



EVROPSKÁ KOMISE

Brusel, 7.02.2022
C(2022) 801 final

Vážený pane předsedo,

Komise by ráda poděkovala Senátu Parlamentu České republiky za jeho stanovisko k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu {COM(2021) 561} a k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2003/87/ES, pokud jde o příspěvek letecké dopravy k cíli Unie snížit emise v celém hospodářství a o řádné zavedení celosvětového tržního opatření {COM(2021) 552}.

Komise se zavázala „předložit komplexní plán na odpovědné zvýšení cíle Evropské unie pro rok 2030 na 55 %“, jak je uvedeno v jejích politických směrech na období 2019–2024 a v jejím pracovním programu na rok 2021. Tyto návrhy jsou proto součástí širšího balíčku ambiciózních opatření, jejichž cílem je v souladu se závaznými cíli evropského právního rámce pro klima snížit čisté emise skleníkových plynů ve všech členských státech do roku 2030 alespoň o 55 % a připravit půdu pro dosažení klimatické neutrality do roku 2050.

Dobře fungující a konkurenceschopný vnitřní trh letecké dopravy je zásadní pro mobilitu evropských občanů a pro evropské hospodářství jako celek. Má-li odvětví letecké dopravy výraznou měrou snížit své emise, musí omezit svou současnou výhradní závislost na fosilních tryskových palivech a urychlit svůj přechod k inovativním a udržitelným typům paliv a technologií. Komise se rozhodla navrhnout harmonizované a pro letectví specifické nařízení o udržitelných leteckých palivech, které by zohlednilo neodmyslitelný přeshraniční a globální rozměr letecké dopravy. Rámec vyžadující provedení na vnitrostátní úrovni by vedl ke směsici vnitrostátních opatření s rozdílnými požadavky.

Komise rovněž navrhla nákladově efektivním a soudržným způsobem posílit systém Evropské unie pro obchodování s emisemi (EU ETS), pokud jde o emise z letecké dopravy, aby se zajistilo, že letectví přispěje k cíli snížení emisí do roku 2030 v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu. Navrhla proto zvýšit dražený podíl, pokud jde o přidělování emisních povolenek pro letectví. Návrh rovněž zohledňuje mezinárodní závazky EU a jejích členských států, a to změnou systému EU ETS s cílem zavést v EU program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého (CORSIA) Mezinárodní organizace pro civilní letectví.

*Miloš VYSTRČIL
Předseda Senátu Parlamentu ČR
Valdštejnské náměstí 17/4
118 01 PRAHA 1*

Výkonný místopředseda Timmermans rovněž projednal návrhy Zelené dohody se zástupci Senátu v rámci své návštěvy České republiky v červenci 2021.

Stanovisko Senátu bylo předáno zástupcům Komise při probíhajících jednáních se spolunormotvůrci, Evropským parlamentem a Radou, a do těchto jednání se promítne. Komise však neplánuje provádět samostatné posouzení dopadu návrhů podle jednotlivých zemí.

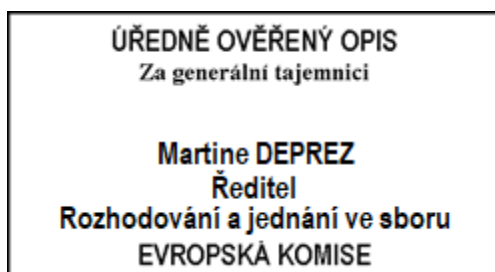
Komise bere vážně obavy Senátu týkající se financování a zvýšených nákladů, způsobů, jak nahradit fosilní paliva, cenové dostupnosti a konektivity, bezpečnosti a globální konkurenceschopnosti evropského letectví, a ráda by Senát odkázala na přílohu s podrobnou odpovědí.

Doufáme, že tato objasnění jsou dostatečnou odpovědí na připomínky Senátu, a těšíme se na pokračování politického dialogu v budoucnu.

