

V Bruseli 16. júla 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny 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

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Komu: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: SWD(2021) 634 final

Predmet: PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2021) 634 final.

Príloha: SWD(2021) 634 final



V Bruseli 14. 7. 2021
SWD(2021) 634 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady

o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu

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

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu návrhu nariadenia o zaistení rovnakých podmienok pre udržateľnú leteckú dopravu
A. Potreba konať
Prečo? Aký problém sa rieši?
Zatiaľ čo je nevyhnutné zachovať rovnaké podmienky v leteckej doprave, od začiatku 90. rokov 20. storočia sa emisie skleníkových plynov z odvetvia leteckej dopravy zvýšili na úrovni EÚ a na celosvetovej úrovni a podľa očakávaní by do roku 2050 mali ďalej rásť. Keďže EÚ prijala ambiciózne ciele v oblasti klímy na roky 2030 a 2050, musí sa dekarbonizácia leteckej dopravy urýchliť. Toto odvetvie má však obmedzené možnosti na znižovanie svojej uhlíkovej stopy, najmä z dôvodu závislosti od fosílnych palív a nedostatku vyspelých a cenovo konkurencieschopných technológií alternatívnych palív. Ako sa zdôrazňuje v pláne cieľov v oblasti klímy do roku 2030, ktorý vytvorila Komisia, udržateľné letecké palivá majú potenciál výrazne prispieť k dekarbonizácii tohto odvetvia. Udržateľné letecké palivá sú technologicky uskutočniteľné a kompatibilné s existujúcou leteckou technológiou a infraštruktúrou na dopĺňanie paliva. Trh s udržateľnými leteckými palivami však stagnuje a i) výroba udržateľných leteckých palív a ii) dopyt po nich sú nízke. Dôvodom sú a) priemyselné a obchodné ťažkosti vrátane vysokých výrobných nákladov a konkurenčný dopyt po surovinách a elektrine z obnoviteľných zdrojov; b) vysoko rizikové investície na zvýšenie výroby a c) zavedený regulačný a fiškálny rámec, ktorý neumožňuje využívanie udržateľných leteckých palív, pričom všetky uvedené faktory sú v kontexte vysoko konkurenčnej povahy trhu leteckej dopravy.
Čo sa od tejto iniciatívy očakáva?
Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je zabezpečiť rovnaké podmienky na trhu leteckej dopravy a zároveň znížiť emisie CO ₂ z leteckej dopravy v súlade s klimatickými cieľmi EÚ na roky 2030 a 2050, a to prechodom od fosílnych leteckých palív a využitím silného potenciálu udržateľných leteckých palív, pokiaľ ide o dekarbonizáciu, vytvorením konkurenčného trhu s udržateľnými leteckými palivami a zároveň zabezpečením rovnakých podmienok v leteckej doprave. Na jednej strane to znamená i) dosiahnuť veľkovýrobu a dodávku udržateľných leteckých palív pri konkurencieschopných nákladoch; optimalizovať existujúcu výrobnú kapacitu a podporiť vývoj nových závodov na výrobu udržateľných leteckých palív v EÚ a znížiť výrobné náklady prostredníctvom úspor z rozsahu a účinkov získania skúseností. Na druhej strane to znamená ii) dosiahnuť postupné a nepretržité zintenzívňovanie využívania udržateľných leteckých palív leteckými spoločnosťami; zmierniť riziko úniku uhlíka a zabezpečiť, aby letecké spoločnosti mali prístup k trhu s udržateľnými leteckými palivami na základe rovnakých podmienok.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ?
Letecká doprava predstavuje vysoko integrovaný trh, ktorý funguje v dimenzii siete v celej EÚ. Neoddeliteľnou súčasťou leteckej dopravy je cezhraničný rozmer, ktorý spôsobuje, že akýkoľvek roztrieštený regulačný rámec predstavuje významnú prekážku pre hospodárske subjekty. Spleť vnútroštátnych opatrení by mohla mať nezamýšľané kontraproduktívne účinky. Emisie CO ₂ z leteckej dopravy majú aj cezhraničnú povahu, preto nie je možné riešiť ich len na vnútroštátnej alebo miestnej úrovni. Klimatické ciele EÚ možno s najväčšou pravdepodobnosťou účinne dosiahnuť vytvorením politiky na úrovni EÚ. Na úrovni EÚ je napokon možné najlepšie stanoviť cieľ dosiahnuť rozsiahle zvýšenie výroby a dodávky udržateľných leteckých palív, keďže odvetvie energetiky je značne integrované s účastníkmi trhu, ktorí vo veľkej miere pôsobia v celej EÚ.
B. Riešenia
Aké legislatívne a nelegislatívne možnosti politiky sa zvažovali? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Prečo?
Navrhované opatrenia sa zameriavajú na regulačnú požiadavku týkajúcu sa zabezpečenia rovnakých konkurenčných podmienok v leteckej doprave a povinnosti využívať udržateľné letecké palivá. V možnostiach politiky sa uvádzali rozličné spôsoby, ako by táto povinnosť mala vyzerieť. Prvý súbor možností (A1 a A2) zahŕňa povinnosť dodávateľov paliva distribuovať udržateľné letecké palivá na všetkých letiskách Únie. Druhý súbor možností (B1 a B2) zahŕňa povinnosť leteckých spoločností využívať udržateľné letecké palivá pri letoch z letísk Únie (súbor možností B1 sa vzťahuje na všetky lety, súbor možností B2 sa vzťahuje len na lety v rámci EÚ). Napokon tretí súbor možností (C1 a C2) zahŕňa povinnosť dodávateľov paliva spočiatku distribuovať udržateľné letecké palivá s určitou flexibilitou a povinnosť leteckých spoločností natankovať letecké palivá pred odletom z letísk Únie. Ciele sú navrhnuté z hľadiska objemu udržateľných leteckých palív v prípade možností A1, B1, B2 a C1

