

Brusel 28. února 2025
(OR. en)

6649/25

Interinstitucionální spis:
2021/0205(COD)

AVIATION 25
TRANS 43
ENV 111
ENER 42
IND 51
COMPET 104
ECO 8
RECH 73
CODEC 189

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	27. února 2025
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2025) 59 final
Předmět:	ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Mechanismus flexibility pro udržitelná letecká paliva v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2025) 59 final.

Příloha: COM(2025) 59 final



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 27.2.2025
COM(2025) 59 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

**Mechanismus flexibility pro udržitelná letecká paliva v rámci Iniciativy pro letecká
paliva ReFuelEU**

Obsah

1	Úvod.....	2
2	Přehled trhu s leteckými palivy v EU	5
2.1	Konvenční letecké palivo v EU	6
2.2	Udržitelná letecká paliva v EU	7
3	Mechanismus flexibility pro udržitelná letecká paliva v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.....	13
4	Cíle a postoje odvětví k možným zlepšením a dodatečným opatřením mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva	15
4.1	Cíle.....	16
4.2	Pozice v odvětví.....	16
5	Možná zlepšení a další opatření mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva.	26
5.1	Potenciální zlepšení prostřednictvím změn v databázi Unie pro biopaliva (UDB)	26
5.2	Potenciální zlepšení prostřednictvím zavedení účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva	29
6	Závěry a doporučení	33
6.1	Posouzení vývoje výroby a dodávek udržitelných leteckých paliv na trhu s leteckými palivy v EU	33
6.2	Posouzení možných zlepšení nebo dodatečných opatření stávajícího mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva s cílem dále usnadnit dodávky a využití udržitelných leteckých paliv pro letectví během období flexibility.....	34

1 Úvod

Sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu¹ stanoví cíle snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů v dopravě nejméně o 90 % ve srovnání s rokem 1990 a zvýšit v dopravě výrobu a zavádění udržitelných alternativních paliv. Udržitelná letecká paliva (SAF) jsou považována za největší příspěvek k jakémukoli krátkodobému až dlouhodobému přístupu ke snižování celosvětových emisí CO₂ v letectví. To se odráží i v diskusích a opatřeních, která na mezinárodní úrovni přijala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). V této souvislosti přijala Evropská unie nařízení (EU) 2023/2405² (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU). Cílem Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU je dekarbonizovat odvětví letectví tím, že se na všech letištích v Unii, která spadají do oblasti působnosti Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU³, nařídí dodávky leteckých paliv obsahujících rostoucí minimální podíl udržitelných leteckých paliv⁴ – tedy míšených udržitelných leteckých paliv – a zároveň se zamezí možnému narušení vnitřního trhu v oblasti letectví. V zavádění udržitelných leteckých paliv je EU v celosvětovém měřítku lídrem. Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU využívá největší přednosti EU: jejího vnitřního trhu – zejména v oblasti poskytování leteckých služeb – který je jedním z nejintegrovanejších a nejefektivnějších trhů na světě a má klíčový význam pro konkurenceschopnost EU v celosvětovém měřítku. Stanovuje harmonizované povinnosti, definice a sankce v celé EU, čímž zachovává rovné podmínky. Je také v souladu s dlouhodobým globálním aspiračním cílem (LTAG) pro mezinárodní letectví s nulovými čistými emisemi uhlíku do roku 2050, který byl přijat v roce 2022 41. shromážděním organizace ICAO, a s aspiračním cílem organizace ICAO snížit emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy do roku 2030 o 5 %, který byl dohodnut na konferenci CAAF/3⁵ v roce 2023.

Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU přispívá k dosažení cíle EU v oblasti klimatu, který byl stanoven evropským právním rámcem pro klima, a to stát se do roku 2050 klimaticky neutrální. V tomto duchu se očekává, že samotná Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU pomůže snížit emise CO₂ v letecké dopravě v EU do roku 2050 nejméně o 60 %, což může mít další vedlejší účinky, jako je zlepšení místní kvality ovzduší (zejména v okolí letišť) a přínosy z nižších emisí jiných látek než CO₂, které s sebou přináší používání míšených udržitelných leteckých paliv, zejména snížení dopadu kondenzačních stop. Trh udržitelných leteckých paliv je stále v počáteční fázi vytváření. Nicméně vstup Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU v platnost již podpořil současný impuls investic do výroby udržitelných leteckých paliv v EU⁶ a významně přispěl k vyřešení patové situace, pokud jde o nabídku a poptávku týkající se udržitelných leteckých paliv. Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU bude klíčovým prvkem při překonávání výzvy EU v oblasti širokého

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640>.

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32023R2405>.

³ Viz čl. 3 odst. 1 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.

⁴ „Udržitelná letecká paliva“ zde označují syntetickou míšenou složku (SBC). Jedná se o syntetický výrobek vyrobený a certifikovaný podle normy ASTM D7566. Syntetická míšená složka je ekvivalentem udržitelného leteckého paliva, které není smíšeno s konvenčním leteckým palivem.

⁵ <https://www.icao.int/Meetings/CAAF3/Pages/default.aspx>.

⁶ Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), *Stav trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU v roce 2023 (State of the EU SAF market in 2023)*, 2024 – <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refuelev-aviation/eu-saf-market-report>.

nasazení udržitelných leteckých paliv, protože: umožňuje volný pohyb těchto nových leteckých paliv na vnitřním trhu; otevírá nové trhy a příležitosti; a zavádí digitální nástroje pro podávání zpráv a cílenou flexibilitu, které usnadňují a urychlují život společností a investorů. Transformace odvětví letectví na míšená udržitelná letecká paliva je přínosem nejen pro klima, ale i pro ekonomiku EU. Regulační jistota, kterou Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU poskytuje, uvolní investice do nových zařízení vyrábějících udržitelná letecká paliva a zvýší strategickou autonomii EU v oblasti dodávek energie díky rozmanitosti surovin a způsobů výroby udržitelných leteckých paliv, která lze v EU vyrábět. Tento cíl podporuje Dohoda o čistém průmyslu, kterou oznámila prezidentka von der Leyenová, a budoucí investiční plán pro udržitelnou dopravu (Sustainable Transport Investment Plan), o němž se píše v pověřovacím dopise⁷ komisaři pro udržitelnou dopravu a cestovní ruch Apostolosi Tzitzikostasovi. Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU stanoví jednotné minimální úrovně podílu míšených udržitelných leteckých paliv na úrovni EU, čímž vytváří rovné podmínky pro hospodářské subjekty v oblasti letectví. Stanovuje také způsob, jakým může EU využít příležitost, kterou jí nabízí udržitelná transformace letectví, k posílení své energetické bezpečnosti a posílení průmyslu ve všech členských státech.

Je třeba poznamenat, že povinné minimální požadavky na dodávky v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU se vztahují pouze na míšená udržitelná letecká paliva. Stávající normy kvality leteckého paliva neumožňují dodávat a používat udržitelná letecká paliva v letadle, aniž by byly nejprve smíšeny s konvenčním leteckým palivem⁸. Stejně tak Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU nestanovuje minimální povinnou úroveň využívání míšených udržitelných leteckých paliv provozovateli letadel. Provozovatelé letadel a dodavatelé leteckého paliva se mohou svobodně rozhodnout, s jakým množstvím míšených udržitelných leteckých paliv chtějí na trhu obchodovat – za předpokladu, že dodavatelé leteckého paliva dodrží minimální povinné podíly míšených udržitelných leteckých paliv a že provozovatelé letadel splní povinnost doplňování paliva stanovenou v Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU, a to každý rok a na každém letišti v Unii.

Výjimečně mechanismus flexibility pro udržitelná letecká paliva pro období 2025–2034 umožňuje dodavatelům leteckého paliva dodávat minimální podíly udržitelných leteckých paliv jako vážený průměr veškerého leteckého paliva, které dodali na všech letištích v Unii v daném roce. Od roku 2035 však musí veškeré letecké palivo dodávané na letiště v Unii představovat míšená udržitelná letecká paliva. Konvenční letecké palivo proto již na letištích v Unii nebude k dispozici. Cílem mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva je poskytnout odvětví udržitelných leteckých paliv, a zejména dodavatelům leteckého paliva, dostatek času na zvýšení výrobních a dodavatelských kapacit. Dodavatelům leteckého paliva také umožní plnit své závazky nákladově efektivně a bez nutnosti snižovat celkové environmentální ambice Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.

⁷ https://commission.europa.eu/document/de676935-f28c-41c1-bbd2-e54646c82941_en.

⁸ Tyto standardizační práce probíhají, aby v budoucnu umožnily 100% udržitelná letecká paliva. Aktuální limity pro míšení viz příloha 1.

Tato zpráva mapuje vývoj výroby a dodávek udržitelných leteckých paliv na trh s leteckými palivy v EU. Předkládá rovněž zjištění útvarů Komise, která vyplynula z monitorování provádění mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva v těchto raných fázích žádosti v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, jak vyžaduje čl. 15 odst. 2 této iniciativy. Za tímto účelem byla provedena také externí podpůrná studie⁹.

Kapitola 2 obsahuje přehled současného trhu EU s konvenčními i udržitelnými leteckými palivy. Kapitola 3 se podrobněji zabývá fungováním mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva a analyzuje jeho očekávané důsledky pro příslušné zúčastněné strany, na které má Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU dopad. Kapitoly 4 a 5 se zabývají možnými zlepšeními a dodatečnými opatřeními mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva s cílem dále usnadnit dodávky a využívání udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii, jak požaduje čl. 15 odst. 2 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Tato analýza zahrnuje posouzení zavedení nebo uznání účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva. Zabývá se jak sledovatelností, tak obchodovatelností udržitelných leteckých paliv podle legislativního rámce EU, který by mohl umožnit dodávky leteckého paliva v EU, aniž by byla fyzicky spojena s místem dodávky. Kapitola 6 shrnuje zjištění a uvádí některá doporučení Komise ohledně dalšího postupu.

⁹ Guidehouse, *Posouzení výroby a nabídky udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii a studie proveditelnosti vytvoření systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv v EU (Assessment of the production and supply of SAF in Union airports and study on the feasibility of the creation of a system of tradability of SAF in the EU)*, 2024.

2 Přehled trhu s leteckými palivy v EU

Čl. 3 odst. 6 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU definuje „letecké palivo“ jako kapalné palivo vyrobené pro přímé použití v letadle. V EU se palivo Jet A-1 vyrábí a dodává v souladu s normou kvality paliva používanou pro letecká turbínová paliva stanovenou v normě DefStan 91-091¹⁰. Tato norma pokrývá téměř 100 % celkové spotřeby leteckého turbínového paliva v EU.

Normy kvality paliva pro různé způsoby výroby udržitelných leteckých paliv jsou stanoveny organizací ASTM International podle normy ASTM D7566¹¹ a jsou přijaty v normě DefStan 91-091. Osm možností výroby udržitelných leteckých paliv (ASTM D7566) a tři možnosti výroby společného zpracování udržitelných leteckých paliv (ASTM D1655¹²) již byly kvalifikovány a schváleny. Obě normy (DefStan 91-091 a ASTM D1655) popisují specifikace kvality leteckých turbínových paliv používaných v komerčním letectví. Norma ASTM D7566 stanoví různé specifikace kvality pro jednotlivé způsoby výroby udržitelných leteckých paliv a také požadavky na míšená udržitelná letecká paliva. Jakmile jsou certifikována jak udržitelná letecká paliva, tak konvenční letecká paliva, může dojít k jejich smíšení, přičemž se zohlední požadavky na míšení pro každý typ udržitelného leteckého paliva¹³. Po smíšení musí směs udržitelných leteckých paliv projít další kontrolou kvality paliva, aby se prokázala shoda s požadavky na míšení podle normy ASTM D7566. Pokud je tato kontrola úspěšná, je směs udržitelných leteckých paliv deklarována jako palivo podle normy DefStan 91-091 a může být použita v letadle.

Ustanovení čl. 3 odst. 7 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU definuje udržitelná letecká paliva jako „letecká paliva, která jsou syntetickými leteckými palivy; leteckými biopalivy, nebo recyklovanými leteckými palivy s obsahem uhlíku“. Tyto druhy paliv jsou dále definovány v čl. 3 odst. 12, čl. 3 odst. 8 a čl. 3 odst. 9 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Všechny vycházejí ze směrnice (EU) 2018/2001¹⁴ (směrnice o obnovitelných zdrojích energie). Dodavatelé leteckých paliv se také mohou rozhodnout, že budou dodržovat minimální podíly udržitelných leteckých paliv a syntetických leteckých paliv využívajících obnovitelný vodík pro letectví a nízkouhlíkových leteckých paliv, jak je definováno v čl. 3 odst. 16, resp. 18 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Pokud jde o Iniciativu pro letecká paliva ReFuelEU, vodík pro letectví není definován jako letecké palivo, protože se nejedná o kapalné palivo vyráběné pro přímé použití v letadlech. Vodík pro letectví se má používat v letadlech nové generace, která využívají inovativní technologie pohonu. Tato zpráva se zabývá pouze palivy definovanými v nařízení jako udržitelná letecká paliva.

¹⁰ Obranný standard 91-091: Turbínové palivo, petrolejový typ, Jet A-1; Kód NATO: F-35; Společné označení služby, AVTUR – <https://www.dstan.mod.uk/StanMIS/DefStan/Edit/8707>.

¹¹ Standardní specifikace pro letecké turbínové palivo obsahující syntetické uhlovodíky – <https://www.astm.org/d7566-22.html>. Viz také přílohy 1 a 2.

¹² Standardní specifikace pro letecké turbínové palivo – <https://www.astm.org/d1655-22a.html>.

¹³ Viz příloha 2.

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02018L2001-20231120>.

2.1 Konvenční letecké palivo v EU

EU má v současné době 77 rafinerií ve 21 členských státech, které zpracovávají ropu. Konvenční letecké palivo obvykle představovalo přibližně 9 % jejich celkové produkce v roce 2022. V témže roce byla EU závislá na čistém dovozu více než 97 % své spotřeby ropy¹⁵, což dokládá vysokou závislost na dodávkách leteckých paliv ze zemí mimo EU.

Většina rafinerií v EU se nachází na pobřeží nebo v blízkosti vodních cest¹⁶. Poloha rafinerie, vzdálenost od letišť, pro která vyrábí konvenční letecké palivo, a způsob dopravy používaný k dodávkám paliv mají vliv na dodavatelský řetězec. To může mít v konečném důsledku dopad na cenu leteckého paliva na letištích v EU.

Cena leteckého paliva také do značné míry závisí na tom, jak se provozovatelé letadel dohodnou na jeho nákupu. Nejběžnějším obchodním ujednáním je, že provozovatel letadla a dodavatel leteckého paliva podepíší dohodu o dodávkách paliva (FSA). Ta může vycházet například z modelové smlouvy IATA o dodávkách leteckého paliva¹⁷, která stanoví obecný rámec a podmínky prodeje a nákupu paliva. Strany se také musejí dohodnout na konkrétních podmínkách pro každé místo (např. letiště), kam je palivo dodáváno. Každá dohoda o umístění (přiložená k dohodě o dodávkách paliva) specifikuje kvalitu, množství, cenu a další klíčové podmínky. Cena konvenčního leteckého paliva v EU se může výrazně lišit (jak ukázala organizace EUROCONTROL v roce 2019)¹⁸.

Někteří provozovatelé letadel si zřídili subjekt pro vlastní zásobování, který nakupuje letecké palivo od výrobců leteckého paliva nebo jiných obchodníků a poté ho prodává subjektu provozujícímu letadlo. V některých konkrétních případech je subjekt zajišťující vlastní zásobování stejným právním subjektem jako subjekt provozující letadlo. Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU umožňuje, aby daný právní subjekt nesl několik povinností.

