechny vzdálenosti,*** 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.

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 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(7a) Vzhledem k tomu, že je nepravděpodobné, že by se letecký průmysl stal v krátkodobém až střednědobém horizontu klimaticky neutrálním, je nutné zajistit, aby se pro přepravu cestujících i nákladu používal pokud možno co nejudržitelnější způsob dopravy. S cílem usnadnit přechod na železnici a jiné udržitelné druhy dopravy by nejprve bylo třeba vytvořit nezbytný nástroj transparentnosti, který by lidem umožňoval přijmout informované rozhodnutí o tom, zda pro určitý let na krátkou vzdálenost existuje udržitelný alternativní způsob dopravy a zda je konkurenceschopný z hlediska doby

trvání cesty. Pro některé okrajové regiony Unie nemusí být k dispozici vůbec žádná nebo žádná udržitelná alternativa. To by Komise měla zohlednit při přípravě seznamu letů na krátké vzdálenosti.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení Bod odůvodnění 7 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(7b) Výzkum a inovace budou hrát významnou roli při vývoji udržitelných a syntetických leteckých paliv a budování výrobních kapacit. Konkrétní investiční priorita by měla být jasně stanovena v rámci příslušných programů financování Unie určených Komisí.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(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**

(8) **Udržitelná letecká paliva jsou kapalná paliva, plynná paliva, paliva typu „drop-in“ či paliva typu „non-drop-in“, která mohou nahradit fosilní letecká paliva. V současné době jsou nejběžnější již dostupná udržitelná letecká 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 ve střednědobém a dlouhodobém

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.

horizontu budou mít v palivové skladbě významný podíl. Očekává se, že při nahrazování fosilního kerosinu v letectví začnou postupně přispívat i další alternativní pohony letadel, jako jsou elektřina nebo tekutý vodík, a to nejprve u letů na krátké vzdálenosti. Tato udržitelná letecká paliva typu „drop-in“ a „not drop-in“ také přispějí ke snížení obsahu aromátů ve finálním palivu používaném provozovatelem, což by napomohlo snížení emisí jiných než CO₂.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

(10) Na globální úrovni **se jednotlivé země v souvislosti s certifikací a dalšími požadavky a cíli v oblasti udržitelných leteckých paliv diplomaticky angažují prostřednictvím** Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). **Ty zahrnují kritéria udržitelnosti, která Rada ICAO nedávno (2021) přijala pro udržitelná letecká paliva, aby byla způsobilá pro posouzení v rámci programu** 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 **Unii** 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 15

Návrh nařízení Bod odůvodnění 15

Znění navržené Komisí

(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, jíž by byli z působnosti nařízení vyňati provozovatelé letadel, na které připadá velmi malý počet odletů z

Pozměňovací návrh

(15) Toto nařízení by se mělo vztahovat na letadla využívaná v civilním letectví pro účely obchodní letecké dopravy, **včetně soukromé letecké přepravy a rekreačních 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 **Unie**. Aby byla zachována letecká konektivita ve prospěch občanů, podniků a regionů **Unie**, je současně důležité nezatěžovat provoz letecké dopravy na **velmi** 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. **Ze stejného důvodu, kterým je zajištění leteckého spojení, by dodavatelé leteckých paliv nacházející se na malých ostrovech nebo v nejvzdálenějších regionech – uvedených v**

letišť nacházejících se na území *EU*.

článek 349 Smlouvy o fungování Evropské unie – měli být z povinností v souvislosti s udržitelnými leteckými palivy vyňati. působnost nařízení by *do roku 2050* ovšem měla pokrývat alespoň **94 %** celkové přepravy odlétající z letišť v Unii. Z téhož důvodu by měla být stanovena prahová hodnota, jíž by byli z působnosti nařízení vyňati provozovatelé letadel, na které připadá velmi malý počet odletů z letišť nacházejících se na území *Unie*. ***Každé letiště Unie nebo každý provozovatel letadel provozující lety z těchto letišť se však může kdykoli rozhodnout, že se na něj bude toto nařízení vztahovat a bude s ním zacházeno odpovídajícím způsobem. V této souvislosti by mohla být poskytována podpora Unie na rozvoj nezbytné infrastruktury pro udržitelná letecká paliva těm letišťům na ostrovech a nejvzdálenějších regionech, které se rozhodly, že se na ně toto nařízení bude vztahovat.***