a z hľadiska zníženia uhlíkovej náročnosti leteckého paliva v prípade možností A2 a C2. Všetky možnosti obsahujú stimuly na podporu palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu.¹ Všetky možnosti sú doplnené o sprievodné opatrenia, ktoré sú mimo rozsahu pôsobnosti tejto iniciatívy. Patrí sem posilnenie európskej činnosti v organizácii ICAO s cieľom stanoviť celosvetové ciele pre využívanie udržateľných leteckých palív, nasmerovanie finančných prostriedkov do zavádzania udržateľných leteckých palív, vytvorenie strategického spojenectva na podporu palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív a uľahčenie procesu certifikácie udržateľných leteckých palív. Zavádzanie udržateľných leteckých palív môžu ďalej podporovať iné časti regulačného rámca EÚ, ktoré sú v súčasnosti predmetom revízie (napr. smernica o EU ETS, smernica o zdaňovaní energie a smernica o obnoviteľných zdrojoch energie²). Uprednostňovanými možnosťami sú C1 a C2, pretože nákladovo efektívnym spôsobom umožňujú výrazne zvýšiť výrobu a využívanie udržateľných leteckých palív v súlade s ambíciami v oblasti klímy, a to s minimálnymi deformáciami trhu a minimálnym únikom uhlíka.

Kto podporuje ktorú možnosť?

Veľká väčšina zainteresovaných strán z odvetvia leteckej dopravy a odvetvia paliva, členských štátov a MVO podporuje zavedenie povinnosti v oblasti udržateľných leteckých palív ako účinného mechanizmu politiky na podporu výroby a využívania udržateľných leteckých palív a na úspešnú dekarbonizáciu odvetvia leteckej dopravy. Názory zainteresovaných strán sa dosť rôznia, pokiaľ ide o konkrétny návrh možnosti, ale väčšina dodávateľov paliva, členských štátov, mimovládnych organizácií a časť leteckých spoločností podporuje povinnosť v oblasti udržateľných leteckých palív na strane ponuky s flexibilitou pri distribúcii paliva, ktorá by sa vzťahovala na letecké palivo dodávané pre všetky lety s odletom z letísk Únie. Podľa väčšiny zainteresovaných strán sú potrebné opatrenia na zabránenie úniku uhlíka a narušeniu vnútorného trhu leteckej dopravy. Väčšina zainteresovaných strán takisto podporuje osobitné stimuly na podporu palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu. Všetky tieto opatrenia sú zahrnuté do uprednostňovaných možností C1 a C2.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti?