Ze zjištění průzkumu letišť¹⁹, který provedla společnost Guidehouse v rámci podpůrné studie, vyplývá, že na většině letišť působí jeden až pět dodavatelů leteckých paliv. Značný počet letišť má pouze jednoho nebo dva dodavatele leteckého paliva. Různá letiště mají různé postupy udělování práv na dodávky leteckého paliva (např. výběrové řízení nebo podíl na vlastnictví letištního skladu paliva). Na letištích, kde jsou práva na dodávky leteckého paliva udělována prostřednictvím výběrového řízení, je v průměru méně dodavatelů leteckého paliva, protože v

¹⁵ Eurostat (2024) – https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Oil_and_petroleum_products_-_a_statistical_overview&oldid=315177.

¹⁶ Laboratoř geografie energetiky a průmyslu (Energy and Industry Geography Lab) – <https://energy-industry-geolab.jrc.ec.europa.eu/>.

¹⁷ IATA – <https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/fuel/>.

¹⁸ EUROCONTROL, *Tankování paliva: ekonomické přínosy a dopad na životní prostředí (Fuel Tankering: economic benefits and environmental impact)*, 2019 – eurocontrol-think-paper-1-fuel-tankering.pdf.

¹⁹ Guidehouse, *Posouzení výroby a nabídky udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii a studie proveditelnosti vytvoření systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv v EU (Assessment of the production and supply of SAF in Union airports and study on the feasibility of the creation of a system of tradability of SAF in the EU)*, 2024.

rámci těchto výběrových řízení jsou často na několik let udělována výhradní práva na dodávky leteckého paliva jednomu nebo jen několika málo dodavatelům leteckého paliva.

2.2 Udržitelná letecká paliva v EU

2.2.1 Výroba a dodávky udržitelných leteckých paliv

V roce 2023 dosáhla výrobní kapacita udržitelných leteckých paliv v EU pouze 0,3 milionu tun (Mt)²⁰. To představuje přibližně 0,6 % spotřeby paliv v leteckém odvětví EU a ukazuje na selhání trhu, pokud jde o získávání udržitelných leteckých paliv. Trh sám o sobě nebyl schopen zvýšit výrobu a dodávky udržitelných leteckých paliv a míšených udržitelných leteckých paliv, která jsou pro budoucnost odvětví zásadní. Od vstupu iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU v platnost v listopadu 2023 se však předpokládané kapacity výroby, přimíchávání a dodávek biopaliv pro letectví v EU rychle zvyšují a dosahují úrovní nad minimálním povinným podílem přimíchávání udržitelných leteckých paliv pro letecká biopaliva, který má být dodáván do roku 2030. To umožňuje s jistotou opatrnosti očekávat, že se do roku 2034 podaří dosáhnout jednotných cílů EU pro tato paliva. Jak vyplývá z nedávné zprávy o stavu trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU, kterou zveřejnila Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), výrobní kapacita udržitelných leteckých paliv v EU dosáhne v roce 2024 přibližně 1,2 Mt. Pro srovnání, očekává se, že 2 % celkové spotřeby leteckého paliva na letišti v Unii v roce 2025 bude odpovídat přibližně 0,9 Mt paliva. Analýza agentury EASA týkající se stávajících a oznámených projektů výroby udržitelných leteckých paliv v EU rovněž ukazuje, že v realistickém scénáři by výrobní kapacita udržitelných leteckých paliv v EU v roce 2030 měla činit 3,2 Mt. Výrobní kapacita pokročilých biopaliv v EU však zůstává omezená. Jak vyplývá z nedávné zprávy, kterou zveřejnilo GR pro výzkum a inovace²¹, surovinová základna pro lignocelulózové materiály, které se používají při výrobě pokročilých biopaliv, je podstatně širší než v případě použitého kuchyňského oleje. Pro dosažení vysokých objemů výroby biopaliv v budoucnu je proto zásadní pokrok v technologiích, které zpracovávají lignocelulózové materiály až do fáze tržní zralosti.

Pokud jde o výši investic výrobců leteckých paliv do zařízení vyrábějících syntetická letecká paliva v EU, aby bylo dosaženo jejich vyhrazeného minimálního podílu (0,7 %) a vyhrazeného průměrného podílu (1,2 %) v letech 2030 až 2032, přetrvává větší nejistota. Trh se syntetickými leteckými palivy se rychle vyvíjí a výrobci leteckých paliv se sídlem v EU oznámili projekty, které mají dostatečnou plánovanou kapacitu, aby mohli do roku 2034 splnit své závazky týkající se syntetických leteckých paliv v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. V době vydání tohoto sdělení však ještě žádný z oznámených projektů nezískal konečné investiční rozhodnutí. Přesto je stále dost času na to, aby tyto elektrárny byly uvedeny do provozu, a mnoho různých hospodářských subjektů o této záležitosti aktivně jedná. Bylo by předčasné vyvozovat závěry o možném nedostatku syntetického leteckého paliva, pokud jde o dílčí cíl pro období 2030–2032.

²⁰ Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), *Stav trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU v roce 2023 (State of the EU SAF market in 2023)* – <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/refueleu-aviation/eu-saf-market-report>.

²¹ GR pro výzkum a inovace, *Vývoj výhledu nezbytných prostředků pro vybudování průmyslové kapacity pro pokročilá biopaliva (Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels)*, 2024 – <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b1c97235-c4c3-11ee-95d9-01aa75ed71a1>.

Tento segment trhu je třeba pečlivě sledovat a případně dále podporovat v souvislosti s ohlášenou Dohodou o čistém průmyslu a investičním plánem pro udržitelnou dopravu.

Zpráva agentury EASA o *stavu trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU v roce 2023 (State of the EU SAF market in 2023)* poukazuje na pozoruhodnou geografickou koncentraci zařízení vyrábějících udržitelná letecká paliva v EU v určitých regionech a členských státech v této rané fázi. To kontrastuje s rozptýlenějším charakterem konvenčních rafinerií. Největší ohlášenou výrobní kapacitu do roku 2030 má Nizozemsko, kde se odhaduje roční produkce 1,6 Mt udržitelných leteckých paliv. Španělsko, Francie, Finsko a Švédsko mají několik plánovaných a rozestavěných zařízení, která využívají různé způsoby výroby. Naopak v mnoha členských státech střední a východní Evropy (např. v Bulharsku, Lotyšsku a Maďarsku) v současné době chybí jakákoli výrobní kapacita udržitelných leteckých paliv, ať už je již v provozu, nebo je pouze ohlášena. V současné době má dvanáct členských států provozní nebo oznámenou výrobní kapacitu udržitelných leteckých paliv. Všechny tyto státy patří mezi 21 členských států, které mají konvenční kapacity pro rafinaci leteckého paliva. Tento rozdíl mezi západními a východními členskými státy je ještě výraznější u iniciativ na výrobu syntetických leteckých paliv²². Všechny oznámené projekty výroby syntetického leteckého paliva se nacházejí v Dánsku, Francii, Německu, Nizozemsku, Portugalsku, Španělsku a Švédsku. Další vývoj výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv v EU bude zohledněn v ročních technických zprávách agentury EASA vyžadovaných podle článku 13 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.

Rozdíly ve stávajících výrobních kapacitách udržitelných leteckých paliv v členských státech lze přičíst řadě faktorů, včetně současné dostupnosti určitých vstupních surovin (např. použitého kuchyňského oleje, zbytků z lesnictví a elektřiny z obnovitelných zdrojů) a jejich cenové konkurenceschopnosti, jakož i investičnímu prostředí v jednotlivých členských státech. Z toho vyplývá, že na základě dosud učiněných oznámení je situace v oblasti výroby udržitelných leteckých paliv v počátečních fázích provádění Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU a do data vydání této zprávy v rámci EU velmi různá a liší se od situace v oblasti výroby konvenčního leteckého paliva. Zdání, že výroba udržitelných leteckých paliv v EU je ještě koncentrovanější než výroba konvenčních leteckých paliv, však samo o sobě není důvodem k obavám. Všechny 27 členských států je dnes zásobováno konvenčními leteckými palivy, a to i ty, které nemají žádné rafinační kapacity, a trh s udržitelnými leteckými palivy je stále v počáteční fázi.

Navzdory geografické koncentraci výrobních zařízení udržitelných leteckých paliv v některých členských státech naznačují zjištění průzkumu letišť provedeného společností Guidehouse, že míšená udržitelná letecká paliva jsou již dodávána do širší geografické oblasti. Kromě toho značná část dotázaných letišť, která v současné době míšená udržitelná letecká paliva nenabízejí, plánuje tuto nabídku brzy zpřístupnit. Tento trend ukazuje na očekávané významné rozšíření zeměpisného rozsahu dodávek míšených udržitelných leteckých paliv v nadcházejících letech v souladu se

²² Transport & Environment (T&E), *E-paliva pro letadla: se 45 projekty je EU na dobré cestě ke splnění svých cílů (E-fuels for planes: with 45 projects, is the EU on track to meet its targets)*, 2024 – <https://www.transportenvironment.org/articles/e-fuels-for-planes-with-45-projects-is-the-eu-on-track-to-meet-its-targets>.

zeměpisným rozsahem Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. To také dokazuje připravenost odvětví a zejména zapojení řídicích orgánů letišť do dekarbonizace letectví.

Míšená udržitelná letecká paliva a konvenční letecká paliva mají různé způsoby získávání a výroby surovin, ale mají stejné dodavatelské řetězce. Jak bylo uvedeno výše, udržitelná letecká paliva musí být smíšená s konvenčním leteckým palivem, aby splňovala požadavky normy ASTM D7566 na směs a musí být deklarována jako palivo Jet A-1. Z bezpečnostních důvodů²³ a s výjimkou malých objemů paliva norma DefStan 91-091²⁴ v současné době doporučuje, aby míšení probíhalo ještě před tím, než se dostane do letištního skladu paliva. S rozvojem odvětví udržitelných leteckých paliv se bude infrastruktura pro míšení pravděpodobně rozvíjet v součinnosti se stávající velmi složitou sítí infrastruktury pro konvenční letecké palivo. To by mohlo být předmětem dalšího výzkumu.

Po smíšení a certifikaci může míšené udržitelné letecké palivo používat stejnou distribuční infrastrukturu jako konvenční letecké palivo. To zahrnuje nejen lodní a nákladní dopravu, ale také propojenou infrastrukturu, jak je definována v prováděcím nařízení (EU) 2022/996²⁵, která umožňuje přepravu kapalných paliv prostřednictvím potrubních sítí (např. NATO-CEPS²⁶ a potrubní systém Exolum²⁷) s využitím přístupu založeného na hmotnostní bilanci distribuce²⁸. Propojená infrastruktura bude při distribuci míšených udržitelných leteckých paliv hrát klíčovou roli. Skutečnost, že velká část vnitřního trhu letecké dopravy je v současné době zásobována prostřednictvím sítě potrubí, činí z přístupu hmotnostní bilance velmi účinný a nákladově efektivní způsob, jak zajistit, aby se míšená udržitelná letecká paliva dostala na mnoho letišť, která jsou v současné době mimo větší uzly, a provozovatelé palivové infrastruktury by neměli zvyšovat administrativní, procedurální nebo jiné překážky vstupu, které by ztěžovaly nebo znemožňovaly dodávky míšených udržitelných leteckých paliv prostřednictvím jejich propojené infrastruktury (např. palivového potrubí). Povinnost fyzicky zásobovat všechna letiště v Unii míšenými udržitelnými leteckými palivy do roku 2035 i jasná možnost, aby se další letiště a provozovatelé letadel rozhodli vstoupit do oblasti působnosti Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, poskytují výrobcům a dodavatelům leteckého paliva potřebnou právní jistotu a čas k zajištění dodávek míšených udržitelných leteckých paliv namísto konvenčních leteckých paliv ve všech jejich stávajících sítích.

2.2.2 Podpůrná opatření

Kromě právní jistoty, kterou přijetí Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU přineslo, zavedla Komise několik podpůrných opatření (popsaných níže), která mají pomoci zvýšit dostupnost udržitelných leteckých paliv v EU i mimo ni; snížení rizika investic do výroby udržitelných

²³ Míšení udržitelných leteckých paliv s fosilním kerosinem vyžaduje vyškolený personál a speciální zařízení. Míšení mimo letiště omezuje riziko, že se do letadla dostanou paliva, která neodpovídají specifikaci.

²⁴ DEF STAN 91-091 – <https://www.jig.org/documents/defstan-91-091-issue-15/>.

²⁵ https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2022/996/oj.

²⁶ https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_49151.htm.

²⁷ <https://exolum.com/en/>.

²⁸ Článek 30 směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

leteckých paliv v EU; a snížení cenového rozdílu mezi udržitelnými leteckými palivy a konvenčním leteckým palivem.

Nařízení (EU) 2024/1735 (akt o průmyslu pro nulové čisté emise)²⁹ mezi technologie pro nulové čisté emise řadí udržitelná alternativní paliva, mezi něž patří jak udržitelná paliva pro letectví, tak paliva pro námořní dopravu. Akt o průmyslu pro nulové čisté emise vytváří regulační rámec pro zvýšení konkurenceschopnosti průmyslu EU a pro rozvoj technologií, které jsou klíčové pro dekarbonizaci, a zároveň zajišťuje strategickou odolnost. Kromě toho Komise spolu s partnery z průmyslu vytvořila Průmyslovou alianci pro hodnotový řetězec obnovitelných a nízkouhlíkových paliv (Renewable and Low-Carbon Fuels Value Chain Industrial – RLCF)³⁰, jejímž cílem je podpořit výrobu a dodávky obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v odvětví letectví a vodní dopravy. V roce 2024 aliance spustila svůj seznam projektů³¹, který má pomoci odvětví při navazování kontaktů s partnery v předcházející i navazující části řetězce a také při navazování kontaktů s potenciálními poskytovateli financování.

Program Horizont Evropa a Inovační fond poskytly granty na podporu technologické vyspělosti udržitelných leteckých paliv. V rámci programu Horizont Evropa bylo dosud financováno 73 projektů týkajících se udržitelných leteckých paliv s rozpočtem přibližně 400 milionů EUR. Z toho 37 projektů a 210 milionů EUR přímo souvisí s konečným palivem pro letectví. Inovační fond již poskytl více než 206 milionů EUR dvěma projektům na výrobu udržitelných leteckých paliv, z nichž jeden se zaměřuje na výrobu syntetického leteckého paliva.

EU dále podporuje zavádění udržitelných leteckých paliv prostřednictvím kombinovaného financování. Evropská investiční banka (EIB) poskytuje společnosti Repsol úvěr ve výši 120 milionů EUR na podporu výstavby a provozu zařízení na výrobu pokročilých biopaliv ve Španělsku³². Banka také s podporou programu InvestEU podepsala úvěr ve výši 285 milionů EUR se společností Moeve na výstavbu dalšího závodu na výrobu pokročilých biopaliv ve Španělsku³³. Udržitelná letecká paliva jsou navíc způsobilá v rámci partnerství EU-Catalyst. Na základě tohoto partnerství veřejného a soukromého sektoru, které sdružuje Komisi, Evropskou investiční banku (EIB) a Breakthrough Energy Catalyst, se plánuje v letech 2023–2026 uvolnit až 840 milionů EUR na urychlené zavádění a rychlé komerční uplatnění inovačních technologií, které pomohou realizovat cíle Zelené dohody pro Evropu³⁴.

Vodík lze využít přímo jako udržitelné palivo v letadlech s nulovými emisemi nebo jako surovinu při výrobě udržitelných leteckých paliv, zejména syntetických leteckých paliv, ale je také základní součástí transformace energetického systému. Investice do výzkumu a inovací v oblasti vodíku

²⁹ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=OJ:L_202401735.

³⁰ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/renewable-and-low-carbon-fuels-value-chain-industrial-alliance_en.