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

(16) Je třeba podporovat vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv s ***velkým potenciálem udržitelnosti a komerční vyspělostí*** 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***

Pozměňovací návrh

(16) Je třeba podporovat vývoj a zavádění udržitelných leteckých paliv s komerční ***vyspělostí*** a zároveň s velkým potenciálem pro inovace a růst potřebným k naplnění budoucích potřeb, ***a to přednostně těch, která mají nejvyšší potenciál v oblasti 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

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.

prostředí.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(16a) Vývoj a výroba udržitelných leteckých paliv se musí v nadcházejících letech exponenciálně zvýšit. Unie a členské státy by měly investovat do výzkumu a výroby projektů udržitelného leteckého paliva, protože představují jak environmentální, tak průmyslovou příležitost. Výroba udržitelných leteckých paliv by se měla soustředit uvnitř Unie, což by vytvořilo průmyslové, pracovní a výzkumné příležitosti ve všech členských státech.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

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. Aby byl zajištěn soulad s dalšími souvisejícími politikami EU, měla by být způsobilost udržitelných leteckých

(18) Aby subjekty na trhu letecké dopravy a trhu paliv získaly **právní** jistotu ohledně způsobilosti udržitelných leteckých paliv podle tohoto nařízení, je nezbytný jednotný, jasný, **robustní** a **dlouhodobý** rámec udržitelnosti. Aby byl zajištěn soulad s dalšími souvisejícími politikami EU, měla by být způsobilost

paliv stanovena v souladu s kritérii udržitelnosti stanovenými v článku 29 směrnice 2018/2001¹².

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

udržitelných leteckých paliv stanovena v souladu s kritérii udržitelnosti stanovenými v článku 29 směrnice 2018/2001¹².

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

Pozměňovací návrh 19

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 narušení 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 dodavatelích 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

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 narušení 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, **a to včetně těch, které se nacházejí na ostrovech, s cílem zohlednit kritičnost letových cest spojujících ostrovy s pevninou. Toto nařízení** nahrazuje veškeré požadavky stanovené přímo nebo nepřímo na vnitrostátní nebo regionální úrovni, které po provozovatelích letadel či dodavatelích 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

leteckých paliv a s ohledem na jejich 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. ***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 zvaženo při budoucích revizích, pokud budou taková paliva definována podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie.***

Pozměňovací návrh 20

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 ***letištích*** v Unii, aby ***poskytlo*** informace o dostupné infrastruktuře, která umožní bezproblémovou distribuci a provozovatelům letadel doplňování

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 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.

Pozměňovací návrh

(22) ***Příslušné subjekty zapojené do dodávek paliva***, na které se vztahuje toto nařízení, by ***měly*** 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. ***Tato povinnost by měla zahrnovat zajištění kapacity infrastruktury pro dobíjení elektřiny a infrastruktury pro doplňování vodíku, která by odpovídala rozšíření elektrických letadel a letadel***

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.

poháněných obnovitelným vodíkem.

Pokud to bude nutné, agentura by měla být schopna požadovat po ***příslušných subjektech zapojených do dodávek paliva na letištích*** v Unii, aby ***poskytly*** 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 21

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, kde je třeba přimíchávat udržitelná letecká paliva, aby splňovala bezpečnostní specifikace a požadavky na udržitelnost. Členské státy by měly přijmout veškerá nezbytná opatření, aby umožnily trvalý a nepřerušovaný přístup dodavatelů leteckých paliv k infrastruktuře pro letecké palivo pro civilní dopravu, aby mohli dodávat jak konvenční letecká paliva, tak letecká paliva s podílem udržitelných leteckých paliv. Dodávání udržitelných leteckých paliv na letiště Unie v množství dostatečném pro splnění ustanovení přílohy I alternativními způsoby, jako je silniční/kamionová doprava z rafinérií a směšovacích stanic, je logisticky, prakticky a z hlediska nákladů a sankcí za CO2 neproveditelné. Pro zajištění minimálního množství udržitelných leteckých paliv požadovaného tímto nařízením bude nezbytné využít kromě potrubí ve vlastnictví dodavatelů paliv, pokud

existují, také tato potrubí, a již existující železniční zařízení.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 26 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(26a) Toto nařízení by mělo podpořit větší transparentnost, pokud jde o environmentální stopu letecké dopravy. Uživatelům leteckých služeb by měly být k dispozici informace o emisích během životního cyklu letišť, letištních služeb a letů, včetně informací o používání udržitelných alternativních paliv, aby se mohli informovaně rozhodovat o svých dopravních potřebách a souvisejících dopadech na životní prostředí.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(29) Sankce pro dodavatele, kteří nesplní cíle stanovené v tomto nařízení, by měly být doplněny povinností dodat na trh deficit, o který nebyla kvóta splněna, v nadcházejícím roce.