Uprednostňované možnosti C1 a C2 povedú k výraznému zníženiu emisií CO₂ v odvetví leteckej dopravy na úrovni ich celého životného cyklu (well-to-wing), t. j. približne o 60 – 61 % do roku 2050, v porovnaní so základným scenárom. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie sa do roku 2050 znížia približne o 9 % v porovnaní so základným scenárom. Environmentálne náklady leteckej dopravy (súvisiace s emisiami CO₂ a emisiami látok znečisťujúcich ovzdušie) sa celkovo znížia približne o 87 – 88 mld. EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050. Výrobná kapacita udržateľných leteckých palív sa zvýši o ďalších 25,5 – 25,6 Mt do roku 2050. Príchod udržateľných leteckých palív na trh povedie k výraznému obmedzeniu závislosti leteckej dopravy od fosílného leteckého paliva, ktorého spotreba sa v porovnaní so základným scenárom do roku 2050 zníži o 65 %. Energetická bezpečnosť EÚ sa zlepší, keďže dovoz fosílnnej energie z tretích krajín klesne a suroviny a elektrická energia z obnoviteľných zdrojov na výrobu udržateľných leteckých palív sa budú získavať v EÚ (udržateľné letecké palivá vyrobené v EÚ predstavujú 92 % celkového používania udržateľných leteckých palív v roku 2050). V rámci uprednostňovaných možností C1 a C2 prídu technológie výroby udržateľných leteckých palív s najvyšším potenciálom dekarbonizácie na trh vo významných množstvách skôr ako bez politického opatrenia. Ceny udržateľných leteckých palív klesnú v porovnaní so súčasnými odhadmi, čo prispeje k postupnému znižovaniu cenového rozdielu v porovnaní s fosílnym leteckým palivom. Uprednostňované možnosti C1 a C2 povedú k čistej tvorbe pracovných miest v EÚ, t. j. približne 202 100 nových pracovných miest v porovnaní so základným scenárom. Napokon zníženie znečistenia ovzdušia má pozitívny vplyv na verejné zdravie (t. j. externé náklady vyplývajúce zo znečistenia ovzdušia sa v období 2021 až 2050 znížia približne o 1,5 mld. EUR v porovnaní so základným scenárom).

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť?

Celkovo povedú uprednostňované možnosti C1 a C2 počas rokov 2021 až 2050 k zvýšeniu nákladov o 20,3 mld. EUR (C1) a o 14,6 mld. EUR (C2) v porovnaní so základným scenárom. Tieto náklady v prevažnej miere vyplývajú zo zvýšenia nákladov na letecké palivo v porovnaní so základným scenárom, t. j. 103,5 mld. EUR (C1) a 88,2 mld. EUR (C2), vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050. Zvýšenie nákladov na palivo sa odrazí na leteckom cestovnom, ktoré sa podľa odhadov do roku 2050 zvýši približne o 8,1 – 8,2 %. Vyššie letecké cestovné povedie k miernemu zníženiu celkového objemu osobnej leteckej dopravy v porovnaní so základným scenárom, a to napriek tomu, že do roku 2050 sa v porovnaní s rokom 2015 zvýši o 77 %. To povedie k zníženiu

¹ Palivá z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu v zmysle prepracovanej smernice o obnoviteľných zdrojoch energie (EÚ) 2018/2001. Bežne označované ako elektropalivá alebo palivá založené na technológii konverzie elektrickej energie na kvapalné palivá („power-to-liquid“).

² Systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii, smernica o zdaňovaní energie a smernica o obnoviteľných zdrojoch energie.

<p>kapitálových a prevádzkových nákladov na leteckú dopravu v porovnaní so základným scenárom, t. j. o 84 mld. EUR (C1) a 74,5 mld. EUR (C2). Dodatočné náklady na logistiku predstavujú 0,19 mld. EUR (C1 a C2). Letecké spoločnosti takisto zaznamenajú zvýšenie nákladov na vykazovanie o 0,34 mld. EUR (C1 a C2) v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené v súčasnej hodnote za obdobie 2021 – 2050. V prípade výrobcov udržateľných leteckých palív sa investičné potreby v období 2021 až 2050 odhadujú približne na 10,4 – 10,5 mld. EUR. Do roku 2050 je skutočne potrebné v EÚ vybudovať 104 až 106 ďalších závodov na výrobu udržateľných leteckých palív, aby sa zabezpečila ich potrebná výrobná kapacita.</p>
<p>Aký bude vplyv na podniky, MSP a mikropodniky?</p>
<p>Vplyv tejto iniciatívy na podniky, MSP a mikropodniky bude pravdepodobne len okrajový a je ťažké ho predvídať. Podrobné posúdenie sa nevykonalo.</p>
<p>Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?</p>
<p>Keďže sa táto iniciatíva do značnej miery opiera o existujúce administratívne procesy a procesy presadzovania, ktoré sú už zavedené podľa iných regulačných rámcov EÚ, príslušné orgány zaznamenajú zvýšenie administratívnych nákladov o 0,27 mld. EUR (C1 a C2). Toto zodpovedá vyšším nákladom pre členské štáty, t. j. 264 mil. EUR a pre orgány EÚ 2,7 mil. EUR.</p>
<p>Očakávajú sa iné významné vplyvy?</p>
<p>Neočakávajú sa žiadne iné významné vplyvy.</p>
<p style="text-align: center;">D. Nadväzná opatrenia</p>
<p>Kedy sa táto politika preskúma?</p>
<p>Aby boli opatrenia účinné a mali vplyv, vyhodnotí sa politika v primeranej lehote od prijatia návrhu. Ak sa neobjavia ťažkosti súvisiace s vykonávaním, bude to najskôr päť rokov po nadobudnutí účinnosti právneho predpisu.</p>