³¹ https://rlcf-alliance-platform.converve.io/pipeline_front.html.

³² <https://www.eib.org/en/press/all/2022-551-repsol-and-the-eib-sign-a-eur-120m-loan-agreement-to-finance-the-first-advanced-biofuels-plant-in-spain>.

³³ <https://www.eib.org/en/press/all/2024-227-eib-and-cepsa-sign-eur285-million-loan-to-finance-the-construction-of-a-second-generation-biofuels-plant-in-spain>.

³⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_5647.

jsou proto zvýšeny odpovídajícím způsobem. Od roku 2007 zahájila EU v rámci tří posledních programů výzkumu a inovací 776 projektů týkajících se vodíkových technologií, na které bylo vyčleněno více než 2,9 miliardy EUR. Výrazný nárůst objemu poskytované podpory byl zaznamenán v roce 2023³⁵.

Finanční podpora poskytovaná podle směrnice 2003/87/ES (směrnice o systému ETS)³⁶ prostřednictvím nulového emisního faktoru³⁷ pro udržitelná letecká paliva a dodatečné podpory na zvýšení ceny způsobilých paliv³⁸ pomáhá snižovat cenový rozdíl mezi konvenčními leteckými palivy a udržitelnými leteckými palivy pro provozovatele letadel. 20 milionů povolenek (1,6 miliardy EUR při ceně povolenky 80 EUR) bylo rezervováno na pokrytí části nebo celého cenového rozdílu mezi konvenčními fosilními palivy a způsobilými alternativními palivy pro letectví, který se zvýší od ledna 2024. Je důležité si uvědomit, že podporována budou pouze paliva používaná na letech, na které se vztahuje povinnost dodržování systému obchodování s emisemi³⁹.

Komise rovněž poskytuje členským státům technickou podporu v oblasti výroby udržitelných leteckých paliv prostřednictvím Nástroje pro technickou podporu (TSI). Například Estonsko a Lotyšsko obdrželi na základě své žádosti technickou podporu na posílení průmyslových schopností v oblasti udržitelných leteckých paliv, mimo jiné prostřednictvím studie proveditelnosti pro udržitelná letecká paliva, politických doporučení a budování povědomí. Komise je připravena poskytnout členským státům další technickou podporu při koncipování, rozvoji a provádění reforem zaměřených na bezpečnou, inteligentní a udržitelnou mobilitu.

EU navíc podporuje produkci udržitelných leteckých paliv na celosvětové úrovni. Za tímto účelem poskytuje EU finanční podporu ve výši 4 milionů EUR na studie proveditelnosti a budování kapacit ve čtrnácti afrických státech a Indii v rámci programu iniciativy ACT-SAF, který je realizován společně s organizací ICAO a agenturou EASA. EU označila udržitelná letecká paliva za stěžejní iniciativu strategie Global Gateway pro rok 2024, která má podpořit vývoj, výrobu a používání udržitelných leteckých paliv. Projekt iniciativy ACT-SAF představuje výchozí bod této stěžejní iniciativy a dále pokračují práce na zavádění stěžejní iniciativy udržitelných leteckých paliv do praxe pomocí nových činností a projektů.

2.2.3 Sledovatelnost udržitelných leteckých paliv

Vzhledem k povaze infrastruktury leteckých paliv (např. potrubí a společné letištní nádrže) je obtížné sledovat konkrétní molekuly konkrétní dodávky od okamžiku výroby až do okamžiku, kdy se dostanou do letadla. Problém sledovatelnosti se netýká pouze směsí udržitelných leteckých paliv, ale je společným problémem všech míšených paliv v dopravě. K řešení tohoto problému vytvořila EU databázi Unie pro biopaliva⁴⁰ (UDB), což je informační systém zřízený podle článku

³⁵ Další informace: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b82ce4e0-d215-11ee-b9d9-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-324740593>.

³⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02003L0087-20240301>.

³⁷ Pobídka ve výši přibližně 250 EUR na tunu udržitelných leteckých paliv.

³⁸ Tato podpora je zavedena podle čl. 3c odst. 6 směrnice 2003/87/ES (směrnice o systému ETS). Cílem je snížit cenový rozdíl mezi konvenčními leteckými palivy a udržitelnými leteckými palivy.

³⁹ Další informace: https://climate.ec.europa.eu/document/download/9a82627a-8a5c-4419-93de-e5ed2d6248eb_en?filename=policy_ets_allowances_for_saf_en.pdf.

⁴⁰ <https://wikis.ec.europa.eu/display/UDBBIS/Union+Database+for+Biofuels+-+Public+wiki>.

31a směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Umožňuje sledovat kapalná a plynná obnovitelná paliva a recyklovaná uhlíková paliva, i když se stanou součástí míšeného paliva. Databáze Unie pro biopaliva umožňuje dotčeným hospodářským subjektům rozhodovat a ověřovat, jak jsou molekuly udržitelného paliva evidovány a kde jsou dodávány a používány. Tím se zajistí transparentnost, odpovědnost a bezpečnost v celém dodavatelském řetězci až do uvedení produktu na trh ve formě plně udržitelného paliva nebo míšeného paliva. V souladu s článkem 10 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU musí dodavatelé leteckého paliva v databázi Unie pro biopaliva registrovat veškeré objemy udržitelných leteckých paliv dodané na letiště v Unii. Další možné rozšíření působnosti databáze Unie pro biopaliva tak, aby poskytovala úplnou sledovatelnost transakcí udržitelných leteckých paliv mimo místo dodání, je diskutováno v dalších kapitolách této zprávy.

3 Mechanismus flexibility pro udržitelná letecká paliva v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU

S cílem zajistit úspěšné dodávky minimálních podílů udržitelných leteckých paliv na trh letecké dopravy na úrovni EU a zároveň zabránit nedostatku místních dodávek míšených udržitelných leteckých paliv zavedla Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU mechanismus flexibility pro udržitelná letecká paliva na období 2025–2034. Tento mechanismus umožňuje dodavatelům leteckého paliva dosáhnout povinného minimálního podílu udržitelných leteckých paliv jako váženého průměru za všechna letiště v Unii, na která dodávají letecké palivo. V praxi to znamená, že dodavatelé leteckých paliv mohou na některých letištích v Unii dodávat letecká paliva s vyšším podílem udržitelných leteckých paliv (za předpokladu, že jsou v souladu s požadavky normy ASTM 7566 na míšení), aby kompenzovali letecké palivo s nulovým nebo nižším podílem udržitelných leteckých paliv na jiných letištích v Unii – za předpokladu, že na úrovni EU dodávají minimální celkové množství požadované směsi udržitelných leteckých paliv. Tato flexibilita je pro dodavatele leteckého paliva možností, nikoliv však povinností. Rozsah jejich volného uvážení zahrnuje smluvní dohody, které mohou uzavřít s provozovateli letadel, aby se rozhodli, jak nejlépe využít poskytovanou flexibilitu. Cílem tohoto mechanismu je poskytnout odvětví udržitelných leteckých paliv, a zejména dodavatelům leteckého paliva, dostatek času na zvýšení výrobní a dodavatelské kapacity a zároveň umožnit dodavatelům leteckého paliva splnit své závazky nákladově efektivním způsobem, aniž by se snížily celkové environmentální ambice Inicativy pro letecká paliva ReFuelEU. Některá letiště, která nejsou zásobována míšenými udržitelnými leteckými palivy, však mohou být ochuzena o pozitivní účinky jeho používání na kvalitu ovzduší v dané lokalitě. Tento mechanismus rovněž usnadňuje řídicím orgánům letišť v Unii, dodavatelům leteckých paliv a provozovatelům letadel realizovat technologické a logistické investice do dodavatelského řetězce, které jsou nezbytné pro dodržování minimálních podílů do roku 2035 na každém letišti v Unii – zejména vzhledem k tomu, že veškeré letecké palivo dodávané na letiště v Unii musí být do té doby míšené letecké palivo s významným minimálním povinným podílem udržitelných leteckých paliv.

Úroveň flexibility poskytované dodavatelům leteckých paliv v rámci mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva závisí také na výkladu definice „dodavatele paliva“ ve vnitrostátních právních předpisech, kterými se provádí směrnice o obnovitelných zdrojích energie, z níž vychází definice dodavatele leteckého paliva v Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU. Každý členský stát je odpovědný za určení dodavatelů leteckého paliva, u nichž odpovídá za soulad s požadavky směrnice o obnovitelných zdrojích energie a Inicativy pro letecká paliva ReFuelEU. Útvary Komise v této věci vedly rozsáhlé konzultace s členskými státy v rámci provádění Inicativy pro letecká paliva ReFuelEU. Z těchto konzultací vyplynulo, že dodavatelé leteckého paliva jsou definováni především na úrovni členských států a že působí převážně v rámci své jurisdikce (i když několik z nich působí ve dvou nebo více členských státech). Útvary Komise byly informovány, že daňová pravidla mohou někdy dokonce vyžadovat, aby dodavatelé leteckého paliva měli daňovou rezidenci v daném členském státě, pokud chtějí působit na jeho území. To by je zavazovalo k tomu, aby v daném členském státě působili prostřednictvím samostatné národní dceřiné společnosti. Útvary Komise se budou touto otázkou důkladně zabývat a zajistí, aby veškeré

daňové požadavky byly v souladu se svobodou usazování. Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU umožňuje dodavatelům leteckého paliva působit ve více členských státech pod stejným právním subjektem.

Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU nebrání dodavatelům leteckého paliva, kteří mají potíže s plněním svých závazků, aby se koordinovali s jinými dodavateli leteckého paliva, kteří mohou své závazky překročit. Taková koordinace by mohla umožnit těm, kteří mají prospěch z přebytku míšených udržitelných leteckých paliv na daných letištích v Unii, dodávat míšená udržitelná letecká paliva jménem těch, kteří s tím mají potíže. To by však vyžadovalo restrukturalizaci na trhu dodavatelů leteckých paliv v EU a takové koordinaci by v současné době mohly bránit vnitrostátní právní předpisy nebo dlouhodobé dohody mezi dodavateli leteckých paliv a řídicími orgány letišť v Unii.

Navzdory možnosti, kterou nabízí přechodný mechanismus flexibility, dodavatelé leteckého paliva nevyjádřili záměr soustředit dodávky míšených udržitelných leteckých paliv na omezený počet letišť v Unii. Naopak, pravidla a podmínky stanovené pro provozovatele letadel při podávání žádostí o použití udržitelných leteckých paliv v rámci systému EU ETS znamenají, že na straně poptávky existuje větší motivace pro většinu, ne-li všechna letiště v Unii, aby byla co nejdříve zásobena míšenými udržitelnými leteckými palivy. Tento zájem o zásobování co největšího počtu letišť zvyšuje skutečnost, že infrastruktura pro dodavatelské řetězce míšených i nemíšených leteckých paliv je společná, zejména v poslední fázi dodavatelského řetězce na letištích v EU. Kromě toho, jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, použití přístupu hmotnostní bilance k distribuci míšených udržitelných leteckých paliv prostřednictvím propojené infrastruktury umožňuje dodavatelům leteckého paliva dosáhnout velkého podílu letišť v Unii efektivně, nákladově efektivně a bez jakýchkoli dodatečných nákladů na infrastrukturu.

Všechny tyto rysy trhu značně omezují možnosti geograficky soustředit dodávky míšených udržitelných leteckých paliv na menší počet letišť v Unii a očekává se, že míšená udržitelná letecká paliva budou do začátku povinnosti v oblasti dodávek v roce 2025 dodávány alespoň na jedno letiště v každém členském státě Unie. Poukazují také na rychlejší šíření míšených udržitelných leteckých paliv v souladu s minimálními podíly udržitelných leteckých paliv požadovanými v Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU. Desetileté období flexibility je mnohem delší než pětileté období původně navrhované Komisí. Tento faktor – spolu s vlastnostmi trhu a ochotou všech zúčastněných stran usnadnit dodávky míšených udržitelných leteckých paliv – naznačuje, že mechanismus flexibility v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU v současné době poskytuje dodavatelům leteckého paliva dostatečnou flexibilitu k plnění jejich závazků. Pro dosažení tohoto cíle je i nadále zásadní závazek veřejných a soukromých investorů a výrobců leteckých paliv urychlit výrobu syntetických leteckých paliv v EU.

4 Cíle a postoje odvětví k možným zlepšením a dodatečným opatřením mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva

Ustanovení čl. 15 odst. 2 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU vyžaduje, aby Komise posoudila možná zlepšení nebo dodatečná opatření ke stávajícímu mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva s cílem dále usnadnit dodávky a využívání udržitelných leteckých paliv během desetiletého období flexibility a podala o nich zprávu.

Tento článek se od oblasti působnosti Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU liší přinejmenším ve třech aspektech:

- Za prvé požaduje, aby Komise zohlednila obchodovatelnost udržitelných leteckých paliv a podala o ní zprávu, nikoli však obchodovatelnost leteckého paliva, které obsahuje podíl udržitelných leteckých paliv (tj. míšených udržitelných leteckých paliv) – jako je tomu v případě povinnosti v oblasti dodávek.
- Za druhé, tento proces zvažování musí zahrnovat možnost „zřízení nebo uznání systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv, který umožní dodávky paliva v Unii, aniž by byly fyzicky spojené s místem dodávky“. Jinými slovy, jednalo by se o systém obchodovatelnosti s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv, který by mohl být oddělen od sledovatelnosti souvisejících fyzických molekul udržitelných leteckých paliv.
- Zatřetí požaduje, aby Komise zvážila, jak by takový systém „mohl provozovatelům letadel nebo dodavatelům paliv nebo oběma umožnit nakupovat udržitelná letecká paliva na základě smluvních ujednání s dodavateli leteckého paliva a deklarovat používání těchto paliv na letištích v Unii“. Komise je povinna zohlednit schopnost provozovatelů letadel požadovat použití udržitelných leteckých paliv, i když podle tohoto nařízení nejsou povinni minimální podíly udržitelných leteckých paliv používat.

Je třeba poznamenat, že podle práva EU mohou různé hospodářské subjekty požadovat jakékoliv množství udržitelných leteckých paliv pro různé účely. Dodavatelé leteckého paliva si mohou nárokovat dodávku udržitelných leteckých paliv pro účely splnění svých povinností v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU a přispění k vnitrostátním cílům směrnice o obnovitelných zdrojích energie. Právní předpisy EU nebrání tomu, aby šarže udržitelných leteckých paliv byla certifikována v rámci více než jednoho režimu certifikace (např. paliva certifikovaná podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie, paliva způsobilá pro program CORSIA). Provozovatelé letadel si mohou nárokovat použití určitého množství udržitelných leteckých paliv v rámci jednoho systému snižování emisí skleníkových plynů, včetně systému EU ETS a programu CORSIA organizace ICAO. Stejně množství udržitelných leteckých paliv si mohou nárokovat rovněž v rámci taxonomie EU nebo štítku letových emisí⁴¹. Pro robustnost, přísnost a přesnost trhu je však nesmírně důležité, aby o dané množství udržitelných leteckých paliv mohl žádat pouze jeden dodavatel leteckého paliva a pouze jeden provozovatel letadel.

⁴¹ Zavedený podle nařízení (EU) 2024/3170 – <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32024R3170>.

4.1 Cíle

V souladu s čl. 15 odst. 2 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU Komise posoudí možná zlepšení a další opatření mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva, která jsou zkoumána v této zprávě, s cílem dále usnadnit dodávky a využívání udržitelných leteckých paliv během období flexibility. Posouzení musí zahrnovat případné zřízení nebo uznání systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv, který by umožnil dodávky paliva v Unii, aniž by bylo fyzicky spojeno s místem dodávek.