(29) Příjmy ze sankcí by měly být použity na podporu distribuce a používání udržitelných leteckých paliv a souvisejících nových technologií v odvětví letectví a na pomoc provozovatelům letectví při plnění jejich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí. Za tímto účelem by měly být tyto příjmy převedeny do Inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES. Sankce pro dodavatele, kteří nesplní cíle stanovené v tomto nařízení, by měly být doplněny povinností dodat na trh deficit, o který nebyla kvóta splněna, v nadcházejícím roce.

Pozměňovací návrh 24

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

vypouští se

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení Bod odůvodnění 32 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(32a) Postupné zavádění letadel na elektrický pohon a zvýšené využívání elektřiny v leteckém odvětví by mohlo v budoucnu vést k nedostatečné produkci elektřiny z obnovitelných zdrojů pro toto odvětví. Pokud Komise v době přezkumu tohoto nařízení zjistí takovýto nedostatek, mohla by v rámci přezkumu navrhnout odpovídající úpravu definice syntetických leteckých paliv.

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení Čl. 1 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Toto nařízení stanoví harmonizovaná

Toto nařízení stanoví harmonizovaná

pravidla pro používání a dodávky
udržitelných leteckých paliv.

pravidla pro používání a dodávky
udržitelných leteckých paliv, *mimo jiné
stanovením povinnosti pro dodavatele
leteckých paliv poskytovat určitý podíl
udržitelných leteckých pohonných hmot,
povinnosti pro provozovatele letadel
doplňovat palivo a povinnosti pro letiště v
Unii zajistit nezbytnou infrastrukturu.*

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 1

Znění navržené Komisí

— „letištěm 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
nejvzdálenějším 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 28

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 29

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 2 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- „**subjekty odpovědnými za řízení fungování infrastruktury**“ **letišť Unie, dodavatelé paliv nebo poskytovatelé služeb pozemního odbavení podle definice v čl. 2 písm. g) směrnice 96/67/ES, kteří mají na starosti infrastrukturu nezbytnou pro dodávky, skladování a přepravu udržitelných leteckých paliv;**

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

— „**letem obchodní letecké dopravy**“ let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu, nebo soukromé lety;

— „letem obchodní letecké dopravy“ let provozovaný pro účely přepravy cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu, nebo soukromé **či rekreační** lety;

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 3 a (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

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

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 3 b (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- „*letem na krátkou vzdálenost*“ *přímý nebo nepřímý let, kdy vzdálenost mezi výchozím letištěm odletu a konečným místem určení je kratší než 1 000 km vzdušnou čarou;*

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 3 c (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- „*udržitelnou alternativou k letu na krátkou vzdálenost*“ *situace, kdy cestující a zboží mohou cestovat udržitelnějším způsobem pravidelné hromadné dopravy do místa určení, které je obsluhováno letem na krátkou vzdálenost při konkurenceschopné době cesty;*

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 3 d (nová)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

- „*leteckou dopravou pro vlastní potřebu*“ *provozování nebo užívání letadel společnostmi nebo jednotlivci za účelem přepravy cestujících nebo zboží jako pomocné činnosti jejich podnikání, přičemž jde o provoz letadel, který není obecně považován za přístupný pro veřejnost a kdy piloty jsou osoby, které mají alespoň platný průkaz způsobilosti obchodního pilota s přístrojovou kvalifikací;*

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 5

Znění navržené Komisí

— „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;

Pozměňovací návrh

— „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 36

Návrh nařízení

Čl. 3 – odst. 1 – odrážka 8

Znění navržené Komisí

— „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;

Pozměňovací návrh

— „syntetickými leteckými palivy“ paliva, jež jsou obnovitelnými **kapalnými nebo plynnými** palivy jiného než biologického původu, jak jsou definována v čl. 2 druhém pododstavci bodě 36 **směrnice (EU) 2018/2001, nebo, aniž je dotčen článek 14, elektřina z obnovitelných zdrojů ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 1** směrnice (EU) 2018/2001, která se používají v letecké dopravě; **u syntetických leteckých paliv, která vyžadují výrobu uhlíku, bude tento uhlík přednostně získáván z přímého zachycování vzduchu;**

