



New  
Direction



# OBCHODOVÁNÍ S EMISNÍMI POVOLENKAMI A LETECKÁ DOPRAVA

MAGDA KOMÍNKOVÁ



[newdirection.online](http://newdirection.online)



[@europeanreform](https://twitter.com/europeanreform)



[@europeanreform](https://www.instagram.com/europeanreform)



[NDeuropeanreform](https://www.facebook.com/NDeuropeanreform)



[contact@europeanreform.org](mailto:contact@europeanreform.org)

# New Direction



Founded by Margaret Thatcher in 2009 as the intellectual hub of European Conservatism, New Direction has established academic networks across Europe and research partnerships throughout the world.

**New Direction** is registered in Belgium as a not-for-profit organisation and is partly funded by the European Parliament.  
**REGISTERED OFFICE:** Rue du Trône, 4, 1000 Brussels, Belgium. **EXECUTIVE DIRECTOR:** Naweed Khan.

The European Parliament and New Direction assume no responsibility for the opinions expressed in this publication. Sole liability rests with the author.



## **Magda Komínková**

---

Vystudovala doktorský program  
Mezinárodní vztahy a evropská politika  
na Masarykově univerzitě v Brně. Ve výuce  
a výzkumu se věnuje především problematice  
institucí Evropské unie, politik EU, vztahu politických  
stran k EU a euroskepticismu.

	<b>ÚVOD</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>BOJ PROTI ZMĚNÁM KLIMATU</b>	<b>9</b>
1.1	Klimatická politika v EU	11
1.1.1	Pařížská dohoda	12
1.1.2	Zelená dohoda pro Evropu – převedení cílů do praxe	12
1.2	Cesta k realizaci Zelené dohody pro Evropu	18
1.2.1	Harmonogram po představení Zelené dohody pro Evropu	18
1.3	Je plnění cílů reálné?	19
<b>2</b>	<b>SYSTÉM EU ETS</b>	<b>21</b>
2.1.1	Systém obchodování s emisemi	22
2.1.2	Třetí fáze EU ETS (2013–2020)	24
2.1.3	Čtvrtá fáze EU ETS (2021–2030)	24
2.1.4	Bezplatné povolenky	25
2.1.5	Dražba povolenek	25
2.1	Letectví a ETS	26
2.1.6	Rozdělení povolenek ETS v rámci letecké dopravy	28
2.1.7	Potřeba hlubší reformy	30
<b>3</b>	<b>DOPRAVA A EMISE V EU</b>	<b>33</b>
3.1	Ekologičtější doprava v EU	34
3.1.1	Strategie udržitelné a inteligentní mobility	35
<b>4</b>	<b>LETECTVÍ</b>	<b>37</b>
4.1.1	Levné letenky	40
4.1.2	Evropská zpráva o životním prostředí v oblasti letectví	40
4.1	Iniciativy EU v letectví	40
4.1.3	Kritika CORSIA	44
4.2	Dopady pandemie COVID-19 na letectví	44
<b>5</b>	<b>PŘÍPRAVA NOVÝCH PRAVIDEL</b>	<b>47</b>
5.1	Veřejné konzultace	48
5.1.1	Veřejná konzultace týkající se udržitelných leteckých paliv – ReFuelEU Aviation	48
5.1.2	Veřejná konzultace týkající se příspěvku letectví k cílům Unie na snížení emisí	49
5.1.3	Veřejná konzultace týkající se EU ETS a aktualizovaných pravidel pro leteckou dopravu	49
<b>6</b>	<b>BALÍK FIT FOR 55</b>	<b>51</b>
6.1	Návrhy týkající se letecké dopravy	54
6.1.1	Reforma ETS	54
6.1.2	Příspěvek letectví k cíli Unie v oblasti snížení emisí	55
6.1.3	Udržitelná letecká doprava (ReFuelEU Aviation)	56
6.1.4	Programem kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví	57
6.1.5	Shrnutí návrhů týkajících se letectví	57
6.1.6	Kritika návrhů	57
6.1.7	Jaká bude finální podoba legislativních aktů?	59
<b>7</b>	<b>ZÁVĚR</b>	<b>61</b>
<b>8</b>	<b>SEZNAM ZKRATEK</b>	<b>63</b>
<b>9</b>	<b>SEZNAM ZDROJŮ</b>	<b>65</b>



# ÚVOD

**M**álokterým sektorem otřáslly a nadále i otřásají tak silné turbulence jako letectvím. Sektor letectví byl po dlouho dobu stabilně rostoucím odvětvím, ale pandemie COVID-19 během roku 2020 a 2021 zasadila celému odvětví velkou ránu. Na jaře 2020 se letecký provoz takřka zastavil. Od začátku roku 2021 krize postupně odeznívá a ve třetím červencovém týdnu narostl provoz na evropském nebi k 68 % oproti roku 2019 (EUROCONTROL 2021). Pro letecké společnosti ovšem problémy nekončí, protože cestujících je poměrně málo, což tlačí ceny letenek dolů. V červenci 2021 došlo v porovnání s dubnovými cenami k poklesu cen letenek z ČR o čtvrtinu. Pokles pokračuje i nyní, za posledních osm týdnů zlevnily letenky z ČR do celého světa o 19 %, v rámci EU dokonce o 24 % (E15 2021). Navíc se v tomto odvětví očekávají v příštích letech velké změny, které povede snaha snížit uhlíkovou stopu a zmenšit dopad na životní prostředí. Přes to všechno je letectví sektorem, u kterého se čeká opět kontinuální růst.