Posouzení musí rovněž zohlednit a zachovat různé cíle Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU a mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva, a to:

- zachovat rovné podmínky na trhu letecké dopravy mezi hospodářskými subjekty v celosvětovém měřítku a v celé EU (např. 3. bod odůvodnění),
- zvýšit výrobu, dodávky a spotřebu udržitelných leteckých paliv a míšených udržitelných leteckých paliv v EU v souladu s regulačním rámcem a svobodou obchodu (např. 2. bod odůvodnění),
- podporovat průmyslové příležitosti pro všechny regiony EU (např. 47. bod odůvodnění),
- posílit energetickou bezpečnost EU a snížit závislosti na zemích mimo EU (např. 52. bod odůvodnění),
- umožnit řídicím orgánům letišť v Unii, dodavatelům leteckého paliva a provozovatelům letadel provést technologické a logistické investice potřebné k tomu, aby od roku 2035 splňovali povinnosti v oblasti fyzických dodávek na všech letištích v Unii (např. 45. bod odůvodnění),
- zmírnit riziko dvojího započítání, zneužití nebo podvodu u jakéhokoli druhu certifikátů udržitelnosti, které akreditují výrobu a použití dané šarže udržitelných leteckých paliv v EU (např. 48. bod odůvodnění).

4.2 Pozice v odvětví

Rozsáhlý proces konzultací se zúčastněnými stranami, který vedla společnost Guidehouse a útvary Komise, umožnil odvětví sdělit své obavy a očekávání týkající se nadcházejících povinností v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, a zejména mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva. Tato konzultace umožnila získat jasnou představu o různých postojích odvětví ke klíčovým otázkám. Byly uspořádány dva semináře pro zúčastněné strany a proběhlo mnoho dvoustranných jednání. Mnoho průmyslových sdružení a organizací se navíc podělilo o svá stanoviska a technické dokumenty týkající se možného zavedení účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva, který by mohl umožnit virtuální obchodování s certifikáty udržitelných leteckých paliv mezi příslušnými provozovateli. Jak bylo zdůrazněno v podpůrné studii společnosti Guidehouse, různé části odvětví (i v rámci stejných skupin zúčastněných stran) vyjádřily různé a někdy protichůdné obavy a očekávání, zejména pokud jde o možnost umožnit virtuální obchodování s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv. Z konzultace vyplynulo, že neexistuje jednotné stanovisko celého odvětví ani k návrhu, ani k nutnosti zavedení takového účetního mechanismu pro účely plnění současných povinností týkajících se míšených udržitelných leteckých paliv a pro účely uplatnění jejich využití v rámci jiných právních předpisů EU, jako je systém EU ETS.

Stojí však za zmínku, že v celém odvětví panuje široká shoda ohledně dvou parametrů, které již Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU stanovila: i) jakákoli další flexibilita prostřednictvím jakéhokoli účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva by byla relevantní pouze pokud by povinné podíly míšených udržitelných leteckých paliv zůstaly nízké až do roku 2035; a ii) účetní mechanismus pro udržitelná letecká paliva by mohl zajistit potřebnou přístnost, robustnost a důvěryhodnost pouze v případě, že by byl udržován v rámci území EU v souladu s oblastí působnosti Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.

Hlavní problémy, které byly během konzultace zachyceny, jsou shrnuty níže ve čtyřech kategoriích:

- problémy související s dostupností míšených udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii,
- otázky související s cenou udržitelných leteckých paliv,
- otázky týkající se transparentnosti a spolehlivosti tvrzení o udržitelnosti
- a otázky související s možností virtuálního obchodování s certifikáty udržitelných leteckých paliv (buď na straně nabídky, nebo na straně nabídky i poptávky).

4.2.1 Dostupnost míšených udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii

Jak bylo popsáno v předchozí kapitole, zavedení mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva umožňuje dodavatelům leteckého paliva dodávat letecké palivo s vyšším podílem udržitelných leteckých paliv na některá letiště v Unii, aby kompenzovali dodávky leteckého paliva bez udržitelných leteckých paliv nebo s nižším podílem udržitelných leteckých paliv na jiná letiště v Unii. Sdružení provozovatelů letadel vyjádřila své obavy ohledně geografické koncentrace míšených udržitelných leteckých paliv na několika málo letištích v Unii s tím, že by to mohlo vést k narušení hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel, zejména kvůli dopadu takové geografické koncentrace na jejich schopnost dekarbonizovat svůj provoz a na cenu leteckého paliva.

Komise se domnívá, že riziko významné geografické koncentrace míšených udržitelných leteckých paliv na několika málo letištích v Unii je omezené. Zaprvé (jak bylo zdůrazněno v předchozí kapitole) se zdá, že většina dodavatelů leteckého paliva působí pouze v rámci hranic svého členského státu, takže možnost významné geografické koncentrace je již do značné míry omezena na vnitrostátní trhy. Zadruhé, mnoho řídicích orgánů letišť v Unii jasně oznámilo svůj záměr míšená udržitelná letecká paliva v nadcházejících letech zpřístupnit ve svých prostorách. Zatřetí, na různých místech EU se objevují projekty nových kapacit pro výrobu udržitelných leteckých paliv, u nichž lze očekávat, že se zapojí do stávajících regionálních dodavatelských řetězců míšených udržitelných leteckých paliv.

Někteří provozovatelé letadel nicméně vyjádřili obavy, že umožnění virtuálního obchodování s certifikáty udržitelných leteckých paliv prostřednictvím účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva by mohlo zvýšit jejich ochotu podepisovat dlouhodobé dohody o odběru s výrobcí nebo dodavateli leteckých paliv, zejména syntetických leteckých paliv. Provozovatelé letadel tvrdí, že by to výrobcům paliva mohlo umožnit učinit konečné investiční rozhodnutí ohledně první generace projektů. Faktorů, které provozovatelům letadel brání v podpisu dlouhodobých dohod o

odběru, je však více a jsou složité. V závislosti na okolnostech může ochota provozovatelů letadel uzavírat dlouhodobé dohody o odběru s dodavateli leteckého paliva souviset spíše s jejich vlastní finanční situací nebo s jejich obchodními a podnikatelskými plány pro jejich globální a regionální síť než s dostupností samotného paliva. Mohlo by to také záviset na jejich stávajících obchodních dohodách s dodavateli leteckého paliva pro dodávky míšených udržitelných leteckých paliv na jejich síť letišť v Unii, aby se snížily jejich náklady související s uhlíkovou stopou v rámci systému EU ETS a programu CORSIA.

Neexistuje žádná záruka, že dlouhodobé dohody o odběru budou obsahovat závazné závazky provozovatelů letadel, které by zajistily dostatečnou financovatelnost projektů syntetického leteckého paliva. Neexistuje také žádná záruka, že provozovatelé letadel podepíší dlouhodobé dohody o odběru jen proto, že mohou prakticky nakupovat certifikáty udržitelných leteckých paliv – vzhledem k tomu, že pro taková rozhodnutí je zásadní řada dalších ekonomických a provozních úvah, jako jsou ty, které souvisejí s vysokými náklady na udržitelná letecká paliva a nejistotou ohledně vývoje jejich ceny, cyklickými výkyvy trhu letecké dopravy a dokonce i úrovní zkušeností týmů pro zadávání zakázek s těmito typy nových paliv. Mechanismus pro agregaci poptávky a nabídky vodíku a jeho derivátů⁴² by mohl usnadnit uzavírání dohod o odběru syntetických leteckých paliv, které by pokrývaly celou investiční a obchodní dobu splatnosti projektů. Jak navíc zkoumá studie EIB o udržitelných kapalných palivech⁴³, čelí ti, kteří se na trhu objeví jako první, výzvám spojeným s vyššími výrobními náklady souvisejícími s prvními zařízeními svého druhu v průmyslovém měřítku. Je proto nutné přijmout cílená opatření a poskytnout veřejnou podporu, aby se zvýšila financovatelnost projektů udržitelných leteckých paliv a snížilo se investiční riziko (zejména pro syntetická letecká paliva).

Provozovatelé letadel nejsou povinni tankovat míšená udržitelná letecká paliva v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, takže nedostupnost míšených udržitelných leteckých paliv na některých letištích v Unii nemůže narušit hospodářskou soutěž. Provozovatelé letadel si mohou zajistit přístup k udržitelným leteckým palivům a prokázat ochotu dekarbonizovat svůj provoz prostřednictvím smluvních závazků na fyzické dodávky míšených udržitelných leteckých paliv s výrobcí leteckého paliva. To by významně podpořilo rozvoj trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU.

4.2.2 Ceny udržitelných leteckých paliv

4.2.2.1 Náklady na výrobu a přepravu udržitelných leteckých paliv

Cena udržitelných leteckých paliv může mít významný vliv na ochotu provozovatelů letadel využívat míšená udržitelná letecká paliva – vzhledem k tomu, že náklady na palivo v současné době představují 25 až 30 % jejich provozních nákladů. Agentury podávající přehledy o cenách uvádějí pro rok 2023 průměrnou cenu konvenčního leteckého paliva v severozápadních

⁴² https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-systems-integration/hydrogen/european-hydrogen-bank/pilot-mechanism-support-market-development-hydrogen_en.

⁴³ [EIB, *Financování projektů udržitelných kapalných paliv v Evropě: Identifikace překážek a jejich překonání* \(Financing sustainable liquid fuel projects in Europe: Identifying barriers and overcoming them\), 2024 – https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240101_financing_sustainable_liquid_fuel_projects_in_europe_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/lucalli/20240101_financing_sustainable_liquid_fuel_projects_in_europe_en.pdf).

evropských uzlech ve výši 816 EUR/t. Také v roce 2023 se uvádí, že průměrná cena biopaliv pro letectví (např. hydrogenovaných esterů a mastných kyselin [HEFA]) v EU bude činit 2 768 EUR/t. Vzhledem k současné nedostupnosti syntetických leteckých paliv na trhu agentura EASA vyvinula a použila metodiku založenou na odhadu měrných výrobních nákladů „zdola nahoru“ pro stanovení minimální prodejní ceny těchto paliv⁴⁴. V závislosti na zdroji CO₂ použitého ve výrobním procesu se výrobní náklady syntetických leteckých paliv v současné době odhadují na 6 600 EUR/t až 8 700 EUR/t. Vysoké cenové rozpětí je vysvětleno mnoha problémy, kterým výroba těchto paliv čelí, jako jsou náklady a dostupnost elektřiny z obnovitelných zdrojů a náklady a dostupnost použitelného CO₂.

Při přepočtu na průměrné směsi požadované v roce 2030 odhaduje posouzení dopadů⁴⁵ pro Iniciativu pro letecká paliva ReFuelEU zvýšení nákladů na palivo pro provozovatele letadel o 3,3 % a následné zvýšení ceny letenky o méně než 1 %. Vzhledem k mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva však mohou být skutečné poměry (např. úroveň míšených udržitelných leteckých paliv) v některých lokalitách mnohem vyšší a v jiných mnohem nižší (nebo dokonce nulové). Cenová politika dodavatelů leteckého paliva se navíc může lišit, a to jak mezi jednotlivými dodavateli, tak mezi jednotlivými letišti. V minulých pověřeních k používání udržitelných leteckých paliv (např. ve Francii) bylo před vstupem Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU v platnost zjištěno, že dodavatelé leteckého paliva někdy účtují všem provozovatelům letadel stejný průměrný poplatek za udržitelná letecká paliva bez ohledu na to, kam jsou míšená udržitelná letecká paliva fyzicky dodávána a který provozovatel letadla jej skutečně obdrží. Taková cenová strategie by mohla být důsledkem nedostatku udržitelných leteckých paliv na trhu a neexistence centralizovaného nástroje pro sledovatelnost, jako je například databáze Unie pro biopaliva. Očekává se, že takovéto rozdělení dodatečných nákladů na udržitelná letecká paliva mezi všechny provozovatele letadel povede k narušení hospodářské soutěže mezi provozovateli letadel – zejména pokud vezmeme v úvahu, že výhody plynoucí z používání udržitelných leteckých paliv (např. výhody systému EU ETS nebo štítek letových emisí) mohou požadovat pouze ti, kterým jsou udržitelná letecká paliva fyzicky dodána. Podobné důsledky lze očekávat, pokud se dodavatelé leteckého paliva rozhodnou uměle zvýšit cenu konvenčního leteckého paliva pro všechny provozovatele letadel, aby snížili cenový rozdíl pro provozovatele letadel, kterým jsou dodávána míšená udržitelná letecká paliva. Obchodní praktiky, jejichž cílem je uměle zvýšit cenu konvenčního leteckého paliva pro všechny provozovatele letadel, aby se snížila zátěž těch, kteří získávají fyzická udržitelná letecká paliva a nárokují si ekonomické výhody spojené s jejich používáním, by narušily rovné podmínky, a proto by představovaly nekalou obchodní praxi. Útvary Komise budou věnovat zvláštní pozornost případným stížnostem v tomto ohledu a při případném budoucím hodnocení a posouzení dopadů Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU je zohlední. Zvyšování výroby udržitelných leteckých paliv v EU by spolu se zavedením databáze Unie pro biopaliva, která bude sledovat způsobilá paliva v rámci Iniciativy pro letecká paliva

⁴⁴ Agentura EASA, Stav trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU v roce 2023 (*State of the EU SAF market in 2023*), 2024.

⁴⁵ Studie na podporu posouzení dopadů Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU (Study supporting the impact assessment of the ReFuelEU Aviation initiative) – <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/46892bd0-0b95-11ec-adb1-01aa75ed71a1>.

ReFuelEU, mělo zabránit dodavatelům leteckých paliv v uplatňování nespravedlivých nebo narušujících cenových strategií.

Provozovatelé letadel často vyjadřovali obavy z vysokých cen udržitelných leteckých paliv a dopadu Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU na jejich provozní náklady. Nedostatek udržitelných leteckých paliv na trhu a jejich vysoké ceny byly přesně označeny za faktory, které odůvodnily regulační zásah Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Cílem Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU je zvýšit nabídku a využití udržitelných leteckých paliv skrze zvýšení podílu udržitelných leteckých paliv v leteckém palivu. Jak je uvedeno v kapitole 2, povinnosti v oblasti dodávek poskytují jistotu na trhu, která je potřebná pro spuštění nových výrobních a dodavatelských kapacit udržitelných leteckých paliv, a umožňují vytvoření likvidnějšího trhu s udržitelnými leteckými palivy. Zvýšení rozsahu povede k úsporám z rozsahu, efektivitě výroby a průmyslové vyspělosti, které by měly snížit ceny udržitelných leteckých paliv a následně i relativní cenu míšených udržitelných leteckých paliv na celém trhu EU. Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU zajistí rovné podmínky pro provozovatele letadel i letiště v Unii, aby mohli soutěžit o zachování správné úrovně připojení za dostupné ceny pro všechny regiony EU. Kromě toho, že se na používání udržitelných leteckých paliv vztahuje nulový emisní faktor CO₂ v rámci systému EU ETS, budou až do roku 2030 využívat také 20 milionů povolenek vyhrazených pro zvýšení emisí způsobilých leteckých paliv, které pomohou nastartovat trh.