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 3 – odrážka 9 a (nová)

— „**elektrinou z obnovitelných zdrojů energie“ nebo „obnovitelnou elektrinou“** elektrina vyrobená z obnovitelných zdrojů energie ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 1 směrnice (EU) 2018/2001;

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 3 – odrážka 9 b (nová)

— „**vodíkem z obnovitelných zdrojů energie“ nebo „obnovitelným vodíkem“** vodík vyrobený z obnovitelné elektriny nebo z obnovitelných kapalných nebo plyných paliv nebiologického původu ve smyslu čl. 2 druhého pododstavce bodu 36 směrnice (EU) 2018/2001;

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1

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.

1. Od 1. ledna 2025 do 31. prosince 2029 dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na **letišťích** v Unii, **na která se vztahuje toto nařízení, jež se nenacházejí v nejbližším regionu uvedeném v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie, kde byl ve vykazovaném období objem osobní dopravy vyšší než 700 000 cestujících nebo objem nákladní dopravy vyšší než 20 000 tun, obsahovalo minimální podíl udržitelného leteckého paliva** v souladu s hodnotami a daty použitelnosti uvedenými

v příloze I.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Aniž je dotčeno použití článku 14, od 1. ledna 2030 do 31. prosince 2049 dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii, jež se nenachází v nejvzdálenějším regionu uvedeném v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie, kde byl ve vykazovaném období objem osobní dopravy vyšší než 500 000 cestujících nebo objem nákladní dopravy vyšší než 20 000 tun, 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 41

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1b. Aniž je dotčeno použití článku 14, od 1. ledna 2035 do 31. prosince 2049 dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti Unie, jež se nenachází v nejvzdálenějším regionu uvedeném v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie, kde byl ve vykazovaném období objem osobní dopravy vyšší než 50 000 cestujících nebo objem nákladní dopravy vyšší než 10 000 tun, 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 42

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 1 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1c. Letiště nacházející se na území Unie nebo provozovatel letadel provozující lety z letišť Unie, která nespádají do oblasti působnosti odstavců 1 a 2, mohou požádat Komisi, aby se s nimi zacházelo jako s letišti Unie nebo provozovateli letadel podle tohoto nařízení. Toto letiště nebo provozovatel letadel by o tom měli informovat Komisi, agenturu a příslušné orgány.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2a. Do 1. ledna 2025 přijmou členské státy veškerá nezbytná opatření, aby umožnily trvalý a nepřerušovaný přístup dodavatelů leteckých paliv k infrastruktuře pro civilní dopravní letecké palivo, aby mohli dodávat jak konvenční letecká paliva, tak letecká paliva s podílem udržitelných leteckých paliv v souladu s přílohou I na všechna letiště Unie.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení
Článek 4 a (nový)

Článek 4a

Snížení dopadu tryskových paliv, který není spojen s CO2

- 1. Do 1. ledna 2024 a poté každé tři roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu, v níž posoudí možné způsoby a pokrok dodavatelů leteckých paliv při snižování a postupném odstranění aromatických látek a síry v konvenčních palivech.***
- 2. Své zprávy uvedené v odstavci 1 Komise případně doplní o legislativní návrhy na snížení a postupné odstranění aromatických látek a síry v leteckých palivech. Tyto zprávy se zveřejní.***

Pozměňovací návrh 45

**Návrh nařízení
Článek 5 a (nový)**

Článek 5a

Transparentnost u letů na krátké vzdálenosti

- 1. Do 1. ledna 2023 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o srovnávacích faktorech mezi lety na krátké vzdálenosti, s přihlédnutím k různým podílům udržitelných leteckých paliv, a jinými druhy hromadné dopravy. Tyto faktory zahrnují alespoň environmentální stopu, a zejména emise skleníkových plynů na cestujícího a kilometr cesty, hluk, náklady, přístup založený na životním cyklu, konkurenceschopnou dobu cestování, jakož i konektivitu a dostupnost.***
- 2. Zpráva uvedená v odstavci 1 zahrnuje především seznam všech letů na krátké vzdálenosti s udržitelnou***

alternativou, které odlétaly z každého letiště Unie v předchozím roce. Komise pro každý let na krátké vzdálenosti s udržitelnou alternativou, jakož i každou udržitelnou alternativu, učiní odhad typických emisí skleníkových plynů a uvede průměrnou délku trvání cesty podle jednotlivých druhů dopravy. Tento seznam musí zohledňovat skutečnost, že letecké trasy spojující ostrovní letiště s kontinentálními letišti mají zásadní význam pro konektivitu obyvatel a ekonomiku ostrovů.