Protože je letecký průmysl velmi významným znečišťovatelem ovzduší, zaměřují se na něj stále více snahy EU o zlepšení klimatu a snížení množství skleníkových plynů. Evropská komise (Komise) během prázdnin představila s měsíčním zpožděním očekávaný legislativní balík **Fit for 55**,<sup>1</sup> legislativní cestu ke splnění Zelené dohody pro Evropu a evropského klimatického rámce. Balík, který byl představen 14. července 2021, obsahuje celkem 13 aktualizovaných nebo zcela nových legislativních návrhů, které mají přispět ke splnění klimatického cíle EU. Tím je snížení emise CO<sub>2</sub> o 55 % (oproti roku 1990) do roku 2030. Předložený

klimaticko-energetický balík představuje v politice ochrany klimatu přelomový a vysoce ambiciózní krok. Mezi roky 1990 a 2020 se totiž emise skleníkových plynů snížily asi o 1% ročně, celkově o 24 %. Plnění stanoveného plánu by znamenalo zvýšit tempo snižování na 3% ročně. S tím souvisí cíl zvýšit oproti roku 1990 podíl obnovitelných zdrojů (OZE) na výrobě energií na 40 %, tedy na dvojnásobek stavu roku 2020.

I když Evropská unie (Unie, EU) slibuje masivní finanční podporu, celkové náklady budou obrovské a ponese je koncoví uživatelé/spotřebitelé. Promítnou se přinejmenším do cen elektřiny, nových automobilů, dopravy, stavebních materiálů. EU a její občany tedy čeká dlouhý a bolestivý proces bez jasného výsledku. Stanovené klimatické cíle příliš neřeší politickou odpovědnost za celý projekt. V souvislosti s balíkem Fit for 55 je často zmiňována potenciální nespravedlnost a nerealistické cíle. Kritika směřuje také na to, že se plnění Zelené dohody pro Evropu stane projektem bohatých, elit a měst na úkor chudších obyvatel a venkovských oblastí.

Předložený balík nicméně nebyl žádnou novinkou – navazuje jednak na Zelenou dohodu pro Evropu a jednak byl uveden v legislativním plánu Komise na rok 2021. Navíc odkazuje na Pařížskou dohodu, ke které se EU zavázala již před lety. Ani členské státy by neměly být návrhem překvapeny, protože Evropská rada Komisi k předložení takto ambiciózní legislativy a ke zpřísnění klimatických cílů sama vyzvala.

EU je na začátku legislativního procesu a pro ČR bude důležité, aby se připravila zejména na své předsednictví. Ve druhé polovině roku 2022, kdy ČR převezme štafetu předsednictví v Radě EU, bude probíhat horká fáze vyjednávání o jednotlivých návrzích obsažených

<sup>1</sup> Název odkazuje na nový klimatický cíl Evropské unie z roku 2020. Tím je snížit do roku 2030 celkové množství emisí skleníkových plynů v EU alespoň o 55 % oproti roku 1990.

nejen v balíku Fit for 55, ale i v dalších spadajících pod Zelenou dohodu pro Evropu, které Komise plánuje předložit do konce roku 2021. České předsednictví do tohoto vyjednávání bude moci významně zasáhnout.

Z plánovaných novinek by měla mít výrazný dopad revize obchodování s emisními povolenkami (European Union Emissions Trading System, EU ETS). EU chce z emisních povolenek dotovat spotřebitelům vyšší náklady, ale tohle není řešení. Navrhovaný sociální fond ke zmírnění sociálně-ekonomických dopadů je k vyrovnání dopadu zcela nedostatečný. Návrh na rozšíření oblasti působnosti systému EU pro obchodování s emisemi na budovy a dopravu se navíc zdá být neuvážený a nedomyšlený. Nicméně je pravda, že špinavé provozy (letecká a námořní doprava) jsou v současném nastavení k těm čistým (např. železniční doprava) ve výhodě, a tato situace by měla být nějakým způsobem řešena. Právě letectví, kterému se bude text blíže věnovat, je historicky jedním z nejrychleji rostoucích zdrojů emisí skleníkových plynů. Bez ohledu na nedávné snížení provozu v důsledku pandemie COVID-19 se předpokládá, že dopady letecké dopravy na životní prostředí se budou dále zhoršovat. Letecká doprava je odvětví, které zažívalo kontinuální růst a pandemie COVID-19 bude pravděpodobně ve vývoji letecké dopravy pouze epizodou. Před pandemií COVID-19 předpokládal Eurocontrol roční nárůst emisí z evropské letecké dopravy do roku 2040 o 53% ve srovnání s rokem 2017. Před krizí COVID-19 Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization, ICAO) odhadovala, že do roku 2040 mohou emise z mezinárodního letectví vzrůst až o 150% ve srovnání s rokem 2020.