S úctou

Maroš Šefčovič
místopředseda

Adina-Ioana Vălean
členka Komise



Příloha

K bodům, na něž Senát zejména upozornil, by Komise ráda uvedla následující připomínky:

Pokud jde o udržitelná letecká paliva a financování, navrhované nařízení zohledňuje skutečnost, že přechod na udržitelná letecká paliva vyžaduje značné investice. Je proto nezbytně nutné, aby regulační rámec poskytoval jednotný, dlouhodobý a solidní soubor pravidel pro všechny investory v celé EU. U výrobců udržitelných leteckých paliv se v období 2021 až 2050 očekávají potřeby investic ve výši přibližně 10,4 až 10,5 miliardy EUR. Aby měli dodavatelé leteckých paliv, letiště v Unii i provozovatelé letadel dost času na provedení nutných technologických a logistických investic, počítá se s přechodným pětiletým obdobím. Během této fáze bude možné používat letecká paliva s vyšším obsahem udržitelných leteckých paliv k vykompenzování nižších podílů udržitelných leteckých paliv na jiných letištích.

Senát rovněž zdůrazňuje dopad pandemie COVID-19 na odvětví letecké dopravy. Komise by Senát ráda ujistila, že si je dopadů pandemie v tomto odvětví dobře vědoma. Ačkoli je jasné, že k úsilí Unie v oblasti klimatu musí přispívat všechna odvětví, musí opatření zohledňovat potřebu spravedlivé transformace. Komise by proto ráda vyzdvihla několik možností, jak by toto odvětví mohlo využít výhod Zelené dohody pro Evropu:

- Odvětví letectví, stejně jako jiná odvětví, může požádat o financování z Inovačního fondu. Inovační fond je jedním z největších světových programů financování pro prokázání inovativních nízkouhlíkových technologií. Inovační fond poskytne v období 2020–2030 podporu ve výši přibližně 25 miliard EUR v závislosti na ceně uhlíku¹.*
- Odvětví letecké dopravy může rovněž požádat o financování z Modernizačního fondu, což je specializovaný program financování ve prospěch deseti členských států EU včetně České republiky.*

Pokud jde o způsoby nahrazení fosilních paliv, navrhované nařízení se zabývá udržitelnými leteckými palivy, která jsou kapalnými palivy typu „drop-in“ a jsou plně zastupitelná konvenčními leteckými palivy a kompatibilní se stávajícími leteckými motory. Pro využití v civilním letectví bylo na celosvětové úrovni certifikováno několik způsobů výroby udržitelných leteckých paliv. Udržitelná letecká paliva jsou technologicky připravena hrát významnou roli ve snižování emisí z letecké dopravy, a to již ve velmi krátkodobém horizontu. Pokročilá biopaliva a syntetická paliva stále vyžadují další rozvoj a/nebo rozšíření výroby. Proto se očekává, že budou hrát roli až od roku 2030.

Pokud jde o zvýšené náklady, cenovou dostupnost a konektivitu, navrhované nařízení by mohlo vést ke zvýšení nákladů na paliva, což se odrazí v cenách letenek, u nichž se do roku 2050 očekává nárůst o 8,1 až 8,2 %. Vyšší cena letenek povede k mírnému snížení

¹ Tento odhad vychází z ceny uhlíku 50 EUR za tunu CO₂.

celkové aktivity v osobní letecké dopravě v porovnání s výchozím scénářem, i přesto ale tato aktivita do roku 2050 vzroste o 77 % v porovnání s rokem 2015.

