

Postoj FuelsEvrope k regulačním možnostem na podporu rychlejšího zavádění udržitelných leteckých paliv (SAF) v EU

22. 10. 2020

1.0 Souhrn a klíčová sdělení

- Vzhledem k tomu, že letectví je především celosvětovým odvětvím, jsou upřednostňovány globální závazky před regionálními iniciativami k zajištění konkurenceschopnosti leteckého odvětví a jeho dodávek pohonných hmot. Bezprecedentní dopad vypuknutí nákazy COVID-19 na odvětví letectví vyvolal potřebu podpory, která zajistí rychlé zotavení při zachování přechodu na udržitelné odvětví letectví.
- Pokud chce EU zavést používání udržitelných leteckých paliv, pak je zapotřebí kombinace několika politik zaměřených na podporu rychlejšího rozvoje a zavádění udržitelných leteckých paliv. FuelsEurope podporuje opatření týkající se povinností týkajících se udržitelných leteckých paliv zaměřených na objemy, energii, emise CO₂ nebo uhlíkovou náročnost.
- Schopnost jednotně obchodovat s certifikáty souladu mezi povinnými stranami mezi povinnými stranami je nezbytná, aby bylo možné nákladově efektivní dodržování předpisů pro všechny účastníky podílející se na zavádění udržitelných leteckých paliv.
- Konzistence mezi systémem kompenzace a snižování emisí uhlíku pro mezinárodní leteckou dopravu (CORSIA) a systémem EU ETS (ETS = *Emmission Trading System, obchodování s emisními povolenkami, pozn. překl.*) pro letectví, by měla být zaměřena na zamezení dvojí regulace mezinárodní letecké dopravy. Pokud jsou bezplatné povolenky v rámci systému EU ETS pro letectví sníženy nebo odstraněny, měly by být poskytnuty záruky v oblasti konkurenceschopnosti.
- Může existovat potřeba řady politických pák, které umožní rozvoj a investice do udržitelných leteckých paliv a praktické zavádění udržitelných leteckých paliv.

1.1 Celosvětová poptávka po kapalných palivech a jejich význam pro odvětví letecké dopravy

Očekává se, že celosvětová poptávka po kapalných uhlovodíkových produktech, jako jsou paliva pro dopravu, petrochemické vstupní suroviny, vzroste nejméně do roku 2040¹. Tyto výrobky mají bezkonkurenční hustotu energie, což z nich činí ideální prostředek pro přepravu a ukládání energie. Zatímco se vyvíjejí alternativy pro některá jejich současná použití (např. v osobních automobilech, kde se očekává, že elektrifikace bude hrát významnou roli), tekuté uhlovodíky je i nadále obtížné nahradit v těžké dopravě, námořní dopravě a leteckém průmyslu, jakož i v petrochemickém průmyslu. Aby EU mohla dosáhnout svých ambicí v oblasti neutrality v oblasti klimatu, je nepochybně nutné snížit emise skleníkových plynů ze všech odvětví dopravy, ale zároveň usilovat o zachování významných sociálních a hospodářských přínosů, které zejména odvětví letectví umožnilo.

¹ Podle Světového energetického výhledu (WEO) Mezinárodní energetické agentury (IEA) na rok 2017 a Čisté planety pro všechny evropské komise budou některá konkrétní odvětví i po tomto datu nadále závislá především na kapalných palivech a výrobcích.

Epidemie COVID-19 zasáhla odvětví letectví velmi tvrdě bezprecedentním způsobem. Proto je důležité, aby toto odvětví mohlo rychle získat zpět svou hospodářskou životaschopnost, aby udrželo své úsilí při přechodu k udržitelnějšímu odvětví. Podpůrná opatření na pomoc oživení a úsilí o dekarbonizaci jsou nyní více potřebná.