Klíčovým nástrojem pro řešení emisí CO<sub>2</sub> z letectví v EU je systém obchodování s emisními povolenkami. Ve veřejné konzultaci o aktualizovaných pravidlech pro letectví 91% respondentů souhlasí s tím, že by letectví mělo k opatřením v oblasti klimatu přispívat více.<sup>2</sup>

Struktura textu je následující: První část se obecně věnuje boji proti změnám klimatu na úrovni EU, následuje kapitola týkající se systému obchodování s emisními povolenkami. Poté se text věnuje problematice letecké dopravy a snahy o snižování emisí v rámci tohoto sektoru. Poslední a stěžejní část se zaměřuje na zmíněný balík Fit for 55 a konkrétně na návrhy, které usilují o revizi systému emisního obchodování a postupného rušení přidělování bezplatných povolenek pro leteckou dopravu, zavádění ekologických paliv a snižování emisí v mezinárodním letectví. Cílem této studie je představit snahy EU o snižování emisí skleníkových plynů se zaměřením se na leteckou dopravu, která zvyšuje svůj objem a tím i dopad na životní prostředí. Přesto jí společně s námořní dopravou nebyla věnována taková pozornost jako jiným druhům dopravy.

<sup>2</sup> Celkem 88 % respondentů uvedlo, že se domnívá, že tržní opatření mohou být účinná při řešení emisí z letectví v souladu s cíli v oblasti ochrany klimatu. V letech 2013 až 2020 bylo letectvím prostřednictvím systému EU ETS dosaženo odhadované čisté úspory 193,4 Mt CO<sub>2</sub>.

# BOJ PROTI ZMĚNÁM KLIMATU

Změna klimatu je neoddiskutovatelná. Probíhá a bude nadále měnit podobu světa. Během posledních dvou desetiletí bylo zaznamenáno 18 z nejteplejších roků v historii měření a stále častěji se v Evropě, ale i jinde, vyskytují extrémní projevy počasí – vlny veder, záplavy, silné bouřky, požáry apod. Vědci se shodují na tom, že pokud nenastane zásadní změna, do roku 2060 se teplota v důsledku globálního oteplování může zvýšit o více než 2 °C oproti úrovním před průmyslovou revolucí, a do konce století by mohla průměrná teplota vzrůst až o 5 °C. Nárůsty teplot s sebou nepřinášejí jen vlny veder a zhoršení životních podmínek, ale způsobují nevratné změny v ekosystémech a následný úbytek biologické rozmanitosti. Vyšší teploty a intenzivnější povětrnostní jevy budou mít s největší pravděpodobností za následek vysoké náklady pro ekonomiku EU a naruší schopnost zemí produkovat potraviny. Tento problém se samozřejmě netýká pouze Evropské unie, ale i zbytku světa. Důsledkem růstu teplot tedy mohou být následné vlny migrace z důvodu nedostatku potravy a z nárůstu počtu míst, která lidé nebudou moci obývat. Problémy týkající se životního prostředí mají také geopolitický a bezpečnostní rozměr – postupně mohou vést ke sporům o základní suroviny. Environmentální rizika jsou tedy komplexně propojena a nelze je od sebe oddělovat. Stejně tak dopady klimatických změn musí být vnímány v celé své šířce a komplexnosti. Společnost si musí na dopady změn klimatu postupně zvykat a měla by se na ně co nejdříve připravovat. Častější záplavy například mohou vést k tomu, že některé části světa budou pouze obtížně obyvatelné. S tím souvisí i dopad na sektor pojišťovnictví, který počítá s otřesem celého trhu (Hloušková, Dvořák 2020, Deloitte 2019).