Mnozí provozovatelé letadel nicméně tvrdili, že umožnění virtuálního obchodování s certifikáty udržitelných leteckých paliv by mohlo dále snížit ceny udržitelných leteckých paliv tím, že by se nabídka ještě více soustředila na malý počet letišť v Unii, a tím by se mohly snížit logistické náklady. Geografická koncentrace dodávek udržitelných leteckých paliv by mohla potenciálně snížit náklady na přepravu na několika letištích v Unii, která se nacházejí daleko od jakéhokoli zařízení na míšení nebo výrobu udržitelných leteckých paliv a nejsou napojena na žádnou propojenou infrastrukturu, ale je pravděpodobné, že současné ceny konvenčního leteckého paliva na těchto letištích jsou již vyšší z důvodu podobných problémů v dodavatelském řetězci. Je třeba provést další analýzu konkrétních případů, aby se prokázaly údajné dodatečné potíže a zvýšení nákladů, které by mohlo přinést zásobování míšenými udržitelnými leteckými palivy. Ani externí poradci, ani samotné útvary Komise nebyli schopni shromáždit žádné údaje, které by dokládaly výrazné zvýšení ceny pohonných hmot v souvislosti s přepravou udržitelných leteckých paliv. Kromě toho, jak je uvedeno v kapitole 3, Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU nebrání dodavatelům leteckého paliva, kteří mají potíže s přístupem k míšeným udržitelným leteckým palivům, aby koordinovali (pokud je to právně přípustné) své činnosti s dodavateli leteckého paliva, kteří mají snazší přístup k míšeným udržitelným leteckým palivům, s cílem využít jejich práva na dodávky na daných letištích v Unii a dodávat míšená udržitelná letecká paliva místo nich. Geografická koncentrace míšených udržitelných leteckých paliv pouze na několika letištích v Unii by mohla zpomalit nezbytné investice (například do vývoje nových zařízení na výrobu a míšení udržitelných leteckých paliv v celé EU), které by zajistily splnění požadavku na jednotné podíly míšených udržitelných leteckých paliv na všech letištích v Unii od roku 2035.

Virtuální obchodování s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv může přinést na trh novou dynamiku na straně poptávky, ale v této rané fázi není jasné, zda to bude mít nějaký

skutečný dopad na straně výroby. Možnost, že ceny mohou během prvních let povinností v oblasti dodávek klesat rychleji, než se očekávalo, může provozovatele letadel, kteří jsou velmi citliví na provozní náklady spojené s palivem, odradit od uzavření dlouhodobých dohod o odběru v obavě, že se ocitnou v konkurenční nevýhodě oproti těm, kteří se na trh dostanou později. Zdá se, že nejistota ohledně nákladů na výrobu udržitelných leteckých paliv a jejich cen, zejména u syntetických leteckých paliv, představuje větší riziko, že poptávající strana nebude ochotna uzavřít dlouhodobé dohody o odběru, než dostupnost samotných paliv do roku 2030. Na virtuálním trhu si provozovatelé letadel s vyšší finanční kapacitou, kteří mohou podepsat dlouhodobé dohody o odběru, mohou zajistit větší množství udržitelných leteckých paliv za lepší ceny, zatímco ostatní provozovatelé letadel mohou mít problém s placením vyšších cen za zbývající udržitelná letecká paliva na trhu nebo mohou být nuceni nakupovat udržitelná letecká paliva prostřednictvím zprostředkovatelů, a to v současném kontextu nedostatku udržitelných leteckých paliv a syntetického leteckého paliva.

Z hlediska nabídky – zejména, ale nejen, syntetických leteckých paliv – se zdá, že největší výzvou, které odvětví čelí, je zpoždění konečných investičních rozhodnutí (FID) pro projekty výroby paliv, které souvisí spíše s problémy s odběrem než s technickými nebo technologickými problémy. Zdá se, že výrobci fosilních paliv stále upřednostňují investice do méně rizikové oblasti současných fosilních technologií. Současně se malí výrobci syntetického leteckého paliva potýkají s problémy při rozšiřování své činnosti, protože nemohou najít investory, kteří by byli ochotni převzít vyšší riziko prvního vstupu na trh, kde je rozsah cenové nejistoty příliš velký na to, aby byly dlouhodobé dohody o odběru pro stranu poptávky atraktivní. Někteří výrobci fosilních paliv navíc nedávno zastavili nebo odložili své veřejně oznámené investice do leteckých biopaliv. Jejich rozhodnutí mohla ovlivnit skutečnost, že očekávaná cena paliv na bázi HEFA může být pouze dvojnásobná – namísto trojnásobné – oproti současné ceně konvenčního leteckého paliva (jak některé prognózy možná nesprávně předpokládaly). Další možné důvody uváděné odvětvím pro zpoždění prvních konečných investičních rozhodnutí (FID) pro zařízení na výrobu syntetického leteckého paliva mohou souviset s nejasnostmi ohledně případné veřejné podpory, která by pomohla snížit riziko rozhodnutí prvních žadatelů na straně poptávky a/nebo nabídky, a s nejistotou ohledně rozsahu vnitrostátních sankčních režimů, které členské státy dosud nepřijaly⁴⁶.

Zúčastněné strany nebyly schopny prokázat, jak by virtuální trh mohl pomoci vyřešit tyto finanční a obchodní překážky a jak by mohl stimulovat výrobu udržitelných leteckých paliv více než již existující politický rámec. Trh a účinnost podpůrných opatření je nutné pečlivě sledovat. Pro uvolnění současné patové situace v oblasti investic lze zvážit další veřejnou podporu na snížení rizika investic prvních subjektů (na straně poptávky i nabídky).

4.2.2.2 Postavení dodavatelů leteckého paliva na trhu

Několik provozovatelů letadel vyjádřilo obavy ohledně postavení dodavatelů leteckých paliv na letištích v Unii na trhu a jejich schopnosti zavést vyšší podíl míšených udržitelných leteckých

⁴⁶ Vzhledem k neexistenci trhu se syntetickým leteckým palivem se hypotetická cena a výše sankcí vypočítá na základě odhadu výrobních nákladů „zdola nahoru“. Tyto náklady mohou být v závislosti na předpokladech až čtyřikrát vyšší. To znamená, že investoři zatím nevědí, jaký dopad na finanční rozhodnutí mohou mít sankce.

paliv, než požaduje Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU, nebo zavést výrazně vyšší ceny leteckých paliv (s dodávkami míšených udržitelných leteckých paliv nebo bez nich). Tito provozovatelé letadel tvrdí, že vysoká míra koncentrace (a v některých případech monopolní povaha trhu s leteckými palivy) v kombinaci se zákonnou povinností tankovat⁴⁷ je nutí k nerovným obchodním vztahům s dodavateli leteckých paliv, což vede k vyšším cenám míšených udržitelných leteckých paliv. Někteří z těchto provozovatelů letadel považují zavedení virtuálního trhu s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv za příležitost snížit svou současnou závislost na místních dodavatelích leteckého paliva a zlepšit tak rovnováhu vyjednávací síly mezi oběma skupinami hospodářských subjektů.

Komise mohla shromáždit pouze nepřímé informace o malém počtu letišť ve dvou členských státech, kde působí pouze jeden nebo dva dodavatelé leteckých paliv a kde k takové situaci mohly vést dohody mezi řídicími orgány letišť a dodavateli leteckých paliv. Není však jasné, jak by účetní mechanismus pro udržitelná letecká paliva mohl tyto obavy zmírnit – vzhledem k tomu, že provozovatelé letadel jsou v každém případě podle článku 5 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU povinni při odletu z letiště v Unii natankovat alespoň minimální množství leteckého paliva, a proto jsou již nyní povinni fyzicky získávat letecké palivo z takového letiště. V každém případě jsou všichni účastníci trhu (včetně provozovatelů letadel) oprávněni informovat orgány (např. Komisi a vnitrostátní orgány pro hospodářskou soutěž a regulační orgány) o jakémkoli chování jiných účastníků na trhu, o němž se domnívají, že porušuje právo EU nebo vnitrostátní právo hospodářské soutěže, a to i v souvislosti s povinností doplňovat minimální množství paliva podle článku 5.

Řídicí orgány letišť v Unii musí splnit svou povinnost podle čl. 6 odst. 1 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU a usnadnit provozovatelům letadel přístup k leteckým palivům obsahujícím alespoň minimální podíl udržitelných leteckých paliv. Pokud řídicí orgán letiště v Unii tuto povinnost nesplní (buď tím, že zablokuje dodávky míšených udržitelných leteckých paliv, nebo tím, že nařídí dodávky míšených udržitelných leteckých paliv v poměru vyšším, než je zákonná povinnost), mohou provozovatelé letadel, jak je stanoveno v čl. 6 odst. 2 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, oznámit příslušným orgánům své potíže s přístupem k leteckým palivům, která obsahují minimální podíl udržitelných leteckých paliv požadovaný Iniciativou pro letecká paliva ReFuelEU.

4.2.3 Větší transparentnost a spolehlivost nároků, včetně dobrovolného trhu

Provozovatelé letadel a řídicí orgány letišť v Unii upozornili na nedostatek transparentnosti, pokud jde o dodávky míšených udržitelných leteckých paliv na trhu EU. Uvádějí, že mají potíže se shromažďováním příslušné dokumentace potřebné k uplatnění nároků na výhody spojené s používáním udržitelných leteckých paliv, a dokonce i se shromažďováním dokumentace, která by prokázala, že jsou jim dodávána míšená udržitelná letecká paliva. Tvrdí, že takováto netransparentnost může snížit účinnost pobídek poskytovaných k využívání udržitelných leteckých paliv podle současných právních předpisů EU.

⁴⁷ Článek 5 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.

Ustanovení čl. 9 odst. 2 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU vyžaduje, aby dodavatelé leteckého paliva bezplatně poskytovali informace, které provozovatelé letadel potřebují ke splnění svých ohlašovacích povinností podle Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU nebo podle systému pro snižování emisí skleníkových plynů (např. systém EU ETS, program CORSIA organizace ICAO). Tyto informace zahrnují množství a typ dodaných udržitelných leteckých paliv. Databáze Unie pro biopaliva, která byla zřízena podle článku 31a směrnice o obnovitelných zdrojích energie, by mohla usnadnit transparentnost a sledovatelnost transakcí a spotřeby udržitelných leteckých paliv na trhu. Navíc v situaci, kdy se v průmyslu přechází od používání převážně jednoho produktu (konvenční letecké palivo) k používání různých produktů (udržitelných leteckých paliv), zajišťuje bezpečné používání také sledovatelnost těchto produktů v celém hodnotovém řetězci.

Několik provozovatelů letadel požádalo, aby byl požadavek na udržitelnou sledovatelnost paliva rozšířen na dobrovolný trh. Tvrdí, že centralizovaný systém EU, který by registroval jak povinné, tak dobrovolné dodávky udržitelných leteckých paliv, by zvýšil důvěru hospodářských subjektů a občanů v trh s udržitelnými leteckými palivy. Tvrdí také, že by to mohlo podpořit nejen plnění povinných podílů, ale také dodávky míšených udržitelných leteckých paliv nad rámec minimálních podílů v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Dobrovolný trh s míšenými udržitelnými leteckými palivy je úzce spojen s emisemi rámce 3⁴⁸ společností, které využívají letecké služby. Jejich ochota připlácet za používání míšených udržitelných leteckých paliv může do značné míry záviset na transparentnosti a robustnosti dobrovolného trhu s udržitelnými leteckými palivy.

4.2.4 Umožnění virtuálního obchodování s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv prostřednictvím účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva

Mnozí provozovatelé letadel (zejména v sektoru nákladní dopravy a všeobecného letectví a provozovatelé dálkové letecké dopravy⁴⁹) jsou ochotni využít impulsu, který vznikl v počátečních fázích vývoje na trhu udržitelných leteckých paliv, k vytvoření systému obchodovatelnosti udržitelných leteckých paliv nebo účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva, který by umožnil existenci virtuálního trhu s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv a mohl by mít některé podobné rysy jako trhy povolené v rámci směrnice o obnovitelných zdrojích energie v některých členských státech pro pozemní biopaliva nebo zelenou elektřinu (např. systém *Hernieuwbare brandstofeenheden*⁵⁰ [HBE] v Nizozemsku). Zúčastněné strany však zdůraznily, že takový virtuální trh s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv by neměl být vytvořen pouze pro stranu nabídky (např. dodavatele leteckého paliva), ale měl by zahrnovat i stranu poptávky (např. provozovatele letadel). Provozovatelé letadel by tak mohli podle příslušných právních předpisů EU uplatňovat výhody plynoucí z používání udržitelných leteckých paliv výhradně na základě nákupu certifikátů udržitelnosti udržitelných leteckých paliv a bez ohledu na to, kam jsou míšená udržitelná letecká paliva fyzicky dodávána.

Zúčastněné strany uvedené v předchozím odstavci tvrdí, že virtuální trh s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv by vytvořil větší trh s udržitelnými leteckými palivy, než je ten současný. Jakýkoli objem udržitelných leteckých paliv dodaný v EU může zakoupit kterýkoli

⁴⁸ <https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2022-12/FAQ.pdf>.

⁴⁹ Letečtí dopravci s velkým počtem linek, kteří létají mimo oblast působnosti EHP a systému EU ETS.

⁵⁰ <https://www.emissionsauthority.nl/topics/general---energy-for-transport/renewable-energy-units>.

provozovatel letadel bez ohledu na to, odkud v EU provozuje leteckou dopravu. Tvrdí, že takový trh by zvýšil konkurenci, a mohl by tak snížit ceny udržitelných leteckých paliv a zvýšit jejich produkci. Systém hmotnostní bilance, který zajišťuje flexibilitu při dodávkách a odběru míšených udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii, již zlepšuje situaci na většině trhu letecké dopravy v EU. Provozovatelé letadel však tvrdí, že jsou na každém letišti často závislí pouze na několika dodavatelích leteckého paliva (nebo dokonce pouze na jednom). To značně omezuje tržní sílu provozovatelů letadel a jejich schopnost rozšířit nákupy míšených udržitelných leteckých paliv za nižší ceny. V průzkumu letišť společnosti Guidehouse 43 % dotázaných letišť uvedlo, že v jejich zařízení působí dva nebo méně dodavatelů leteckého paliva.

Řídící orgány letišť obecně podporují myšlenku vytvoření virtuálního trhu s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv. Mají však velmi odlišné názory na rozsah a vlastnosti takového virtuálního trhu. Uvádějí dva hlavní body.

- Velká většina řídicích orgánů letišť v Unii a těch, které se hodlají připojit, se plně zavázala k dekarbonizaci odvětví. Snaží se proto zajistit stálou dodávku míšených udržitelných leteckých paliv ve svých prostorách – i když je pouze virtuální.
- Menší a regionální letiště se obávají, že dokud bude udržitelných leteckých paliv nedostatek, povolení virtuálního obchodování může přimět dodavatele leteckého paliva, aby se rozhodli soustředit veškeré své dodávky do větších center. Tvrdí, že takový virtuální trh by mohl sekundární letiště znevýhodnit oproti větším uzlům, pokud jde o schopnost přilákat provozovatele letadel, kteří mají zájem využívat vysoký podíl míšených udržitelných leteckých paliv.

Dodavatelé leteckého paliva se k potenciálnímu virtuálnímu trhu s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv obecně vyjadřují méně, ale většinou nevyjadřují nesouhlas. Někteří se podělili o své obavy ohledně potenciálně složitého zavedení regulovaného virtuálního trhu s udržitelnými leteckými palivy a požadovali jednodušší a přímočařejší řešení.

Existuje široké spektrum možných funkcí, požadavků a technických nástrojů nezbytných pro realizaci takového regulovaného virtuálního trhu, zejména pokud je záměrem pokrýt jak stranu nabídky, tak stranu poptávky. Stojí za zmínku, že nikde na světě neexistuje regulovaný virtuální trh s certifikáty udržitelnosti pro stranu poptávky, a to pro žádný druh spotřeby energie. I když soukromý sektor již začal uvažovat o podobných systémech pro dobrovolné objemy, žádný z nich nedosahuje takového rozsahu a složitosti, aby pokryl jak stranu nabídky, tak stranu poptávky na tak velkém trhu, jako je trh letecké dopravy v EU, a to na regulovaném, nikoli pouze dobrovolném základě.