1.2 Globální holistické závazky v oblasti letectví jsou upřednostňovány před regionálními iniciativami

Významné snížení emisí CO₂ v odvětví letectví bude vyžadovat holistický přístup na celosvětové úrovni, který bude zahrnující:

- Zlepšení energetické účinnosti motorů v průběhu času, což je něco, co je již v plném proudu používáním stále účinnějších letadel.
- Snížení zbytečných emisí CO₂ ve všech provozních aspektech letových činností, a to jak na zemi, tak ve vzduchu (např. prostřednictvím Jednotného evropského nebe).
- Pokračující růst využívání udržitelných alternativních paliv.
- Implementace globálních tržních mechanismů, jako je **CORSIA** (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, Systém kompenzace a snižování emisí uhlíku pro mezinárodní leteckou dopravu - pozn. překl.*).

Vzhledem k tomu, že letectví je především celosvětovým odvětvím, jsou upřednostňovány globální závazky před regionálními iniciativami k zajištění konkurenceschopnosti leteckého odvětví a jeho dodávek pohonných hmot. Pro zajištění mezinárodní konkurenceschopnosti tohoto odvětví je nezbytné, aby se na všechny subjekty, letecké společnosti, letiště a dodavatele pohonných hmot vztahovat stejná opatření. Jsou-li před tím, než byly schváleny celosvětové dohody o snížení emisí CO₂ v letecké dopravě, žádoucí celounijní iniciativy, měla by se alespoň snažit:

- Zajistit sladění mezi politikami EU v oblasti letectví a zvažované globálními iniciativami.
- Zajistit politický rámec, který podpoří investice do výroby **SAF** (*SAF = Sustainable Aviation Fuel, udržitelné letecké palivo, pozn. překl.*) a zajistit mezinárodní podporu pro využívání udržitelných leteckých paliv v EU, pokud ostatní regiony nebudou mít rovnocenná opatření.
- Vypracovat celounijní politiky, aby se zabránilo roztříštěnosti opatření v celé Unii.
- Zachovat přístup občanů k letecké dopravě.
- Zaměřte se na politiky, které motivují výrobu a používání udržitelných alternativních paliv v letectví.

1.3 Postoj FuelsEurope, pokud jsou iniciativy EU žádoucí v oblasti udržitelných leteckých paliv.

FuelsEurope podporuje zavedení kombinace politik zaměřených na podporu rychlejšího rozvoje a zavádění udržitelných leteckých paliv na všech letech v rámci EU² s přezkumem, který zahrnuje mezinárodní lety s cílem přispět ke snížení emisí CO₂ z odvětví letectví EU podle následujících zásad:

- Uplatňovat holistický přístup, kdy energetická účinnost, provozní efektivita vedle využívání udržitelných leteckých paliv přispívají k dosažení nižší uhlíkové stopy z letecké dopravy.
- Zajistit technologicky neutrální přístup, což znamená, že by se měly uplatňovat stejné regulační zásady bez ohledu na použitou technologii nebo vstupní surovinu.
- Rozpoznat a chránit mezinárodní konkurenceschopnost. Je nezbytné, aby byla chráněna mezinárodní konkurenceschopnost leteckých společností, letišť a dodavatelů paliv tím, že se zabrání úniku uhlíku. Správná koncepce nařízení by měla zabránit tomu, aby účastníci trhu změnili své chování, aby se vyhnuli nákladům na právní řízení.
- Vytvořit trh pro SAF v časovém horizontu, který odpovídá ekonomické životnosti investice. Pro hodnocení SAF je nezbytné, aby investoři do technologií s nízkými CO₂ získali návratnost svých investic.
- Podpořit aspekty úspor emisí CO₂, které jsou vhodné pro zajištění udržitelnosti. To se týká emisí CO₂ při výrobě a používání paliv a energie, které se v každé fázi tvoří.

² Všechny lety v rámci EU jsou definovány jako součet vnitrostátních letů a letů v rámci EU (mezi zeměmi EU nebo zeměmi rozšířeného regionu EU)

S tím správným politickým rámcem má EU potenciál zajistit SAF potřebné k dosažení celkového cíle EU v oblasti klimatu.