Na tom, že jsou potřeba změny, panuje shoda. Způsob změny je nicméně politické rozhodnutí a shoda

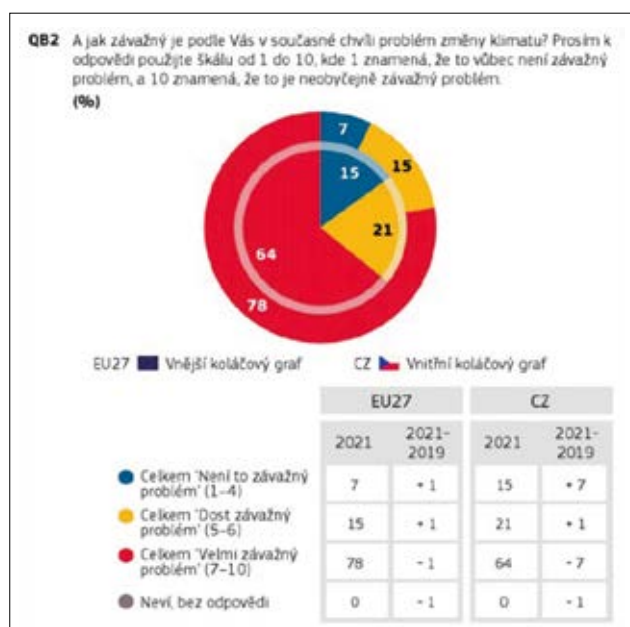
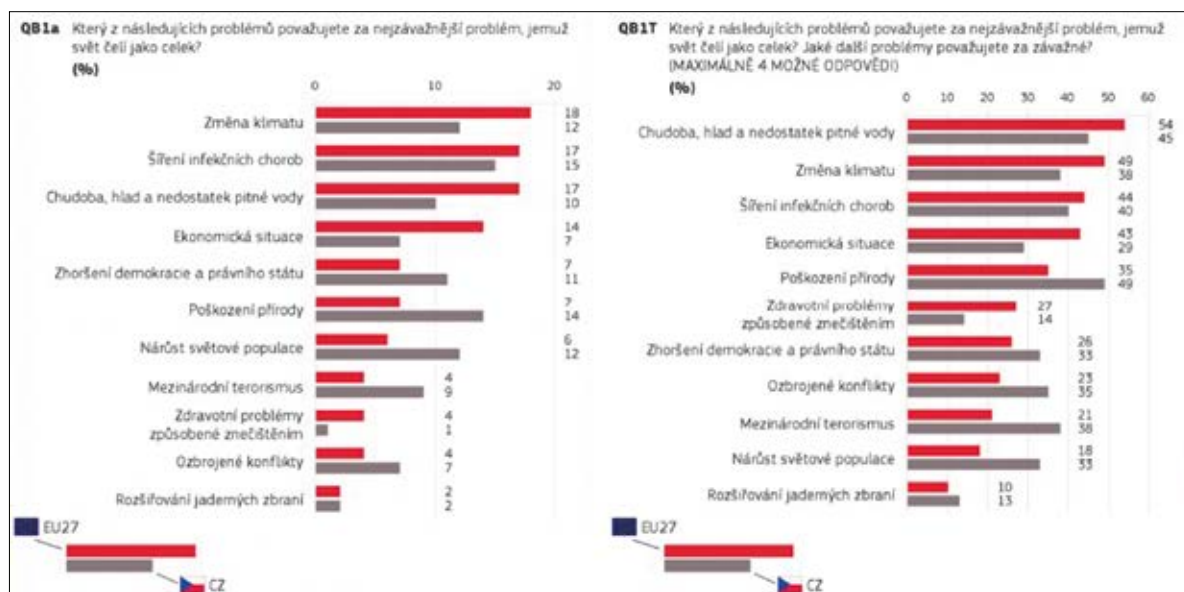
na něm neexistuje. Evropská unie od začátku svých snah představuje vysoce ambiciózní plány, a navíc její ambice stojí na poměrně naivní představě, že EU může být vývozcem norem a že její chování bude následovat zbytek světa – koncepce EU jako „soft power“ se nicméně příliš neosvědčila.

Z konzervativního pohledu jsou důležitější investice do vědy, výzkumu a vzdělání, než stanovení nereálných cílů, které následně odnášejí koncoví spotřebitelé. Zjednodušeně lze říci, že konzervativci prosazují ochranu krajiny a pestrý energetický mix místo tlaku na dodržování cílů týkajících se primárně skleníkových plynů.

Část konzervativní pravice dlouhodobě přistupovala k otázkám týkajících se životního prostředí pasivně. V současné době však nemají konzervativní politici s touto agendou problém a uvědomují si, jak je důležité nastalou situaci řešit. Jak již bylo řečeno, navrhují řešení částečně odlišná od těch, jež jsou v současné době na stole.

