



Rada  
Evropské unie

Brusel 16. července 2021  
(OR. en)

---

---

Interinstitucionální spis:  
2021/0205(COD)

---

---

10884/21  
ADD 3

TRANS 479  
AVIATION 207  
ENV 530  
ENER 331  
IND 201  
COMPET 558  
ECO 80  
RECH 355  
CODEC 1101  
CLIMA 197  
RELEX 674

#### PRŮVODNÍ POZNÁMKA

---

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2021) 634 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu

---

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2021) 634 final.

---

Příloha: SWD(2021) 634 final



V Bruselu dne 14.7.2021  
SWD(2021) 634 final

**PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE**  
**SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ**

*Průvodní dokument k*

**návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady**

**o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu**

{COM(2021) 561 final} - {SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final}

## Souhrnný přehled

Posouzení dopadů návrhu nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu

### A. Potřeba opatření

#### Proč? Jaký problém se řeší?

Emise skleníkových plynů z odvětví letecké dopravy se od počátku 90. let 20. století v EU i na globální úrovni zvýšily a očekává se, že do roku 2050 ještě porostou, přičemž je zásadní udržet rovné podmínky v letecké dopravě. Vzhledem k tomu, že EU přijala ambiciózní cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a 2050, musí letecká doprava urychlit svou dekarbonizaci. Toto odvětví má nicméně omezené možnosti, jak snížit svou uhlíkovou stopu, zejména vzhledem ke své závislosti na fosilních palivech a nedostatku vyspělých a cenově konkurenceschopných alternativních technologií výroby paliv. Jak zdůraznila Komise ve svém Plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030, udržitelná letecká paliva mají potenciál významně přispět k dekarbonizaci tohoto odvětví. Udržitelná letecká paliva jsou technologicky proveditelná a kompatibilní se stávajícími leteckými technologiemi a infrastrukturou pro tankování. Trh s udržitelnými leteckými palivy je však na mrtvém bodě, jelikož i) výroba udržitelných leteckých paliv a ii) poptávka po nich jsou nízké. To je způsobeno a) odvětvovými a obchodními výzvami včetně vysokých výrobních nákladů a konkurenční poptávky po surovinách a energii z obnovitelných zdrojů; b) vysoce rizikovými investicemi pro navýšení výroby a c) existujícím regulačním a fiskálním rámcem, který neumožňuje rozšíření udržitelných leteckých paliv, a to vše v kontextu vysoce konkurenční povahy trhu letecké dopravy.

#### Čeho by měla tato iniciativa dosáhnout?

Obecným cílem této iniciativy je zajistit rovné podmínky na trhu letecké dopravy a současně snížit emise CO<sub>2</sub> z letecké dopravy v souladu s klimatickými cíli EU pro roky 2030 a 2050 přechodem od fosilních tryskových paliv a využitím vysokého dekarbonizačního potenciálu udržitelných leteckých paliv, a to vytvořením konkurenceschopného trhu s udržitelnými leteckými palivy a současně zajištěním rovných podmínek v oblasti letecké dopravy. Na jedné straně to znamená i) dosáhnout výroby a dodávek udržitelných leteckých paliv ve velkém měřítku za konkurenceschopné náklady; optimalizovat stávající výrobní kapacitu a podpořit rozvoj nových závodů na výrobu udržitelných leteckých paliv v EU a snížit výrobní náklady prostřednictvím úspor z rozsahu a šířením zkušeností z výroby. Na straně druhé to znamená ii) dosáhnout postupného a průběžného přijímání a používání udržitelných leteckých paliv leteckými společnostmi; zmírnit rizika úniku uhlíku a zajistit, aby letecké společnosti měly přístup na trh s udržitelnými leteckými palivy na základě rovných podmínek.

#### Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU?

Letecká doprava je vysoce integrovaný trh, který funguje v rámci sítě po celé EU. Přeshraniční rozměr je u letecké dopravy inherentní, takže jakýkoliv roztržitý regulační rámec představuje pro hospodářské subjekty významnou překážku. Směsice nesourodých vnitrostátních opatření by mohla vést k nežádoucím kontraproduktivním důsledkům. Emise CO<sub>2</sub> z letecké dopravy mají rovněž přeshraniční povahu, a jako takové je nelze řešit jen na vnitrostátní nebo místní úrovni. Cílů EU v oblasti klimatu bude nejspíš nejučinněji dosaženo, pokud bude politika stanovena na úrovni EU. A konečně, cíl spočívající v dosažení výrazného navýšení výroby a dodávek udržitelných leteckých paliv se nejlépe řeší na úrovni EU, neboť energetické odvětví je podstatnou měrou integrováno a účastníci trhu do značné míry působí v celé EU.