Mnohé obavy, které sdílejí zúčastněné strany (zejména provozovatelé letadel) a které by podle jejich očekávání mělo vyřešit a zmírnit zavedení účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva v EU, se zdají být spojeny spíše s otázkami sledovatelnosti než s obchodovatelností jako takovou. Komise dosud nezískala žádné důkazy o tom, že by virtuální obchodování s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv bylo rozhodujícím faktorem pro skutečné zvýšení výroby v EU, zlepšení fyzické dostupnosti míšených udržitelných leteckých paliv v celé EU nebo snížení jejich cen. Dopad takového virtuálního trhu (zejména na straně poptávky) by navíc

vyžadoval další posouzení několika právních předpisů EU a jejich souvisejících vnitrostátních transpozic (např. směrnice o obnovitelných zdrojích energie, směrnice o systému EU ETS, Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU a směrnice (EU) 2024/1788⁵¹ [směrnice o plynu]). Systém EU ETS například neumožňuje provozovatelům letadel nárokovat použití míšených udržitelných leteckých paliv, pokud jim nejsou fyzicky dodány.

Jak již bylo vysvětleno v kapitole 3, dodavatelé leteckého paliva nevyjádřili žádný záměr ani neprojevili žádné známky aktivního úsilí dodávat míšená udržitelná letecká paliva v této fázi pouze omezenému počtu letišť, přičemž od roku 2035 jsou povinni dodávat všem. Většina řídicích orgánů letišť navíc aktivně pracuje na usnadnění přístupu k míšeným udržitelným leteckým palivům ve svých prostorách. Případné překážky způsobené nedostatkem mísicích zařízení v blízkosti rafinerií a sítí pro přepravu paliv lze lépe a účinněji odstranit prostřednictvím administrativní a finanční pomoci než vytvořením virtuálního trhu s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv. Potenciální negativní účinky protisoutěžního chování účastníků trhu lze zmírnit zvýšením transparentnosti trhu a zásahem příslušných orgánů pro hospodářskou soutěž.

Pozitivní dopady virtuálního trhu na cenu jsou na tomto novém trhu s malým objemem stále nejisté. Takový virtuální trh by mohl mít nepříznivý dopad na menší letecké společnosti a regionální letiště, které by nebyly schopny soutěžit o v současnosti omezenou nabídku míšených udržitelných leteckých paliv. Virtuální trh by navíc mohl přilákat nové zprostředkovatele a sekundární trh ovládaný několika investory, kteří by mohli využívat výhod úspor z rozsahu, aniž by je nutně přenášeli na provozovatele letadel. Tito zprostředkovatelé by mohli dodavatelům leteckého paliva ztížit nákup podílů v udržitelných leteckých palivech, které potřebují ke splnění svých závazků v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Mohli by si také vytvořit silné postavení v počátečních fázích nového trhu a vyloučit budoucí účastníky trhu, čímž by na letištích nezbyl prostor pro nové dodavatele leteckých paliv a nebylo by dosaženo cíle širší konkurence v dodávkách míšených udržitelných leteckých paliv na letištích, který požadují provozovatelé letadel.

⁵¹ <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/1788>.

5 Možná zlepšení a další opatření mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva.

Možnosti flexibility zkoumané v této kapitole mají řešit rizika a obavy identifikované v kapitole 4 pro všechny zúčastněné strany a zároveň respektovat cíle Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Cílem je nejen usnadnit dodávky a využívání udržitelných leteckých paliv v období flexibility (2025–2034), ale také zachovat environmentální přínosy předpisů EU a rovné podmínky pro provozovatele v celé EU i celosvětově a podpořit odvětví dodávek leteckých paliv při přípravě dodavatelského řetězce na povinné fyzické dodávky míšených udržitelných leteckých paliv na všech letištích v Unii od roku 2035. Za tímto účelem se tato kapitola zaměřuje na i) možná zlepšení týkající se sledovatelnosti udržitelných leteckých paliv a jejich certifikátů udržitelnosti; a ii) dopad možné virtuální obchodovatelnosti těchto certifikátů.

5.1 Potenciální zlepšení prostřednictvím změn v databázi Unie pro biopaliva (UDB)

Databáze Unie pro biopaliva, která byla zřízena podle článku 31a směrnice o obnovitelných zdrojích energie, zajišťuje transparentnost trhu, sledovatelnost a bezpečnost v dodavatelském řetězci obnovitelných a nízkouhlíkových paliv – snižuje rizika nesrovnalostí, podvodů a dvojího započítávání v souvislosti s těmito palivy, a tím podporuje úsilí o dosažení ambiciózních cílů EU v oblasti dekarbonizace. Systém sleduje na základě transakcí v celosvětovém měřítku paliva dodávaná na trh EU od místa původu surovin až po jejich uvolnění na trh EU pro konečnou spotřebu. Od 15. ledna 2024 je databáze Unie pro biopaliva otevřena pro online registraci příslušných hospodářských subjektů provádějících transakce s biopalivy v EU. Bude rozšířena na další druhy paliv způsobilých podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie a směrnice o zemním plynu, čímž se fakticky pokryjí všechny druhy paliv způsobilých v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Zejména článek 31a směrnice o obnovitelných zdrojích energie ukládá Komisi povinnost zřídit do 21. listopadu 2024 databázi Unie pro biopaliva, aby bylo možné sledovat všechna obnovitelná paliva a recyklovaná paliva s obsahem uhlíku. Kromě toho čl. 9 odst. 11 směrnice o plynu vyžaduje sledování nízkouhlíkových paliv prostřednictvím databáze Unie pro biopaliva.

Podle čl. 10 písm. d) Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU musí dodavatelé leteckého paliva vykazovat obsah aromatických látek a naftalenu v objemových procentech a obsah síry v hmotnostních procentech v dodaném leteckém palivu podle jednotlivých šarží a letišť v Unii a na úrovni EU. Tento požadavek znamená, že dodavatelé leteckého paliva musí v rámci hlášení databáze Unie pro biopaliva poskytnout odkaz a kopii certifikátů kvality obdržených v místě výroby nebo míšení konvenčního leteckého paliva (nebo rovnocenný certifikát), aby mohli prokázat pravost informací uváděných jak pro fosilní, tak pro míšené šarže udržitelných leteckých paliv. Tento požadavek rovněž pomáhá zajistit bezpečnost používání takových paliv, ale povinnost podávat zprávy stejně tak znamená, že neexistuje požadavek na opakované testování míšených šarží v místech dodání – protože informace zakódované v databázi Unie pro biopaliva s certifikáty by měly být dostatečné k prokázání kvality dodaného paliva v souladu s 30. bodem odůvodnění Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.

Současná podoba databáze Unie pro biopaliva již poskytuje cennou sledovatelnost všem příslušným zúčastněným stranám, ale další vylepšení databáze by mohla dále řešit a zmírnit jejich obavy.

5.1.1 Rozšíření sledovatelnosti udržitelných leteckých paliv na provozovatele letadel

Sledovatelnost udržitelných leteckých paliv v databázi Unie pro biopaliva v současné době končí, když dodavatelé leteckého paliva uvolní udržitelná letecká paliva ke spotřebě na letištích v Unii. Systém nezjišťuje totožnost kupujících (v tomto případě provozovatelů letadel). Podle čl. 9 odst. 2 a 3 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU jsou dodavatelé leteckých paliv povinni bezplatně poskytovat relevantní a přesné informace o všech leteckých palivech dodávaných provozovatelům letadel. Provozovatelé letadel tak mají lepší přehled o dodávaných objemech udržitelných leteckých paliv. Proces sdílení informací by však mohl být účinnější a dále zefektivněn, aby bylo možné snadno v reálném čase poskytovat přesné informace o převodech udržitelných leteckých paliv mezi dodavatelem leteckého paliva a provozovatelem letadel, pokud jde o poskytované certifikáty udržitelnosti a kvality paliva, které prokazují pravost vykazovaných informací.

Nedostatečný přehled provozovatelů letadel o dodávkách míšených udržitelných leteckých paliv v reálném čase je významnou překážkou pro rozšíření používání udržitelných leteckých paliv. Ztěžuje také řádné provádění a prosazování nařízení. Rozšíření působnosti databáze Unie pro biopaliva o výsledovatelnost udržitelných leteckých paliv až ke konečným spotřebitelům (tj. provozovatelům letadel) by mohlo zúčastněným stranám poskytnout přesné informace. Tím by se zlepšila jejich schopnost vykazovat a účtovat dodaná paliva, čímž by se předešlo riziku dvojího započítávání, nesrovnalostí a podvodů a usnadnilo by se dodržování předpisů a jejich vymáhání. To by také mohlo usnadnit předávání příslušných dokumentů pro uplatnění výhod za používání udržitelných leteckých paliv v rámci systémů snižování emisí skleníkových plynů, jako je systém EU ETS, v souladu s článkem 9 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Tato rozšířená sledovatelnost by rovněž podpořila vykazování a ověřování objemů udržitelných leteckých paliv nakoupených a nárokováných v rámci taxonomie EU nebo štítku letových emisí.

5.1.2 Rozšířit pokrytí databáze Unie pro biopaliva na dobrovolné objemy dodávek udržitelných leteckých paliv

Dobrovolnými dodávkami udržitelných leteckých paliv se rozumí objemy udržitelných leteckých paliv dodané letištím v Unii, které dodavatelé leteckého paliva nevyžadují pro účely splnění zákonných povinností v oblasti dodávek udržitelných leteckých paliv v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Někteří provozovatelé letadel, obvykle letecké společnosti provozující nákladní letectví a leteckou dopravu, vyjádřili důležitost rozlišení dobrovolných a povinných dodávek udržitelných leteckých paliv pro své klienty, kteří chtějí snížit své nepřímé emise při využívání leteckých služeb provozovatele letadla (tj. emise rámce 3). Provozovatelé letadel tvrdí, že tito zákazníci mají zájem a jsou ochotni zaplatit vyšší náklady na udržitelná letecká paliva za předpokladu, že dodané objemy udržitelných leteckých paliv budou vyšší než minimální podíly požadované v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Očekává se, že výrobní kapacita udržitelných leteckých paliv v prvních letech uplatňování nařízení překročí minimální požadované objemy, takže při rozvoji trhu může hrát důležitou roli dobrovolný trh.

Databáze Unie pro biopaliva v současné době nerozlišuje mezi dobrovolnými a povinnými objemy míšených udržitelných leteckých paliv, takže provozovatelé letadel nemohou z databáze Unie pro biopaliva ověřit, zda byly ke splnění povinností dodavatele použity konkrétní objemy udržitelných leteckých paliv. V některých případech však provozovatelé letadel tyto informace potřebují, aby mohli splnit požadavky svých zákazníků, kteří by byli ochotni platit dodatečné vyšší poplatky za objemy míšených udržitelných leteckých paliv⁵². Provozovatelé letadel se v současné době musí spoléhat na ochotu dodavatelů leteckého paliva poskytnout jim tyto informace, které pravděpodobně nejsou ověřeny žádným orgánem. Zákazníci provozovatelů letadel jsou proto zcela závislí na bezúhonnosti provozovatelů letadel a dodavatelů leteckého paliva, s nimiž jednají. Provozovatelé letadel vysvětlují, že tento současný nedostatek monitorování a certifikace snižuje ochotu zákazníků nakupovat další objemy míšených udržitelných leteckých paliv.

Umožnění dodavatelům leteckého paliva rozlišovat mezi dobrovolnými a povinnými objemy míšených udržitelných leteckých paliv v databázi Unie pro biopaliva by mohlo zvýšit důvěru odvětví a zákazníků v dobrovolný trh a potenciálně by mohlo zvýšit jeho využívání, protože by usnadnilo snižování emisí rámce 3 třetími hospodářskými subjekty⁵³. Takové zlepšení databáze Unie pro biopaliva by řešilo jeden z nejčastějších požadavků zúčastněných stran. Mohlo by i) centralizovat identifikaci a vykazování všech objemů udržitelných leteckých paliv v rámci jediného systému prostřednictvím databáze Unie pro biopaliva; ii) potenciálně zvýšit množství míšených udržitelných leteckých paliv dodávaných a nakupovaných na trhu EU; a iii) podporovat podávání zpráv a ověřování příslušnými vnitrostátními orgány.

Je důležité poznamenat, že tyto informace by měli provozovatelé letadel a jejich zákazníci vždy používat v souladu s dalšími příslušnými normami pro vykazování emisí skleníkových plynů a s právem Unie, včetně pravidel pro zamezení dvojího započítávání.

5.1.3 Rozšíření sledovatelnosti databáze Unie pro biopaliva na paliva způsobilá pro program CORSIA⁵⁴ (CEF) v rámci systému EU ETS

Databáze Unie pro biopaliva má pokrýt sledovatelnost všech způsobilých paliv v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Databáze však v současné době nezahrnuje paliva způsobilá pro program CORSIA (CEF), o která mohou provozovatelé letadel v rámci tohoto systému žádat pro své mezinárodní lety mimo EHP. Program CORSIA požaduje, aby provozovatelé letadel prokázali snížení emisí skleníkových plynů u paliv způsobilých pro program CORSIA, o které žádají, předložením kopií účtů za nákup těchto paliv spolu s jejich certifikáty způsobilosti. Bez vhodného IT nástroje pro sledování dodávek paliv způsobilých pro program CORSIA provozovatelům letadel může být pro ně administrativně složité doložit své nároky, jakmile se objemy paliv zvýší. To by mohlo vést k riziku podvodu a dvojího započítávání na stejnou šarži paliva v rámci více než jednoho systému pro emise skleníkových plynů (např. systému EU ETS, programu CORSIA).

Program CORSIA je v právu EU prováděn prostřednictvím systému EU ETS. Provozovatelé letadel s osvědčením leteckého provozovatele nebo rovnocenným dokumentem vydaným EU nebo

⁵² Často za účelem snížení emisí rámce 3 – <https://www.wri.org/initiatives/greenhouse-gas-protocol>.

⁵³ V souladu s dokumentem GHG Protocol for Project Accounting – <https://ghgprotocol.org/project-protocol>.

⁵⁴ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

některým z jejích členských států již musí příslušným vnitrostátním orgánům vykazovat roční množství emisí na mezinárodních linkách (v rámci EHP i mimo něj). Musí také prokázat používání paliv způsobilých pro program CORSIA certifikovaných podle standardů a doporučených postupů programu CORSIA a souvisejících prováděcích aktů. Možnost rozšířit sledovatelnost těchto paliv v databázi Unie pro biopaliva při jejich dodávkách do EU by mohla usnadnit jak podávání zpráv provozovatelů letadel v EU, tak i široké využívání kvalitnějších udržitelných leteckých paliv, protože bude snazší prokázat vyšší úroveň snížení emisí skleníkových plynů v každé zakoupené šarži paliva způsobilého pro program CORSIA. Rozšíření sledovatelnosti databáze Unie pro biopaliva na paliva způsobilá pro program CORSIA by rovněž zajistilo bezpečné používání těchto paliv.

5.2 Potenciální zlepšení prostřednictvím zavedení účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva

Jak bylo popsáno výše, účetní mechanismus pro udržitelná letecká paliva může zahrnovat různé možné varianty návrhů a parametrů. Komise si proto najala společnost Guidehouse, aby různé možné varianty posoudila. Tento oddíl vychází z analýzy podrobně popsané v oddíle 8.2 podpůrné studie společnosti Guidehouse. Pro každou z možných variant účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva platí následující předpoklady.

- Oblast působnosti mechanismu je stejná jako u Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU (např. právní, geografická, způsobilá paliva, definice zúčastněných stran atd.).
- Fyzické objemy spojené s virtuálně obchodovanými certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv musí být fyzicky dodány na letiště v Unii jako míšená udržitelná letecká paliva.
- Certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv pro účely splnění povinností Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU a směrnice o obnovitelných zdrojích energie mohou dodavatelé leteckého paliva uplatnit pouze jednou. Stejně tak mohou provozovatelé letadel certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv uplatnit pouze jednou v rámci režimů skleníkových plynů nebo finanční podpory.
- Databáze Unie pro biopaliva může obsahovat účetní mechanismus pro udržitelná letecká paliva, který umožňuje virtuální obchodování s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv.