To, jak konzervativní část politického spektra tuto politiku vnímá, zapříčinil i zájem občanů o tuto oblast. Z kraje zájmu se v posledních dvou dekádách dostala tato agenda mezi mainstream politických debat. To potvrzují i pravidelné průzkumy mezi veřejností. Eurobarometr z roku 2017 uvedl, že ochrana přírody je důležitá nebo velmi důležitá pro 94 % občanů EU. V roce 2019 93 % občanů EU považovalo změnu klimatu za závažný problém, 79 % za velmi závažný a 92 % respondentů se domnívá, že je nezbytné, aby vlády členských zemí stanovily konkrétní cíle, jak do roku 2030 více využívat energii z obnovitelných zdrojů, přičemž 89 % dotázaných bylo toho názoru, že by vlády měly přijmout taková opatření, aby se

**Graf 1: Posun ve vnímání důležitosti agendy je nicméně patrný i v rámci ČR**



Zdroj: Eurobarometr č. 513 o změně klimatu, <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2273>

do roku 2030 podařilo zvýšit energetickou účinnost. Celkem 92% dotázaných – a v průměru více než 80% v každém členském státě – souhlasilo s tím, že by se emise skleníkových plynů měly snížit na minimum a u zbylých emisí by mělo docházet ke kompenzaci, aby se do roku 2050 podařilo vytvořit v EU klimaticky neutrální ekonomiku (Eurobarometr 2019). V době koronavirové pandemie nepřinesl poslední průzkum z července 2021 (průzkum probíhal od 15. března do 14. dubna 2021) odlišné výsledky. Jako vážný problém vnímá změnu klimatu více než devět z deseti dotázaných (93%) a za velmi vážný problém ji považuje téměř osm z deseti (78%). V odpovědi na otázku, který problém našeho světa je vůbec nejdůležitější,

více než čtvrtina respondentů (29%) zvolila buď změnu klimatu (18%), zhoršování stavu přírody (7%), nebo zdravotní problémy způsobené znečištěním (4%). Tohle jasně dokládá, že problém existuje a občané si jej uvědomují.

Výsledky za samotnou Českou republiku (ČR) jsou v určitém směru odlišné a vyplývá z nich, že téma není pro občany ČR tak palčivé jako pro průměr EU. Více než každý desátý respondent v Česku pokládá změnu klimatu za nejdůležitější problém, jemuž svět čelí (12% v porovnání s průměrem v EU ve výši 18%). Stejně jako v roce 2019 se změna klimatu umístila v Česku na třetím místě za šířením infekčních chorob

(15% oproti 17% v EU jako celku) a poškozením přírody (14% oproti průměru EU ve výši 7%). Téměř dvě třetiny respondentů považují změnu klimatu za velmi závažný problém (64%, méně než průměr EU ve výši 78%), což je pokles o sedm procentních bodů od roku 2019. Sedm z deseti respondentů v Česku je přesvědčeno o tom, že za řešení změny klimatu jsou odpovědné vlády států (70% oproti průměru EU ve výši 63%), což je nárůst o 14 procentních bodů od roku 2019, který je mnohem vyšší než u jiných účastní-

ků. Zhruba každý pátý respondent v Česku se domnívá, že je osobně odpovědný za řešení změny klimatu (22%, což je méně než průměr EU ve výši 41%). Polovina respondentů uvádí, že v posledních šesti měsících přijala opatření v boji proti změně klimatu (50%, což je méně než průměr EU ve výši 64%), ale tento podíl se zvýšil na téměř všechny respondenty, když byli požádáni, aby ze seznamu patnácti možných opatření vybrali ty, které se jich týkají (99%, v porovnání s průměrem EU ve výši 96%).

## 1.1 Klimatická politika v EU

Debata o klimatické politice dlouhodobě hýbe Evropskou unií a zelená politika a změny klimatu jsou její největší prioritou. Unie se zavázala dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality. Splnit tento cíl si vyžádá transformaci evropské společnosti a hospodářství. Ve svém úsilí není EU sama a spolupracuje s partnery po celém světě. Výsledkem těchto snah je **Pařížská dohoda**, která v současné době určuje cíle klimatické politiky ve většině států na světě – 195 signatářů, 191 účastníků (UN – Paris Agreement 2021). I přes zapojení většiny světa EU sama sebe prezentuje jako lídra a uvádí „EU stojí v čele boje proti změně klimatu. Díky svým odvážným politikám a opatřením se EU stává celosvětovým tvůrcem norem a na celém světě inspiruje k ambicím v oblasti klimatu.“

Politika týkající se klimatických změn je průřezovým tématem, jež se objevuje v dalších politikách Unie. Cíle, které si EU vytyčila, by se měly zrcadlit ve veškeré legislativní činnosti Unie, ne pouze v aktech primárně spojených s klimatickou politikou – jedná se např. o oblast energetiky, dopravy, společné zemědělské politiky, odpadů a další. Alespoň **30% celkových výdajů** z dlouhodobého rozpočtu EU na období 2021–2027 a nástroje Next Generation EU by mělo být zaměřeno na projekty související s klimatem.

Komise přijala 14. července 2021 soubor návrhů, které uzpůsobí politiky EU v oblasti klimatu, energetiky, dopravy a zdanění tak, aby se mohly podílet na snižování čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 **alespoň o 55%** oproti roku 1990.