### B. Řešení

#### Jaké legislativní a nelegislativní možnosti byly zvažovány? Je některá možnost upřednostňována? Proč?

Navrhovaná opatření jsou strukturována kolem regulačního požadavku spočívajícího v zajištění rovných podmínek hospodářské soutěže v odvětví letecké dopravy a povinnosti používat udržitelná letecká paliva. Možnosti zahrnují různé způsoby formulace této povinnosti. První soubor možností (A1 a A2) obsahuje povinnost dodavatelů paliv distribuovat udržitelná letecká paliva na všech letištích v EU. Druhý soubor možností (B1 a B2) obsahuje povinnost leteckých společností načerpat udržitelná letecká paliva, pokud odlétají z letišť v EU (B1 se vztahuje na všechny lety, B2 se vztahuje pouze na lety v rámci EU). Konečně třetí soubor možností (C1 a C2) obsahuje povinnosti dodavatelů paliv distribuovat udržitelná letecká paliva zpočátku s určitou flexibilitou a povinnosti leteckých společností načerpat tryskové palivo před odletem z letišť v EU. Cíle jsou u možností A1, B1, B2 a C1 stanoveny v objemu udržitelných leteckých paliv a u možností A2 a C2 v podobě snížení uhlíkové náročnosti tryskového paliva. Všechny možnosti zahrnují pobídky na podporu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu<sup>1</sup>. Všechny

<sup>1</sup> Paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, jak jsou definována v přepracované směrnici o obnovitelných zdrojích energie (EU) 2018/2001. Běžně označovaná jako „e-paliva“ nebo „paliva vyrobená technologií power-to-liquid“.

možnosti jsou doplněny podpůrnými opatřeními, která jsou mimo působnost této iniciativy. Patří mezi ně zintenzivnění evropského působení v ICAO za účelem stanovení globálních cílů pro používání udržitelných leteckých paliv, nasměrování financování směrem k zavádění udržitelných leteckých paliv, zřízení strategického spojení na podporu obnovitelných paliv a paliv s nízkým obsahem uhlíku a usnadnění procesu certifikace udržitelných paliv. Dále podpořit zavádění udržitelných leteckých paliv mohou další součásti regulačního rámce EU, které v současné době procházejí revizí (např. EU ETS, směrnice o zdanění energie a směrnice o obnovitelných zdrojích energie<sup>2</sup>). Preferovanými možnostmi jsou možnosti C1 a C2, protože umožňují výrazně navýšit výrobu a zavádění udržitelných leteckých paliv v souladu s cíli v oblasti klimatu, a to nákladově účinným způsobem s minimálním narušením trhu a minimálním únikem uhlíku.

#### **Kdo podporuje kterou možnost?**

Naprostá většina zúčastněných stran z odvětví letecké dopravy a paliv, členských států a nevládních organizací podporuje zavedení povinnosti používat udržitelná letecká paliva jakožto účinného politického mechanismu na podporu výroby a zavádění udržitelných leteckých paliv a pro úspěšnou dekarbonizaci odvětví letecké dopravy. Zúčastněné strany jsou poměrně rozdělené, pokud jde o konkrétní podobu této možnosti, ale většina dodavatelů paliv, členských států, nevládních organizací a několik leteckých společností podporuje tuto povinnost na dodavatelské straně s flexibilitou v oblasti distribuce paliv, která by se vztahovala na tryskové palivo dodávané pro všechny lety odlétající z letišť v EU. Současně většina zúčastněných stran vnímá potřebu opatření, která by zabránila úniku uhlíku a narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu letecké dopravy. Většina zúčastněných stran rovněž podporuje konkrétní pobídky na podporu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Všechna tato opatření jsou uvedena v možnostech C1 a C2.