Soubor několika klíčových regulačních opatření, která by umožnila včasný vývoj a zavádění SAF, by mohl mít 2 možnosti:

Možnost 1:

Mandát směrnice o obnovitelných zdrojích energie II (RED II) pro odvětví letectví s dočasnými pobídkami v rámci cíle silniční dopravy s cílem urychlit zavádění do roku 2030:

- První politikou, která by mohla být podpořena, je jednotný mandát k udržitelnému leteckému palivu ve všech členských státech (celá EU) podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie II (RED II), jejímž cílem je zajistit, aby byla životaschopná a rozmanitá škála udržitelných technologií leteckého paliva rozvíjena v komerčním měřítku. To rovněž podpoří diverzifikaci a větší dostupnost vstupních surovin potřebných k výrobě udržitelných leteckých paliv komerčně.
 - Úroveň mandátu musí být realistická a dosažitelná. Úroveň mandátu by měla zohledňovat flexibilitu ve vstupních surovinách, které lze použít k výrobě SAF. Je nezbytné, aby byla zapotřebí co nejširší základna vstupních surovin.
 - Mandát by měl být stanoven do roku 2030 kombinací povinných hodnot a přezkumu orientačního cíle do roku 2030 v závislosti na vývoji udržitelných leteckých paliv a globálních iniciativách ke snížení emisí CO₂.
 - Povinnými stranami by byli jak dodavatelé pohonných hmot, tak provozovatelé leteckých společností, kteří mají povinnost dodávat a pozvedat SAF. Výjimka z povznášející by měla být udělena, pokud není poskytnuta dodávka.
 - Měla by být stanovena konečná alternativní možnost dodržování předpisů, aby nedocházelo k nadměrným nákladům. Je velmi důležité, aby byla na úrovni EU stanovena konečná alternativní možnost dodržování předpisů, aby se zajistila harmonizace a příjmy byly recyklovány, aby bylo možné prokázat rozsáhlé demonstrace technologií pro udržitelná letecká paliva před výrobou.
 - Navrhuje se dočasná pobídka (do roku 2030) k tomu, aby se započítávalo využití SAF v odvětví letectví v odvětví silniční dopravy s cílem urychlit zavádění výroby SAF. Tato pobídka by nahradila stávající multiplikátor 1,2 použitelný pro odvětví letectví.
 - Pouze v rámci mandátu k letům v rámci EU by mělo být podporováno dobrovolné používání udržitelných leteckých paliv na letech mimo EU tím, že se jejich používání stane způsobilým a rovnocenným udržitelným leteckým palivům používaným na všech letech v rámci EU, za předpokladu, že budou zavedeny mechanismy, které zabrání dvojímu započtení v rámci jiných režimů (např. CORSIA nebo další národní požadavky EU).
- Kritéria udržitelnosti by měla být založena na kritériích směrnice o obnovitelných zdrojích energie II. Ty jsou přísnější než kritéria způsobilosti CORSIA. To by se mělo odrazit v úrovni ambicí, kterých by mohlo být dosaženo v rámci možnosti této politiky.

Možnost 2:

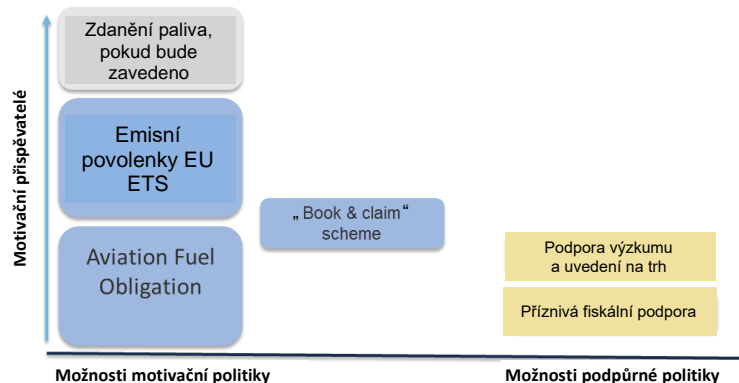
Druhou politickou možností je vytvoření trhu pro SAF, který poskytuje dostatečnou pobídku k palivům založeným na jejich uhlíkové stopě podle metodiky „od těžby ke křídům“ - well-to-wing (**WTWg** *obdoba well-to-wheel u automobil, pozn. překl*). Významný signál o cenách uhlíku je nezbytný pro uvolnění investic a inovací do nízkouhlíkových technologií a paliv. Toho by mohlo být dosaženo standardem plošné uhlíkové náročnosti paliv, přičemž dodavatelé paliv a provozovatelé leteckých společností by zde mohli být povinnou stranou:

- Úroveň mandátu musí být realistická a dosažitelná. Úroveň mandátu by měla zohlednit flexibilitu ve vstupních surovinách, které lze použít k výrobě udržitelných leteckých paliv.
- Mandát by měl být stanoven do roku 2030 kombinací povinných hodnot a přezkumu orientačního cíle do roku 2030 v závislosti na vývoji udržitelných leteckých paliv a globálních iniciativách ke snížení emisí CO₂.
- Měla by být stanovena konečná alternativní možnost dodržování předpisů, aby nedocházelo k nadměrným nákladům. Je velmi důležité, aby byla na úrovni EU stanovena konečná alternativní možnost dodržování předpisů, aby se zajistila harmonizace a příjmy byly recyklovány, aby bylo možné prokázat rozsáhlé demonstrace technologií udržitelných leteckých paliv před obchodem.
- Kritéria udržitelnosti by měla být případně definována v souladu s kritérii udržitelnosti CORSIA.
- V případě nedostatečných dodávek nízkouhlíkových paliv by provozovatelé leteckých společností měli poskytnout úlevu za to, že nezískali normu uhlíkové náročnosti letecké dopravy.
- Rovněž je zapotřebí vytvořit harmonizované přístupy k rozvoji jednotného trhu EU pro SAF, jako je metoda knihy a žádosti, jakož i schopnost obchodovat s certifikáty o dodržování předpisů mezi povinnými stranami. Obchodování s dodržováním předpisů by mělo být možné mezi povinnými stranami, protože to přispěje k nákladově efektivnějšímu dodržování povinnosti všem účastníkům. Pomůže splnit závazek, aniž by bylo nutné rozvíjet malé neekonomické dodavatelské řetězce, a místo toho maximalizovat produkci tam, kde je dostatek vstupních surovin, produkce a poptávka.
- Pokud se nové návrhy politik překrývají se stávajícími politikami v oblasti paliv, jako je Směrnice o kvalitě paliv FQD/7a nebo Směrnice o obnovitelných zdrojích energie s cílem k dopravě RED-T (*Renewable Energy Directive transport target*), měly by být tyto návrhy zváženy pro odchod do důchodu po určité přechodné období.