Hlavní motto dokumentu je: „*Snížení emisí v příštím desetiletí zásadním způsobem přispěje k tomu, aby se Evropa stala do roku 2050 prvním klimaticky neutrálním kontinentem na světě a aby se Zelená dohoda pro Evropu stala skutečností.*“

Fit for 55 je nepochybně nejambicióznější ekologický plán z dílny Evropské komise. Má zcela změnit ekonomiku v Evropě, pokud europoslanci a členské státy schválí to, co Komise navrhuje. Návrh navazuje na Pařížskou dohodu a další akty týkající se ochrany klimatu.

Do roku 2017 snížila EU své emise o téměř 22% ve srovnání s rokem 1990.

Legislativa ohledně změn klimatu se dá obecně rozdělit do dvou skupin: mitigační (mířící na redukcí emisí) a adaptační, která již počítá s určitými změnami a snaží se zmírnit dopady a přizpůsobit se jim. Do první skupiny můžeme zařadit legislativu týkající se například emisního trhu, do druhé například opatření týkající se sucha a povodní (O Energetice 2016).

V rámci představení Agendy pro Evropu<sup>3</sup> předsedkyně Komise uvedla, že navrhne rozšířit systém obchodování s emisemi na námořní dopravu a postupně přidělovat méně bezplatných povolenek leteckým přepravcům. Navrhne také, aby se systém dále rozšířil na dopravu a stavebnictví (von der Leyen 2019). Při nástupu do funkce předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová zelenou politiku a ochranu klimatu zařadila mezi stěžejní výzvy celé Komise.<sup>4</sup> Podobný směr politiky je nastartován i na mezinárodní úrovni – v současné době reprezentován zejména Pařížskou dohodou.

<sup>3</sup> Kandidátka na funkci předsedkyně Evropské komise Ursula von der Leyenová přednesla nominační projev stanovující politické směry příští Komise pro roky 2019–2024.

<sup>4</sup> Ochrana klimatu byla v politice EU důležitá i před rokem 2019. Již od 70. let 20. století jsou vypracovávány pravidelné akční plány. První z nich byl připraven pro roky 1973–1976 a jeho cílem bylo např. snížit emise vozidel. V současné době se jedná o osmém akčním plánu pro životní prostředí. Kromě akčních plánů byly cíle stanovovány v rámci strategií a energetických balíčků (viz např. Fiala, Krutílek, Pitrová 2018).

**Graf 2: Ratifikace Pařížské dohody**



Zdroj: Rada EU – Pařížská dohoda, <https://www.consilium.europa.eu/cs/infographics/paris-agreement-eu/>

### 1.1.1 PAŘÍŽSKÁ DOHODA

Pařížská dohoda byla přijata smluvními stranami Rámcové úmluvy Organizace spojených národů (OSN) o změně klimatu v prosinci 2015. Dohoda provádí ustanovení Úmluvy a po roce 2020 plánuje navázat na dosud platný Kjótský protokol. Dohoda vstoupila v platnost již 4. listopadu 2016, tedy po necelém roce od jejího přijetí. Smluvními stranami jsou státy ze všech pěti kontinentů světa a s výjimkou Ruské federace zahrnují všechny významné producenty emisí skleníkových plynů, jako jsou například Čína a USA.<sup>5</sup> Dohodu ratifikovala také EU a všechny její členské státy.

Hlavní prvky Pařížské dohody:

1. udržet nárůst průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí a zasadit se o to, aby nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí, uznat, že by to výrazně snížilo rizika a dopady změny klimatu;

2. zvýšit schopnost přizpůsobit se nepříznivým dopadům změny klimatu a posilovat odolnost vůči změně klimatu a nízkoemisního rozvoje způsobem, který neohrozí produkci potravin;
3. sladit finanční toky s nízkoemisním rozvojem odolným vůči změně klimatu.