3. Komise zajistí, aby zpráva uvedená v odstavci 1 i seznam uvedený v odstavci 2 byly veřejně dostupné na internetu.

4. Provozovatelé letadel poskytnou svým zákazníkům před provedením rezervace informace o environmentální stopě, emisích skleníkových plynů na cestujícího a kilometr cesty a o letu a jeho porovnání s udržitelnými alternativami pro danou rezervaci, pokud tak stanoví Komise podle odstavců 1 a 2 a podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 80/2009 ze dne 14. ledna 2009 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 2299/89.

Pozměňovací návrh 46

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 **nebo jakékoli jiné subjekty odpovědné za řízení fungování infrastruktury** přijmou nutná opatření k zajištění přístupu provozovatelů letadel k **udržitelným** leteckým palivům v souladu s přílohou I a poskytnou infrastrukturu nutnou k dodání, uskladnění a čerpání těchto paliv **a infrastrukturu pro vodíkové a elektrické dobíjení a doplňování paliva do letadel v souladu s [článkem 13**

nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva).

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Letiště Unie nebo jakékoli jiné subjekty odpovědné za řízení fungování infrastruktury zajistí, aby všichni provozovatelé letadel, na něž se vztahuje toto nařízení, včetně provozovatelů malých letadel, mohli pokrýt svou poptávku po udržitelných leteckých palivech.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 2

Znění navržené Komisí

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, **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.

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 **nebo jiném subjektu odpovědném za řízení fungování infrastruktury** požadovat, aby **poskytly** informace nutné k prokázání splnění požadavků odstavce 1. Dotčené letiště **nebo dotčený subjekt** v Unii poskytne tyto informace bez zbytečného prodlení.

Pozměňovací návrh 49

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 **daný subjekt odpovědný za řízení fungování infrastruktury neplní své povinnosti. V případě neplnění povinností uloží příslušný orgán členského státu subjektu pokutu v souladu s článkem 11.**

Letiště v Unii uvedená v čl. 4 odst. 1 přijmou veškerá opatření nezbytná k identifikaci a řešení chybějící vhodné letištní infrastruktury do dvou let od vstupu tohoto nařízení v platnost. Letiště v Unii uvedená v čl. 4 odst. 2 přijmou opatření nezbytná k identifikaci a zajištění chybějící vhodné letištní infrastruktury před 1. lednem 2028. Letiště v Unii uvedená v čl. 4 odst. 3 přijmou opatření nezbytná k identifikaci a zajištění chybějící vhodné letištní infrastruktury před 1. lednem 2033.

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení
Čl. 9 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) procentuální podíl každého typu udržitelného leteckého paliva obsaženého v každé šarži konvenčního leteckého paliva dodaného na každé letiště Unie;

Pozměňovací návrh 51

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, ***dodavatelům paliv a veškerým dalším subjektům odpovědným za řízení fungování infrastruktury***. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení
Čl. 11 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7) Členské státy mají na vnitrostátní úrovni zaveden nezbytný právní a správní rámec pro zajištění splnění povinností a výběru správních pokut. Členské státy převádí částku vybranou prostřednictvím těchto administrativních pokut jako příspěvek do ***investiční facility pro zelenou transformaci InvestEU jako navýšení záruky EU***.

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 převádí částku vybranou prostřednictvím těchto administrativních pokut jako příspěvek do ***fondy uvedeného v článku 11a***.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení
Článek 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 11a

Přidělení pokut na podporu udržitelných leteckých paliv

1. Příjmy z pokut uvedených v čl. 11 odst. 1 se přidělují na podporu společných projektů zaměřených na rychlé zavedení udržitelných leteckých paliv v odvětví letectví s cílem přispět ke snížení emisí skleníkových plynů a dalších

znečišťujících látek v odvětví letectví.