Pokud jde o náklady spojené s revizí systému obchodování s emisemi s ohledem na leteckou dopravu, Komise se domnívá, že budou malé. Studie, z níž vychází posouzení dopadů návrhu, uvádí, že do roku 2030 by náklady na CO₂ měly tvořit 5,6 % nákladů na palivo a pouze 1 % celkových provozních nákladů². Studie dále zjistila, že kolísání cen paliv snadno převáží nad kolísáním cen uhlíku, a to jak ve střednědobém, tak v dlouhodobějším horizontu³. Při zkoumání dopadů na ceny letenek studie zjistila, že pohyby těchto cen budou celkově nízké ve srovnání se změnami vyplývajícími z jiných proměnných, zejména z kolísání cen paliv⁴. To je rovněž uvedeno v posouzení dopadů, kde se uvádí, že do roku 2050 budou dopady na toto odvětví jen velmi omezené⁵. Pokud jde o konkrétní dopady na Českou republiku, zpráva o referenčním scénáři EU pro rok 2020⁶ obsahuje analýzy dlouhodobého výhledu v oblasti hospodářství, energetiky, klimatu a dopravy na základě politického rámce zavedeného v roce 2020. Tento scénář poskytuje komplexní analytický základ, na jehož půdorysu lze posuzovat nové návrhy politik. K referenčnímu scénáři pro rok 2020 přispěli prostřednictvím konzultačního procesu národní odborníci ze všech zemí EU a k technologickým předpokladům rovněž přispěly zúčastněné strany. Podrobné výsledky členských států týkající se politických scénářů pro dosažení Zelené dohody pro Evropu a cíle v oblasti klimatu do roku 2030 byly zpřístupněny každému členskému státu.

Pokud jde o bezpečnost, povinnost čerpat letecká paliva stanovená v navrhovaném nařízení by měla být v souladu s pravidly o bezpečnosti leteckých paliv stanovenými podle nařízení (EU) č. 965/2012 a měla by zajišťovat úplný soulad s bezpečnostními pravidly pro nakládání s palivy. Vzhledem k přísným technickým bezpečnostním požadavkům souvisejícím s používáním leteckých paliv musí udržitelná paliva projít přísným certifikačním procesem po dobu 3 až 5 let.

Pokud jde o globální konkurenceschopnost evropského letectví, navrhované nařízení se v zásadě týká zachování vysoké úrovně konektivity, hospodářské soutěže a konkurenceschopnosti průmyslu na vnitřním trhu letecké dopravy a zároveň posílení jeho udržitelnosti. Letecké společnosti provozující přímé dálkové lety z letišť v EU budou moci v rámci systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě nárokovat hospodářské výhody plynoucí z používání udržitelných leteckých paliv. Tak tomu nebude v případě leteckých společností provozujících dálkové lety z uzlů mimo EU, pokud tyto uzly nejsou zásobovány udržitelnými leteckými palivy. Nejúčinnějším způsobem ochrany konkurenceschopnosti leteckých společností EU bude podpora využívání udržitelných leteckých paliv na celém světě. Několik strategických partnerů

² Posouzení celosvětového tržního opatření (CORSIA) organizace ICAO podle článku 28b a pro studium promítání nákladů podle článku 3d směrnice o EU ETS, září 2020, zadané Evropskou komisí, s. 212, k dispozici na adrese: <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/03/Ares20211459392.pdf>

³ Studie na výše uvedeném odkazu, s. 55.

⁴ Studie na výše uvedeném odkazu, s. 67.

⁵ SWD(2021)603, s. 53.

⁶ https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/energy-modelling/eu-reference-scenario-2020_en

z třetích zemí v oblasti letectví – včetně Spojeného království a USA – urychluje své vnitrostátní úvahy o zvýšení podílu udržitelných paliv v letecké dopravě.

Pokud jde o volbu politického nástroje (obchodování s emisemi, nebo zdanění), Komise by ráda zdůraznila, že systém EU pro obchodování s emisemi je dobře zavedeným nástrojem, který přinesl citelné snížení emisí v celé řadě odvětví, na něž se vztahuje. Do roku 2030 se EU zavázala snížit prostřednictvím systému alespoň emise z letecké dopravy uvnitř EU, a to v rámci svého revidovaného závazku ke snížení emisí skleníkových plynů v celém hospodářství. Na začátku se spolunormotvůrci v roce 2008 rozhodli zahrnout letectví do systému od roku 2012. Podle odhadů Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) systém v období 2013–2020 úspěšně dosáhl čistého snížení emisí CO₂ souvisejících s letectvím o 193,4 milionu tun. Systém skýtá flexibilitu – účastníci trhu mají možnost rozhodnout se, že provedou snížení v daném odvětví, nebo že k nákupu dojde v jiných odvětvích v rámci systému.