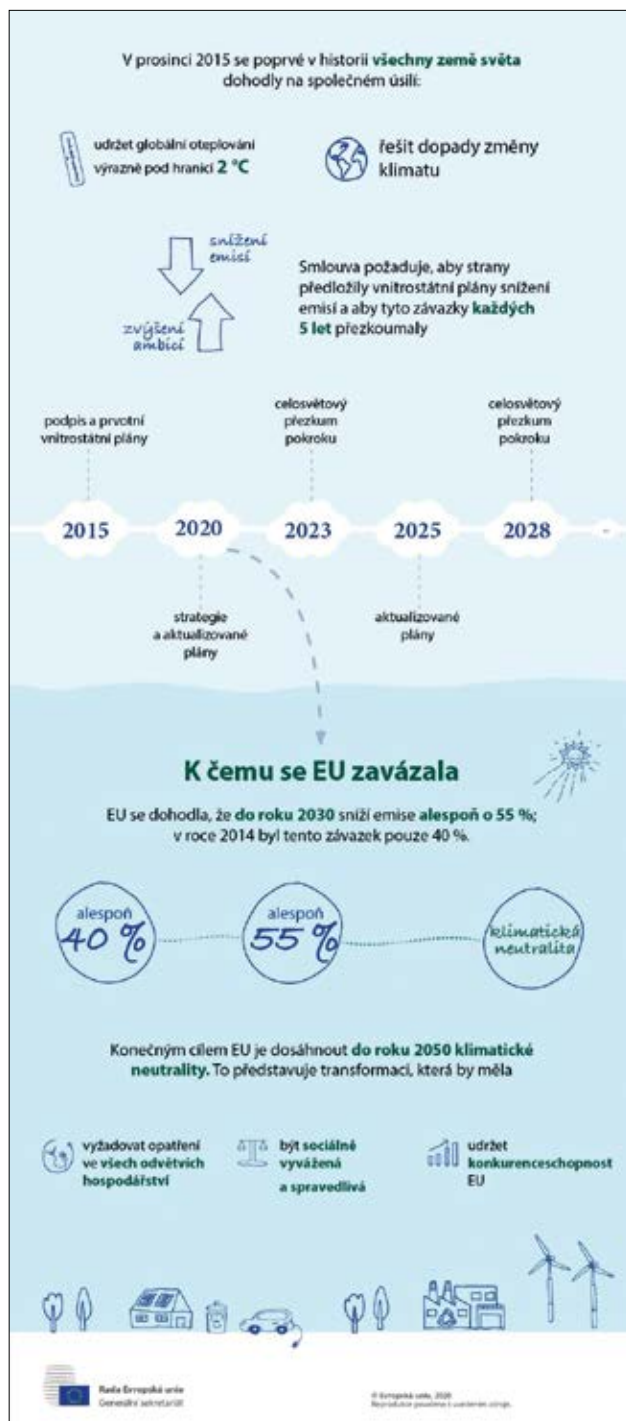
Problémem Pařížské dohody je vágnost ustanovení a nejasnost teplotních cílů. Úmluva stanovuje, že státy mají povinnost udržet nárůst průměrné globální teploty „výrazně pod hranicí 2 °C“ a usilovat o to, aby „nárůst teploty nepřekročil hranici 1,5 °C“. Při plnění cílů pak ovšem záleží na interpretaci tohoto ustanovení. Není tedy zcela jasné, kdy lze cíle považovat za naplněné.

### 1.1.2 ZELENÁ DOHODA PRO EVROPU – PŘEVEDENÍ CÍLŮ DO PRAXE

Evropská rada ve svých závěrech z června 2019 vyzvala k většímu úsilí v boji proti změně klimatu a požádala Komisi, aby pokročila v činnosti směřující k dosažení klimaticky neutrální EU v souladu s mezinárodními závazky na základě Pařížské dohody. Komise v prosinci 2019 představila očekávanou **Zelenou dohodu pro Evropu (European Green Deal)**, která zahrnuje

<sup>5</sup> Tehdejší prezident Donald Trump 1. června 2017 oznámil, že USA od Pařížské dohody odstoupí. Dne 20. ledna 2021, první den ve funkci, podepsal nový prezident USA Joe Biden opětovně přijetí Pařížské dohody.

**Graf 3: Pařížská dohoda: cesta EU k dosažení klimatické neutrality**



Zdroj: Rada EU – Pařížská dohoda: vstup v platnost, <https://www.consilium.europa.eu/cs/infographics/paris-agreement-ratification-v2/>

seznam konkrétních kroků s cílem dosáhnout v EU do roku 2050 klimatické neutrality. Následně v lednu 2020 byly představeny i finanční aspekty dohody.

Komise 11. prosince 2019 představila Zelenou dohodu pro Evropu – plán, který má učinit hospodářství EU udržitelné tím, že přemění výzvy v oblasti klimatu

Předsedkyně Komise Ursula von der Leyenová v projevu – *Moje agenda pro Evropu* – prohlásila: „Stát se prvním klimaticky neutrálním kontinentem na světě je největší výzvou a příležitostí naší doby. Musíme investovat do inovací a výzkumu, přetvořit naši ekonomiku a modernizovat naši průmyslovou politiku. Abychom dosáhli svého cíle, navrhnou v prvních 100 dnech svého funkčního období Zelenou dohodu pro Evropu. Ta bude zahrnovat i první evropský předpis o klimatu, ve kterém má být zakotven cíl dosáhnout klimatické neutrality do roku 2050.» (von der Leyen 2019).

a životního prostředí na příležitosti ve všech oblastech politiky. Zelená dohoda pro Evropu vytyčuje plán opatření na podporu účinného využívání zdrojů prostřednictvím přechodu na čisté oběhové hospodářství a zastavení změny klimatu, zabránění ztrátě biologické rozmanitosti a snížení znečištění. V plánu jsou uvedeny nutné investice a dostupné finanční nástroje a je v něm vysvětleno, jak zajistit spravedlivou a inkluzivní transformaci.