- Konzistentnost CORSIA a EU ETS pro leteckou dopravu:
 - CORSIA a EU ETS by měly být konzistentní
 - Zavedení ETS pro lety, které odlétají z letišť EU nebo na ně přilétají, dále zavedení tržního mechanismu ICAO – CORSIA – jako globálního nástroje k dosažení ambiciózního cíle uhlíkově neutrálního růstu od roku 2020, což stanoví regulační rámec pro cenu uhlíku. Globální opatření, jako je CORSIA, mají potenciál vytvořit rovné podmínky hospodářské soutěže EU a hospodářských subjektů mimo EU. Při přezkumu koncepce těchto dvou režimů je nezbytné zachovat jejich konzistentnost a zároveň zajistit ochranu konkurenceschopnosti leteckých společností i dodavatelů pohonných hmot.
 - Je třeba se vyhnout dvojí regulaci mezinárodní letecké dopravy jak v rámci CORSIA, tak v rámci jakéhokoli systému EU ETS.
 - Další pobídky k rozvoji a zavádění udržitelných leteckých paliv by bylo možné dosáhnout vytvořením samostatného systému EU ETS pro letectví. To se považuje za účinný mechanismus, který podněcuje zavádění nízkouhlíkových paliv, zejména pokud jsou bezplatné povolenky výrazně sníženy nebo dokonce vůbec možné zcela eliminovány. K tomu by však mělo dojít pouze za následujících hledisek:
 - Podporuje se zachování všech letů v rámci EU ETS. Tento rozsah by měl být zachován, dokud nebude existovat soudržnost se systémem CORSIA.
 - Snížení bezplatných povolenek pro odvětví letectví EU lze podpořit za předpokladu, že toto snížení bezplatných povolenek bude doprovázeno zavedením leteckého stropu/odkupu systému EU ETS ode dne významného snížení/odnětí bezplatných povolenek. Je třeba se vyhnout dvojí regulaci mezinárodní letecké dopravy jak v rámci CORSIA, tak v rámci systému EU ETS.
 - Udržitelné využívání leteckého paliva by mělo přinést úvěr eu-ets pro letectví v souladu s úsporami spotřeby pohonného hmoty pro udržitelnou leteckou dopravu. Tento kredit eu ets pro letectví lze použít k prokázání souladu s emisemi z letecké dopravy, aby se vzdal jako povinná strana v rámci mechanismu EU ETS pro letectví.
 - Stručně řečeno, mohli bychom podpořit, že letecký systém EU ETS se vyvíjí směrem k stanovení vlastní tržní ceny za dodržování předpisů omezené maximální cenou spojenou se snížením bezplatných povolenek na letectví.
 - Pokud by bylo zvoleno několik odvětví dopravy, která by byla součástí samostatného systému EU ETS, je nutné posoudit, zda není žádoucí zařazovat tato odvětví dopravy do společného, specifického dopravního systému EU ETS.
- Další zavádění a rozvoj udržitelných leteckých paliv by mohlo být motivováno zdaněním pohonných hmot. Pokud se zavede zdanění leteckých paliv, mělo by být používáno chytře a mělo by být zaměřeno na přímé podněcování k používání udržitelných alternativních paliv. Pokud by EU zvažovala zdanění leteckých pohonných hmot, měla by obsahovat alespoň prvek související s intenzitou spalovaného uhlíku použitého leteckého paliva. Udržitelná letecká paliva by měla být vyňata jako prostředek k podpoře zavádění udržitelných alternativních paliv.

- Jsme toho názoru, že část příjmů z několika politik souvisejících s letectvím, by mohla být využita na podporu rozvoje a výroby udržitelných leteckých paliv, jakož i na urychlené zavádění udržitelné logistiky dodávek paliva z letecké dopravy.
- Měl by být dán potřebný politický rámec pro zajištění příznivého rámce fiskální podpory. To je zcela odůvodněné, protože technologie a dodavatelské řetězce pro udržitelná letecká paliva nejsou plně rozvinuty, a proto bude počáteční produkce drahá. Aby bylo možné zprovoznit příslušné počáteční projekty a vyvodit z nich zkušenosti, může být zapotřebí přímá a hmatatelná podpora. Podmínky pro tuto počáteční přímou podporu musí být dostatečně jasné, např.:
 - Kapitálové granty.
 - Daňové úlevy na investice.
 - Úvěrové záruky.
 - Předmětné nabídky vlád, leteckých společností nebo letišť, které používají přístup založený na rozdílných nabídkách.
 - Zajistit snížené odbavovací poplatky pro letadla, která používají udržitelná letecká paliva.
- Je zapotřebí podpora výzkumu a podpora uvádění udržitelných leteckých paliv na trh:
 - Financování výzkumu a uvádění udržitelných leteckých paliv na trh by mělo být mobilizováno.

Všechna výše uvedená opatření a pobídky by přispěly k zavádění udržitelných leteckých paliv, jak je patrné v níže uvedeném grafu.



Překlad 11/2011 MS, ČAPPO

FuelsEurope, the voice of the European petroleum refining industry

FuelsEurope represents with the EU institutions the interest of 40 companies operating refineries in the EU. Members account for almost 100% of EU petroleum refining capacity and more than 75% of EU motor fuel retail sales.

Contact: **Daniel Leuckx**
T +32 2 566 91 17
daniel.leuckx@fuelseurope.eu
www.fuelseurope.eu