2. Projekty financované z příjmů z pokut uvedených v odstavci 1 musí být v souladu s cíli tohoto nařízení a musí podporovat zejména vývoj, testování a zavádění inovativních leteckých technologií, které mají potenciál dosáhnout významného snížení emisí, včetně letadel poháněných elektřinou nebo vodíkem, na podporu rozvoje nezbytné infrastruktury udržitelných leteckých paliv na letištích na ostrovech a v nejvzdálenějších regionech, která se rozhodla, že budou považována za letiště Unie podle tohoto nařízení, a na podporu přesunu pracovníků, rekvalifikace a zvyšování kvalifikace pracovníků v rámci kvalitního sociálního dialogu se sociálními partnery a se zvláštním zaměřením na ženy s cílem podpořit jejich začlenění do leteckého průmyslu a souvisejících odvětví.

3. Příjmy získané z pokut uvedených v odstavci 1 se přidělí do Inovačního fondu uvedeného v čl. 10a odst. 8 směrnice 2003/87/ES.

4. Veškeré informace o financovaných projektech uvedených v odstavci 2 a veškeré další relevantní informace týkající se pokut se včas zpřístupní veřejnosti v samostatném oddíle na internetových stránkách fondu uvedeného v odstavci 3.

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

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

Pozměňovací návrh

d) stav dodržování povinností stanovených v článku 6 **subjekty zapojenými do dodávek paliva na letištích v Unii**;

Pozměňovací návrh 55

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 a charakteristiky **a konverzní technologie** všech udržitelných leteckých paliv zakoupených provozovateli letadel pro použití při letech z letišť v Unii.

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Článek 13

Znění navržené Komisí

Článek 13

Přechodné období

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

vypouští se

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Článek 14

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

Pozměňovací návrh

1. Do 1. ledna 2027 a poté každých pět let předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o hodnocení tohoto nařízení a případně legislativní návrhy na změnu tohoto nařízení. Komise ke každému dalšímu legislativnímu návrhu připojí posouzení dopadů, včetně případného vyrovnání nákladů

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 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.

souvisejících s tímto návrhem. Tato zpráva se zveřejní.

2. Zpráva uvedená v odstavci 1 se zaměří na:

- a) vývoj leteckých technologií a trhu s palivy, zejména vývoj udržitelných leteckých paliv, a jeho dopad na vnitřní trh Unie v oblasti letectví, včetně posouzení dopadu tohoto nařízení na konkurenceschopnost evropských leteckých dopravců a letišť, možného úniku uhlíku a leteckých tras spojujících ostrovy s kontinentem, sociálních dopadů a souvisejících potřeb v oblasti zaměstnanosti a odborné přípravy;*
- b) vývoj činností v oblasti letectví, včetně leteckých paliv, ve vztahu k jejich dopadu na emise skleníkových plynů a jiných plynů než CO₂ na změnu klimatu a kvalitu ovzduší v okolí letišť;*
- c) možnou revizi definice syntetických leteckých paliv, pokud jde o zdroje energie pro výrobu elektřiny uvedené v čl. 3 bodě 8;*
- d) možnou revizi velikosti letišť, výjimek a minimálních podílů uvedených v čl. 4 odst. 2 a 3 a v příloze 4 na základě vývoje trhu s palivy, zavádění životaschopných a komerčních*

udržitelných leteckých paliv, výzkumu a technologického rozvoje, jakož i stavu odvětví letectví, s cílem usnadnit ekologickou transformaci a dosáhnout cílů v oblasti klimatu;

e) případnou revizi výše pokut uvedených v článku 11.

3. Zpráva uvedená v odstavci 1 musí rovněž obsahovat informace o:

a) vývoji případného rámce politiky pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv na úrovni ICAO;

b) technologických pokrocích v oblasti výzkumu a inovací v leteckém průmyslu, které jsou relevantní pro toto nařízení, včetně pokroků týkajících se vývoje letadel na elektrický a vodíkový pohon a pokroků týkajících se snížení dopadu leteckého odvětví na emise CO₂ a jiných plynů a včetně opatření v oblasti účinnosti a celkové spotřeby paliv, v souladu s Pařížskou dohodou;

c) vytvoření případného systému Unie pro označování vlivu odvětví letectví, včetně obchodní letecké dopravy, na životní prostředí;

d) výdajích členských států z příjmů z pokut uvedených v člancích 11 a 11a.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení Příloha I – název

Znění navržené Komisí

Příloha I (podíly *na objemu*)