5.2.1 Dopad na Iniciativu pro letecká paliva ReFuelEU

Virtuální trh s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv zavedený v rámci právních hranic Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU by mohl umožnit dodavatelům leteckého paliva s nedostatečným přístupem k udržitelným leteckým palivům splnit své povinnosti nákupem virtuálních certifikátů udržitelnosti udržitelných leteckých paliv od jiných dodavatelů leteckého paliva, kteří mají větší objem, než potřebují. Provozovatelé letadel by proto mohli mít možnost zakoupit virtuální certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv od dodavatelů leteckého paliva na virtuálním trhu. Nicméně (jak je zdůrazněno v následujícím oddíle o dopadech na systém EU ETS), provozovatelé letadel mohou mít podle právních předpisů EU velmi omezenou možnost používat virtuální certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv. Několik možností návrhu

takového účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva je uvedeno v oddíle 8.2 podpůrné studie společnosti Guidehouse.

S účetním mechanismem pro udržitelná letecká paliva by byla zrušena povinnost všech dodavatelů leteckého paliva dodávat fyzický objem míšených udržitelných leteckých paliv na letiště v Unii během období flexibility, protože by místo toho mohli používat virtuální certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv. Tento přístup je podobný flexibilitě, kterou směrnice o obnovitelných zdrojích energie umožňuje dodavatelům paliv a udržitelných paliv pro silniční dopravu (jak je uvedeno v kapitole 4). Dodavatelé leteckých paliv, kteří mají potíže s výrobou nebo nákupem udržitelných leteckých paliv a míšených udržitelných leteckých paliv, budou mít 10 let na modernizaci svého dodavatelského řetězce a fyzické splnění požadavků na minimální podíl od roku 2035.

Virtuální trh s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv zavedený v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU by mohl provozovatelům letadel umožnit uplatnit nárok na zakoupené virtuální certifikáty v rámci štítu letových emisí. Provozovatelé letadel by také mohli využívat virtuální certifikáty k nákupu dobrovolných objemů udržitelných leteckých paliv na trhu a prodávat je zákazníkům, kteří jsou ochotni snížit své emise rámce 3. Přesto se zdá, že používání těchto virtuálních certifikátů je omezeno na provozovatele letadel, a proto by mohlo snížit jejich ochotu tyto certifikáty kupovat.

Takový virtuální trh by však mohl geograficky soustředit fyzické zásoby udržitelných leteckých paliv na několika letištích, která se nacházejí v blízkosti výrobních a mísících zařízení, která se, jak je uvedeno v kapitole 2, nacházejí především v západních a severních členských státech. Podpůrná studie společnosti Guidehouse rovněž dochází k závěru, že takový účetní mechanismus pro udržitelná letecká paliva by mohl zpozdit investice do rozvoje dodavatelského řetězce udržitelných leteckých paliv v EU, protože dodavatelé leteckého paliva by během období flexibility nebyli motivováni k přepravě nebo výrobě udržitelných leteckých paliv v EU. To by mohlo být špatným signálem pro průmysl, který musí připravit svůj dodavatelský řetězec tak, aby byl do roku 2035 připraven dodávat minimálně 20 % udržitelných leteckých paliv na všechna letiště v Unii. Tuto obavu sdílejí i některé řídicí orgány letišť v Unii, které si přejí, aby se výroba a dodávky udržitelných leteckých paliv rozvíjely všude v EU, aby byly zachovány rovné podmínky pro zúčastněné strany v odvětví a členské státy v EU. Geografické soustředění míšených udržitelných leteckých paliv dodávaných pouze na letiště v blízkosti výrobních zařízení by připravilo značnou část území EU o výhody spojené s jinými látkami než CO₂, které používání udržitelných leteckých paliv může přinést, pokud jde o kvalitu ovzduší v okolí letišť a snížení kondenzačních stop na daných leteckých trasách.

Příznivý dopad účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva na smíšené ceny udržitelných leteckých paliv pro všechny provozovatele letadel a ve všech regionech EU zůstává nejasný. Argument, že virtuální trh s certifikáty by vedl ke snížení nákladů na přepravu udržitelných leteckých paliv a emisí, nebyl prokázán. Dodatečné náklady na dopravu závisí pouze na vzdálenosti mezi místem, kde se udržitelná letecká paliva vyrábí nebo dováží do EU, a zařízením pro mísení paliva. Podpůrná studie společnosti Guidehouse ukazuje, že tato obava by se měla v důsledku rozvoje odvětví udržitelných leteckých paliv časem zmenšit. Od místa mísení je přeprava

stejná jako u konvenčních leteckých paliv a neměla by vést k výraznému zvýšení logistických nákladů.

Usnadnění virtuálního obchodování s udržitelnými leteckými palivy by navíc mohlo demotivovat rozvoj domácích průmyslových kapacit, zejména pro nově vznikající udržitelná letecká paliva, jako jsou pokročilá biopaliva a syntetická paliva, a zároveň využít období flexibility k zajištění zisku průmyslu. Toto období má však zásadní význam pro rozvoj průmyslových kapacit pro výrobu udržitelných leteckých paliv v EU. Jakmile se paliva začnou vyrábět v dostatečném množství, nebude obchodování s nimi v EU překážkou.

Pokud jde o dobrovolné objemy, nic v Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU nebrání dodavatelům leteckého paliva prakticky prodávat přebytečná udržitelná letecká paliva nad povinné minimum zájemcům pro jakékoli použití, které není zákonem vyžadováno a které respektuje stávající právní rámec. Některé soukromé iniciativy již probíhají. Komise bude vývoj těchto iniciativ sledovat a posuzovat jejich soulad s právními předpisy EU. Robustní a transparentní virtuální trh s dobrovolnými objemy míšených udržitelných leteckých paliv, které by mohly zákazníkům pomoci snížit jejich emise rámce 3 (zejména pokud by byly plně sledovatelné prostřednictvím databáze Unie pro biopaliva), by mohl posílit důvěru široké veřejnosti v dekarbonizaci letectví a mohl by snížit rizika klamavé zelené reklamy bez nutnosti dalších regulačních zásahů.

Dodavatelé leteckého paliva nevyjádřili obavy týkající se jejich povinností v oblasti dodávek, které by během období flexibility odůvodňovaly zavedení takového virtuálního trhu ze zákona. Dodavatelé leteckého paliva již mohou podle stávajícího regulačního rámce volně obchodovat s fyzickými objemy udržitelných leteckých paliv a míšených udržitelných leteckých paliv mezi sebou před jejich dodáním na trh.

5.2.2 Dopad na další příslušné právní předpisy

5.2.2.1 Směrnice (EU) 2018/2001 (směrnice o obnovitelných zdrojích energie)

Směrnice o obnovitelných zdrojích energie umožňuje členským státům poskytnout dodavatelům paliva určitou flexibilitu při plnění jejich povinností prostřednictvím nákupu povolenek na dodržování předpisů. Virtuální certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv, s nimiž se obchoduje na mezinárodní úrovni, by však příslušné orgány členských států neuznávaly, protože dodávka musí probíhat v rámci hranic daného členského státu. To znamená, že dodavatelé leteckého paliva, kteří se rozhodnou plnit své povinnosti v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU virtuálním způsobem, nebudou moci tyto virtuální certifikáty započítávat pro účely pomoci při plnění vnitrostátních cílů směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

5.2.2.2 Směrnice 2003/87/ES (směrnice o systému EU ETS)

Letectví je součástí systému EU ETS od roku 2012. V rámci systému EU ETS provozovatelé letadel monitorují, vykazují a ověřují emise z letů uskutečněných v zeměpisné oblasti působnosti systému EU ETS. Provozovatelé letadel proto musí odevzdat povolenky EU na pokrytí všech těchto emisí. Systém monitorování, vykazování a ověřování se opírá o fyzický nárůst a skutečné spalování všech druhů paliv – včetně udržitelných leteckých paliv – a o systém hmotnostní bilance

(včetně zásady proporcionality), pokud nelze určit fyzický nárůst některých paliv (např. v případě propojené infrastruktury, jako jsou potrubní systémy). To znamená, že provozovatelé letadel nemohou v současné době v rámci tohoto systému žádat o virtuální osvědčení udržitelnosti udržitelných leteckých paliv.

Umožnění virtuální dodávky udržitelných leteckých paliv v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, aniž by provozovatelé letadel mohli žádat o virtuální certifikáty v rámci systému EU ETS, by mohlo vést k dalšímu výraznému narušení hospodářské soutěže na trhu EU. Na jedné straně provozovatelé letadel usazení na letištích v Unii, kde jsou k dispozici pouze virtuální certifikáty, nebudou moci žádat o žádné výhody v rámci systému EU ETS, zatímco na druhé straně provozovatelé letadel usazení na letištích v Unii, kde jsou míšená udržitelná letecká paliva fyzicky dodávána, budou mít možnost žádat o výhody plynoucí z používání udržitelných leteckých paliv v rámci systému EU ETS a ponесou snížené náklady spojené s odevzdáním povolenek EU a dodatečnou podporou na zvýšení množství způsobilých paliv. Bez spolehlivého mechanismu pro sledování certifikátů udržitelnosti udržitelných leteckých paliv až ke konečnému spotřebiteli by se také značně zvýšilo riziko podvodu, neboť dodavatelé leteckého paliva by mohli prodávat certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv různým provozovatelům letadel dvakrát – jednou v místě virtuální dodávky a jednou na letišti, kde proběhla fyzická dodávky.

Z konzultací se zúčastněnými stranami vyplynulo, že většina hospodářských subjektů jak na straně poptávky (např. provozovatelé letadel), tak na straně nabídky (např. dodavatelé leteckého paliva) považuje možnost provozovatelů letadel požadovat používání virtuálních certifikátů udržitelnosti udržitelných leteckých paliv za primární požadavek pro zavedení a dobré fungování účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva, který umožňuje virtuální obchodování s těmito certifikáty v EU. Zavedení takového mechanismu pouze v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU by přeneslo výhody virtuálního trhu výhradně na stranu nabídky a mohlo by vést k nesrovnalostem v rámci práva EU.

6 Závěry a doporučení

6.1 Posouzení vývoje výroby a dodávek udržitelných leteckých paliv na trhu s leteckými palivy v EU

Nedávný vývoj na trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU umožňuje v této rané fázi učinit závěr, že současný mechanismus flexibility pro udržitelná letecká paliva na 10 let spolu s nedávným nárůstem výrobní kapacity udržitelných leteckých paliv v EU je dostatečný pro zajištění dostupnosti a dodávek minimálních podílů míšených udržitelných leteckých paliv na značném počtu letišť v Unii od roku 2025 do roku 2035, a to zcela jistě pro letecká biopaliva. Umožňuje také odvětví provést nezbytné technologické a logistické investice do modernizace dodavatelského řetězce a zajistit, aby do roku 2035 byly na všech letištích v Unii dodrženy minimální podíly dodávek.

Komise však bude i nadále podporovat a vytvářet vhodné podmínky pro investice výrobců leteckých paliv do udržitelných leteckých paliv třemi způsoby.

- Zachová právní jistotu, pokud jde o povinnosti v oblasti dodávek v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU, které se týkají minimálních podílů udržitelných leteckých paliv v roce 2030 a v dalších letech. Komise se domnívá, že cíl pro udržitelná letecká paliva i dílčí cíle pro syntetická letecká paliva pro roky 2030 a 2035 stanovené nařízením jsou realistické, přiměřené a zásadní pro dosažení cílů balíčku „Fit for 55“ a nedávno zveřejněného plánu klimatických cílů pro rok 2040⁵⁵.
- Bude provádět podpůrná opatření uvedená v kapitole 2 této zprávy nejjednodušším, nejspravedlivějším a nejehospodárnějším způsobem.
- Bude i nadále naléhat na členské státy, aby co nejdříve přijaly vnitrostátní právní předpisy definující pravidla týkající se sankcí v nařízení⁵⁶, a nebude váhat s přijetím opatření, bude-li to nezbytné. Agentura EASA nedávno zveřejnila zprávu o *stavu trhu s udržitelnými leteckými palivy v EU v roce 2023*. Zpráva popisuje metodiku stanovení cen leteckých paliv. Výše sankcí stanovená v článku 12 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU je dostatečně jasná, přiměřená a odrazující, aby usnadnila soudržnou a harmonizovanou výši sankcí na celém vnitřním trhu.

Komise bude sledovat vývoj v odvětví udržitelných leteckých paliv, zejména vývoj pokročilých leteckých biopaliv a projektů výroby syntetických leteckých paliv v celé EU. Komise si je vědoma toho, že výrobci leteckých paliv (zejména výrobci fosilních paliv pro letectví) dosud nezahájili investice potřebné pro rozšíření výroby syntetických leteckých paliv. Komise konstatuje, že vzhledem k omezené dostupnosti surovin z biomasy, jako je použitý kuchyňský olej, bude od roku 2030 v EU nezbytné rozvíjet a rozšiřovat výrobu a dodávky pokročilých biopaliv a syntetických leteckých paliv, aby odvětví letectví mohlo výrazně snížit své emise a dosáhnout svých vlastních cílů a plánů dekarbonizace do roku 2050. Pro zvýšení konkurenceschopnosti EU a bezpečnosti domácí výroby zmírněním rizik v dodavatelském řetězci bezpečnostních a ochranných systémů je

⁵⁵ Posouzení dopadů klimatického cíle pro rok 2040 – https://climate.ec.europa.eu/eu-action/climate-strategies-targets/2040-climate-target_en#documents.

⁵⁶ Ustanovení čl. 12 odst. 1 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU.

proto nezbytná podpora výzkumu a inovací a podpora nových technologií v oblasti bezpečnostních a ochranných systémů. Mechanismus agregace poptávky a nabídky by navíc mohl dále usnadnit rozvoj trhu se syntetickými leteckými palivy. V případě potřeby Komise zasáhne, aby podpořila rozšiřování těchto paliv a řešila rizikový profil těchto projektů zmírněním regulačních, tržních a technologických rizik a jejich zatraktivněním pro investory s cílem umožnit v EU včasný rozvoj zařízení v průmyslovém měřítku před rokem 2030. Dohoda o čistém průmyslu a investiční plán pro udržitelnou dopravu podpoří investice do čistých energetických technologií a jejich rozšíření a upřednostní investice do řešení pro dekarbonizaci dopravy, která mají zásadní význam pro dekarbonizaci „těžko odbouratelných“ druhů dopravy, jako je letectví, a která jsou klíčová pro mnoho regionů EU a mobilitu občanů. Jak bylo oznámeno v Dohodě o čistém průmyslu, Komise v průběhu roku 2025 předloží investiční plán pro udržitelnou dopravu, v němž nastíní strategický přístup k navýšení a upřednostnění investic do řešení dekarbonizace dopravy, včetně udržitelných leteckých paliv.

Existuje řada způsobů, jak tyto projekty podpořit a přispět k ambicím EU v oblasti udržitelnosti v letectví: i) zlepšení podmínek na trhu a zachování regulační jistoty; ii) snížení složitosti a administrativní zátěže; iii) zvýšení povědomí zúčastněných stran o nezbytnosti a výhodách syntetických leteckých paliv; a iv) navrhování účinných mechanismů finanční podpory. V EU je třeba investovat do budování kapacit udržitelných leteckých paliv, aby se posílila reindustrializace a strategická bezpečnost dodávek energie v celé EU. Komise zajistí, aby byl vytvořen správný rámec pro přilákání investic do udržitelných leteckých paliv, a zejména do syntetických leteckých paliv. Za tímto účelem bude Komise spolupracovat s veřejnými a soukromými subjekty na uvolnění finančních prostředků potřebných pro transformaci. Komise bude rovněž v nadcházejících letech nadále podporovat rozvoj trhu EU s bezuhlíkovými palivy prostřednictvím Dohody o čistém průmyslu, v níž jsou bezuhlíková paliva považována za hlavní příspěvek k úsilí o dekarbonizaci v EU.