### **C. Dopady upřednostňované možnosti**

#### **Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti?**

Možnosti C1 a C2 povedou k významnému snížení emisí CO<sub>2</sub> v odvětví letecké dopravy podle metodiky „od těžby ke křídlu“ (well-to-wing), a to o 60–61 % do roku 2050 v porovnání s výchozím scénářem. Emise látek znečišťujících ovzduší do roku 2050 poklesnou o přibližně 9 % v porovnání s výchozím scénářem. Celkově se environmentální náklady letecké dopravy (související s emisemi CO<sub>2</sub> a emisemi látek znečišťujících ovzduší) sníží o přibližně 87–88 miliard EUR v porovnání s výchozím scénářem, vyjádřeno v současné hodnotě za období 2021–2050. Výrobní kapacita udržitelných leteckých paliv se do roku 2050 zvýší o dalších 25,5–25,6 Mt. Až se udržitelná letecká paliva objeví na trhu, povede to k výraznému snížení závislosti letecké dopravy na fosilním tryskovém palivu, jehož spotřeba se do roku 2050 sníží o 65 % v porovnání s výchozím scénářem. Energetická bezpečnost EU se zvýší, neboť dovoz fosilní energie ze třetích zemí poklesne a suroviny a obnovitelná elektřina na výrobu udržitelných leteckých paliv budou získávány v EU (v roce 2050 budou udržitelná letecká paliva vyrobená v EU představovat 92 % všech použitých udržitelných leteckých paliv). U možností C1 a C2 se technologie výroby udržitelných leteckých paliv s nejvyšším dekarbonizačním potenciálem objeví na trhu ve významných množstvích dříve, než pokud by tyto možnosti zavedeny nebyly. Ceny udržitelných leteckých paliv v porovnání s aktuálními odhady klesnou, což přispěje k postupnému snížení cenového rozdílu mezi udržitelnými leteckými palivy a fosilními tryskovými palivy. Možnosti C1 a C2 povedou k čisté tvorbě pracovních míst v EU, konkrétně půjde asi o 202 100 dalších pracovních míst v porovnání s výchozím scénářem. Konečně snížení znečištění vzduchu bude mít pozitivní dopad na veřejné zdraví (tj. externí náklady ze znečištění vzduchu se v období 2021 až 2050 sníží o přibližně 1,5 miliardy EUR v porovnání s výchozím scénářem).

#### **Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost?**

Celkové náklady možností C1 a C2 povedou během období 2021 až 2050 ke zvýšení nákladů o 20,3 miliardy EUR (C1) a 14,6 miliardy EUR (C2) v porovnání s výchozím scénářem. Tyto náklady se budou do značné míry odvíjet od navýšení nákladů na trysková paliva v porovnání s výchozím scénářem, tj. 103,5 miliardy EUR (C1) a 88,2 miliardy EUR (C2), vyjádřeno v současné hodnotě za období 2021–2050. Navýšení nákladů na paliva se odrazí v cenách letenek, u nichž se do roku 2050 očekává nárůst o 8,1 až 8,2 %. Vyšší cena letenek povede k mírnému snížení celkové aktivity cestujících v letecké dopravě v porovnání s výchozím scénářem, ačkoliv i tak tato aktivita do roku 2050 vzroste o 77 % v porovnání s rokem 2015. To povede k nižším kapitálovým a provozním nákladům na leteckou dopravu v porovnání s výchozím scénářem, tj. o 84 miliard EUR (C1) a 74,5 miliardy EUR (C2). Dodatečné náklady na logistiku budou představovat 0,19 miliardy EUR (C1 a C2). Letecké společnosti rovněž zaznamenají nárůst nákladů na podávání zpráv o 0,34 miliardy EUR (C1 a C2) v porovnání s výchozím scénářem, vyjádřeno v současné hodnotě za období 2021–2050. U výrobců udržitelných leteckých paliv se očekávají potřeby investic v období 2021 až 2050 ve výši přibližně 10,4 až 10,5 miliardy EUR. Do roku 2050 bude potřeba v EU vybudovat 104 až 106 dalších závodů na výrobu udržitelných leteckých paliv, aby byla vytvořena dostatečná kapacita výroby

<sup>2</sup> Systém obchodování s emisemi v EU, směrnice o zdanění energie a směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

udržitelných leteckých paliv.
<b>Jaký bude dopad na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků?</b>
Dopad této iniciativy na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků, bude nejspíš okrajový a lze ho obtížně předvídat. Bez podrobného posouzení.
<b>Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?</b>
Ačkoliv se tato iniciativa do značné míry opírá o stávající správní postupy a postupy prosazování, které jsou již zavedeny podle jiných regulačních rámců EU, dojde u orgánů k navýšení správních výdajů o 0,27 miliardy EUR (C1 a C2). To odpovídá vyšším nákladům pro členské státy, a to 264 milionů EUR, a 2,7 milionu EUR pro orgány EU.
<b>Očekávají se jiné významné dopady?</b>
Žádné jiné významné dopady se neočekávají.
<b>D. Návazná opatření</b>
<b>Kdy bude tato politika přezkoumána?</b>
Tato politika bude vyhodnocena po uplynutí přiměřeného období od přijetí tohoto návrhu z hlediska účinnosti opatření a generování dopadů. Pokud se nevyskytnou problémy s prováděním, proběhne tento přezkum nejdříve pět let po vstupu tohoto právního předpisu v platnost.