Pozměňovací návrh

Příloha I (podíly *energie*)

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení Příloha I – písm. a

Znění navržené Komisí

a) Ode dne 1. ledna 2025 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 2 %;

Pozměňovací návrh

a) Ode dne 1. ledna 2025 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši 2 %, **který tvoří:**

i) minimální podíl syntetických leteckých paliv v objemu 0,04 %,

ii) maximální podíl pokročilých biopaliv v objemu 0,6 Mtoe,

iii) maximální podíl biopaliv vyrobených ze surovin uvedených v příloze IX části B směrnice o obnovitelných zdrojích energie v objemu 0,33 Mtoe;

Pozměňovací návrh 60

**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 %, **který tvoří:**

i) minimální podíl syntetických leteckých paliv v objemu 2 %,

ii) maximální podíl pokročilých biopaliv v objemu 2,5 Mtoe,

iii) maximální podíl biopaliv vyrobených ze surovin uvedených v příloze IX části B směrnice o obnovitelných zdrojích energie v objemu 0,33 Mtoe;

Pozměňovací návrh 61

**Návrh nařízení
Příloha I – písm. c**

Znění navržené Komisí

c) ode dne 1. ledna 2035 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši

Pozměňovací návrh

c) ode dne 1. ledna 2035 minimální podíl udržitelného leteckého paliva ve výši

20 %, z toho **minimální podíl syntetických leteckých paliv ve výši 5 %**;

27 %, který tvoří:

i) minimální podíl syntetických leteckých paliv v objemu 16 %,

ii) maximální podíl pokročilých biopaliv v objemu 4,9 Mtoe,

iii) maximální podíl biopaliv vyrobených ze surovin uvedených v příloze IX části B směrnice o obnovitelných zdrojích energie v objemu 0,33 Mtoe;

Pozměňovací návrh 62

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 **51 %**, který tvoří:

i) minimální podíl syntetických leteckých paliv,

ii) maximální podíl pokročilých biopaliv v objemu 5,7 Mtoe,

iii) maximální podíl biopaliv vyrobených ze surovin uvedených v příloze IX části B směrnice o obnovitelných zdrojích energie v objemu 0,33 Mtoe;

Pozměňovací návrh 63

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 **63 %**, který tvoří:

i) minimální podíl syntetických leteckých

paliv,

ii) maximální podíl pokročilých biopaliv v objemu 5,8 Mtoe,

iii) maximální podíl biopaliv vyrobených ze surovin uvedených v příloze IX části B směrnice o obnovitelných zdrojích energie v objemu 0,33 Mtoe;

Pozměňovací návrh 64

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 **dodavatelé leteckých paliv zajistí, aby veškeré letecké palivo dostupné provozovatelům letadel na každém letišti v Unii uvedeném v čl. 4 odst. 3 obsahovalo pouze udržitelné letecké palivo;**

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení Příloha I – písm. f a (nové)

Znění navržené Komisí

fa) celková dodávka tohoto udržitelného leteckého paliva sestává ze syntetických leteckých paliv a nejvýše 5,8 Mtoe pokročilých biopaliv a nejvýše 0,33 Mtoe biopaliv vyráběných ze surovin uvedených v příloze IX části B směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ NEBO OSOB, OD KTERÝCH ZPRAVODAJKA OBDRŽELA PODKLADY

Následující seznam je sestaven na základě výhradní odpovědnosti zpravodajky a je čistě dobrovolný. Zpravodajka obdržela při přípravě zprávy až do jejího přijetí ve výboru podklady od následujících subjektů nebo osob:

Subjekty v abecedním pořadí
ClonBio
easyjet
e-Pure
Ewaba
Safran
Shell
Transport & Environment

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	ITRE 13.9.2021
Přidružené výbory - datum oznámení na zasedání	11.11.2021
Zpravodaj(ka) Datum jmenování	Jutta Paulus 30.9.2021
Předchozí zpravodaj(ka)	François Alfonsi
Projednání ve výboru	2.2.2022
Datum přijetí	20.4.2022
Výsledek konečného hlasování	+ : 42 - : 6 0 : 28
Členové přítomní při konečném hlasování	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienä, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyra, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginell, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

42	+
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Cristian-Silviu Buşoi
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginell, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

6	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross

28	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Thierry Mariani, Joëlle Mélin, Isabella Tovaglieri
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se