Současně bude Komise i nadále zvláště pečlivě dbát na to, aby dodavatelé leteckých paliv místo investic do nezbytné výroby udržitelných leteckých paliv a konkrétně syntetických leteckých paliv nepřenášeli náklady na sankce za nedodržení povinností v oblasti dodávek na letecké společnosti a v konečném důsledku na cestující. Nařízení brání takovému chování tím, že kumulativně přenáší případný nedostatek dodávek do dalších let.

Prostřednictvím programů EU pro infrastrukturu (např. TEN-T) bude Komise podporovat rozvoj smíšené infrastruktury udržitelných leteckých paliv, aby se usnadnilo splnění požadavků na minimální podíl na všech letištích v Unii před nebo nejpozději na konci období flexibility v roce 2035.

6.2 Posouzení možných zlepšení nebo dodatečných opatření stávajícího mechanismu flexibility pro udržitelná letecká paliva s cílem dále usnadnit dodávky a využití udržitelných leteckých paliv pro letectví během období flexibility

V očekávání povinností v oblasti dodávek do roku 2025 vyjádřily některé zúčastněné strany v odvětví (zejména provozovatelé letadel) obavy ohledně náběhu trhu s udržitelnými leteckými palivy a souvisejících nákladů na pojistné. Byly zdůrazněny otázky, jako je dostupnost a sledovatelnost udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii, ceny udržitelných leteckých paliv

a dominantní postavení některých dodavatelů leteckého paliva. Komise prozkoumala několik možností, jak tyto obavy řešit.

6.2.1 Zlepšení díky změnám v databázi Unie pro biopaliva (UDB)

Komise se domnívá, že rozšíření oblasti působnosti databáze Unie pro biopaliva (UDB) o výsledovatelnost udržitelných leteckých paliv na konečné spotřebitele – provozovatele letadel – by mohlo zlepšit transparentnost trhu, bezpečnost a schopnost provozovatelů letadel vykazovat a účtovat dodaná udržitelná letecká paliva a snížit administrativní zátěž. Pro správné uplatňování štítku letových emisí je obzvláště důležité, aby provozovatelé letadel mohli každému letu přiřadit správnou palivovou směs (a s ní související úroveň emisí skleníkových plynů). To by také mohlo usnadnit předávání příslušných dokumentů pro účely uplatnění výhod za použití udržitelných leteckých paliv v rámci systémů snižování emisí skleníkových plynů, jako je systém EU ETS nebo program CORSIA organizace ICAO podle článku 9 Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU. Mohlo by také výrazně usnadnit dodržování a prosazování všech článků Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU zúčastněnými stranami a příslušnými orgány.

Snadnější rozlišování hospodářských subjektů mezi povinnými a dobrovolnými objemy udržitelných leteckých paliv v databázi Unie pro biopaliva by mohlo zvýšit důvěru zúčastněných stran a zákazníků v dobrovolný trh a potenciálně zvýšit nabídku dobrovolných objemů. Takové vylepšení databáze Unie pro biopaliva by mohlo centralizovat všechny objemy udržitelných leteckých paliv v rámci jediného systému a mohlo by usnadnit podávání zpráv a ověřování příslušnými orgány členských států.

Komise se domnívá, že rozšíření působnosti databáze Unie pro biopaliva na paliva způsobila pro program CORSIA (CEF) by mohlo dále motivovat k využívání těchto paliv na letištích v Unii. Takové zlepšení databáze Unie pro biopaliva má zásadní význam pro úspěch programu CORSIA, který byl nedávno zaveden prostřednictvím systému EU ETS a který by přispěl ke společné globální ambiciózní vizi organizace ICAO, podle níž by se pomocí udržitelných leteckých paliv měly do roku 2030 snížit emise CO₂ v mezinárodní letecké dopravě o 5 %.

V rámci své podpory usnadnění a povzbuzení dodávek a zavádění míšených udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii provede Komise nezbytné změny v databázi Unie pro biopaliva, aby do roku 2025 rozšířila sledovatelnost udržitelných leteckých paliv na dobrovolném základě na provozovatele letadel. Komise očekává, že tato zlepšení vyřeší většinu obav a požadavků, které vyjádřily zúčastněné strany v souvislosti se systémem obchodovatelnosti pro udržitelná letecká paliva (jak je popsáno v kapitole 4). Komise rovněž ve spolupráci s agenturou EASA připraví obchodní a technické dokumenty potřebné k přípravě provedení dalších dvou zlepšení. Tyto změny výrazně zlepší sledovatelnost udržitelných leteckých paliv v EU, a posílí tak konkurenceschopnost odvětví udržitelných paliv v EU.

6.2.2 Význam virtuálního trhu s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU

Virtuální obchodovatelnost udržitelných certifikátů udržitelných leteckých paliv, kterou umožňuje účetní mechanismus pro udržitelná letecká paliva, by mohla být přínosem pro několik dodavatelů leteckého paliva, kteří by mohli mít v období flexibility potíže s přístupem k udržitelným leteckým

palivům. Regulační zásah, který by vyžadoval revizi Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU a případně dalších právních předpisů, se však v této rané fázi nově regulovaného trhu nejeví jako opodstatněný, zejména s ohledem na to, že soukromé iniciativy jsou možné pro jakýkoli dobrovolný obchod jak na straně nabídky, tak na straně poptávky. Společnost Guidehouse dospěla k závěru, že pokud dodavatelé leteckého paliva budou moci splnit své povinnosti v krátkodobém horizontu obchodováním s virtuálními certifikáty, zvýší se riziko, že do roku 2035 nebudou připraveni fyzicky dodávat udržitelná letecká paliva na všechna letiště v Unii. To by znamenalo soustředění příznivých účinků udržitelných leteckých paliv pro místní komunity pouze na několik letišť a členských států, což by ohrozilo úsilí o zlepšení kvality ovzduší v okolí letišť a snížení dopadů jiných látek než CO₂, konkrétně kondenzačních stop. Mohlo by to také odradit průmysl od budování domácí průmyslové kapacity udržitelných leteckých paliv a optimálního využití období flexibility. Toto desetileté období má však zásadní význam pro rozvoj průmyslové kapacity v EU pro výrobu udržitelných leteckých paliv. Zúčastněné strany navíc stále nemají jasno ohledně preferované podoby a parametrů, které by takový mechanismus měl mít. Je také důležité poznamenat, že rozsah zavedení účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva by výrazně ovlivnil jeho účinnost a význam pro zúčastněné strany. Zavedení takového mechanismu pouze v rámci Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU by mohlo vést k nežádoucím nesrovnalostem.

Počáteční povinné množství udržitelných leteckých paliv, které je třeba smísit, je poměrně skromné. To omezuje nepříznivá rizika neočekávaného vývoje trhu a poskytuje příležitost sledovat skutečnou výkonnost trhu během prvních let trvání povinností v oblasti dodávek. Pokračující sledování trhu v nadcházejících letech bude mít zásadní význam pro posouzení toho, zda je pro dosažení cílů EU týkajících se přínosu odvětví letectví k dosažení cílů v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050 nutný regulační zásah.

6.2.3 Další zmírnění

Komise bere na vědomí obavy provozovatelů letadel ohledně vnímaných nepřiměřených rozdílů v ceně a dostupnosti míšených udržitelných leteckých paliv na některých letištích. Útvary Komise budou zejména věnovat pozornost případným nekalým praktikám dodavatelů leteckých paliv na letištích v Unii při stanovování cen leteckých paliv. Pokud dojde k porušení právních předpisů EU, přijme Komise v souladu se svou politikou prosazování práva veškerá opatření potřebná k řešení těchto problémů. Zpráva o přezkumu Iniciativy pro letecká paliva ReFuelEU v roce 2027 umožní Komisi určit ta letiště v Unii, kde míšená udržitelná letecká paliva ještě nejsou k dispozici a kde struktura trhu a postavení dodavatelů leteckého paliva mohou mít vliv na cenu a dostupnost udržitelných leteckých paliv. Komise bude shromažďovat informace o stávajících koncesních smlouvách a jiných druzích obchodních dohod, které mohou objasnit vztahy mezi řídicími orgány letišť, dodavateli leteckého paliva a provozovateli pozemních odbavovacích služeb pro letecká paliva. To jí pomůže pochopit jejich ekonomické a právní vztahy a dopad, který mohou mít na kvalitu a cenu míšených udržitelných leteckých paliv na letištích v Unii. Pro řešení obav vyjádřených provozovateli letadel je nutné lépe pochopit různé úlohy jednotlivých zúčastněných stran a rozhodovací proces týkající se množství a kvality leteckých paliv, která jsou k dispozici na letištích v Unii. Pomůže také Komisi sledovat obchodní praktiky na tomto novém trhu, kde bude brzy k dispozici více druhů míšených udržitelných leteckých paliv se značnými cenovými rozdíly.

Komise bude pokračovat v technické studii a studii proveditelnosti týkající se účetního mechanismu pro udržitelná letecká paliva v regulovaném rámci EU (včetně těch, které umožňují virtuální obchodování s certifikáty udržitelnosti udržitelných leteckých paliv) prostřednictvím přípravné akce, která byla zahájena v prosinci 2024 ve spolupráci s agenturou EASA. Práce v rámci této přípravné akce budou rovněž zahrnovat posouzení obchodních a technických požadavků a souvisejících nákladů na dvě výše uvedená zlepšení databáze Unie pro biopaliva. Výsledek přípravné akce s agenturou EASA může být podkladem pro budoucí hodnocení nebo (v odůvodněných případech) posouzení dopadů možné revize příslušných právních předpisů EU, zejména pokud jde o používání virtuálních osvědčení udržitelných leteckých paliv podle práva EU.

Příloha 1: Přehled typů udržitelných leteckých paliv (SAF) (neúplný)

Druh udržitelných leteckých paliv	Vstupní surovina	Požadavky ASTM	Maximální míšící poměr	Výrobci v EU (včetně plánovaných projektů)	Odběratelé (letecké společnosti)	Uživatelé (letišť)
HEFA	Biooleje, živočišné tuky, recyklované oleje	D7566	50 %	Neste (Finsko a plánované v Nizozemsku), ENI (Itálie), Preem (Švédsko), SkyNRG (Nizozemsko), Shell (Nizozemsko), TotalEnergies (Francie)	Lufthansa, KLM, IAG, Finnair, UPS a Amazon Prime Air (Neste)	Letiště Rotterdam/Haag (společnost Shell vyrábí na místě) Paříž – Charles de Gaulle (Total), Letiště Le Bourget (Total) Řím Fiumicino (ENI)
CHJ	Triglyceridy: sójový olej, jatrofový olej, lníkový olej atd.	D7566	50 %			
FT	Biomasa	D7566	50 %	Enerkem/Shell (Nizozemsko), Repsol (Španělsko),	British Airways (dohoda mezi investorem a odběratelem se společností Velocys)	
SIP	Biomasa z výroby cukru	D7566	10 %			
AtJ	Biomasa z výroby etanolu nebo izobutanolu	D7566	50 %	LanzaJet (Švédsko), SkyNRG (Nizozemsko)	Scandinavian Airlines, Iberia Airlines (dohoda o odběru se společností Gevo), British Airways (dohoda mezi investorem a odběratelem se společností LanzaJet), Virgin Atlantic (dohoda o odběru od společnosti LanzaJet)	
HC-HEFA	Řasy	D7566	10 %			
Společné zpracování	Vstupní suroviny FT a HEFA	D1655	5 %	AirBP (Německo), Repsol (Španělsko)		
Syntetická letecká paliva	Obnovitelná energie, voda, uhlík		50 %	SkyNRG (NL)		

Příloha 2: Způsob výroby udržitelných leteckých paliv (SAF)

Hydrogenované estery a mastné kyseliny (HEFA)	Výroba HEFA zahrnuje použití vodíku k rafinaci rostlinných olejů, odpadních olejů nebo tuků. Prvním krokem je odstranění kyslíku z tuků. Přímé parafrinové molekuly se pak tepelně štěpí a izomerizují na řetězce stejně dlouhé jako u tryskového paliva.
Fischer-Tropschova syntéza (FT)	Technologii Fischer-Tropschovy syntézy lze použít ke zplyňování jakéhokoli materiálu obsahujícího uhlík za vzniku oxidu uhelnatého a vodíku – tzv. syntetického plynu. Syntetický plyn slouží jako stavební prvek pro výrobu udržitelných leteckých paliv. Zkapalňuje se katalytickou reakcí se železem, kobaltem, niklem a rutheniem. Poté se tepelně štěpí na menší molekuly a vzniká konečný produkt – kerosin. Existují dvě certifikované cesty pro výrobu udržitelných leteckých paliv pomocí technologie Fischer-Tropschovy syntézy: i) syntetický parafrinový kerosin (SPK) vytváří přímé parafrinové tryskové palivo; a ii) SKA vytváří syntetický kerosin z dalších aromatických sloučenin.
Katalytická hydrotermolýza (CHJ)	Katalytická hydrotermolýza převádí estery mastných kyselin a volné mastné kyseliny pro udržitelná letecká paliva katalytickou hydrotermolýzou. Udržitelná letecká paliva se dále zpracovávají libovolnou kombinací hydrogenační úpravy, hydrokrakování nebo hydroizomerizace a frakcionace.
Syntetizované iso-parafriny (SIP)	Syntetizované iso-parafriny fermentují a přeměňují cukry na šest blízké příbuzných chemických sloučenin zvaných farnesen. Farnesen se poté upraví za pomoci vodíku a může být použit v udržitelných leteckých palivech.
Přeměna alkoholu na tryskové palivo (AtJ)	Metoda AtJ přeměňuje alkoholy na letecké palivo SPK odstraněním kyslíku a spojením molekul tak, aby se dosáhlo správné délky uhlíkového řetězce.
Hydroprocesované uhlovodíky, estery a mastné kyseliny (HC-HEFA)	Při procesu HC-HEFA, který je podobný procesu HEFA, se estery volných mastných kyselin a volné mastné kyseliny upravují pro použití v udržitelných leteckých palivech. Molekuly uhlovodíků jsou nasyceny a veškerý kyslík je odstraněn hydrogenačním zpracováním. Jedním z uznávaných biologických zdrojů je řasa <i>Botryococcus braunii</i> .
Syntetická letecká paliva	Syntetické letecké palivo se získává procesem přeměny energie na kapalinu. Voda se rozkládá na vodík a kyslík elektrolýzou za použití obnovitelné energie. Vodík se pak páruje s oxidem uhličitým za vzniku oxidu uhelnatého a vody. Procesem Fischer-Tropschovy syntézy se vodík a oxid uhelnatý přemění na vosk. Tento vosk se chová jako syntetická ropa, kterou lze upravit na různá paliva, včetně syntetického leteckého paliva. Syntetické letecké palivo emituje uhlík vložený do procesu výroby až při jeho spalování. Použití uhlíku získaného zachycováním uhlíku znamená, že palivo je uhlíkově neutrální.
Společné zpracování	Společné zpracování není vyhrazenou cestou pro udržitelná letecká paliva, ale vedlejším procesem při konvenční rafinaci ropy. Výchozí suroviny Fischer-Tropschovy syntézy nebo metody HEFA se přivádějí do stávajících procesů rafinace leteckého paliva. Palivo vzniklé společným zpracováním při Fischer-Tropschově syntéze používá vosk, který je vedlejším produktem tohoto procesu. Palivo vzniklé společným zpracováním při metodě HEFA se vyrábí z rostlinného oleje, odpadního oleje a tuků.