Zelená dohoda pro Evropu představuje předlohu a plán, na jehož základě má EU realizovat své ambice v oblasti klimatu. Uznává, že je třeba, aby všechna opatření a politiky EU hrály úlohu při dosahování klimatické neutrality, a stanoví plán pro legislativní a nelegislativní iniciativy, který EU pomůže tohoto cíle dosáhnout. Tato opatření se týkají odvětví, jako je průmysl, doprava a mobilita, energetika a finance.

Evropským právním rámcem pro klima, který je ústředním prvkem Zelené dohody pro Evropu, se politické závazky EU v oblasti klimatu stanou právní povinností. Vyjednávači Rady a Evropského parlamentu dosáhli předběžné politické dohody, která stanoví v právních předpisech cíl, jímž je klimaticky neutrální EU do roku 2050, a společný cíl v oblasti snížení čistých emisí skleníkových plynů (emise po odečtení pohlcení) do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990. Tento právní předpis stanoví rámec pro opatření, která mají EU a její členské státy přijmout za účelem postupného snižování emisí a v konečném důsledku dosažení klimatické neutrality v EU do roku 2050.

**Graf 4: Cíle Zelené dohody pro Evropu**

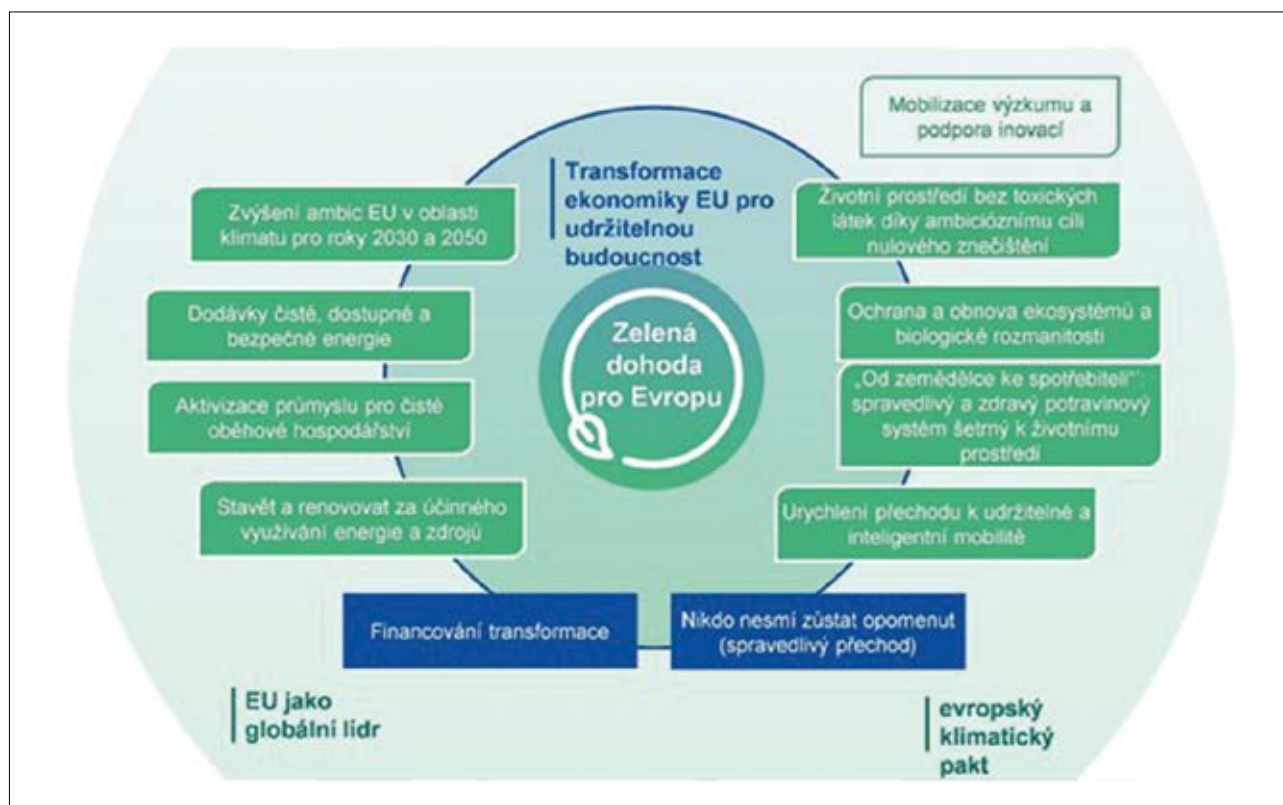


Zdroj: Komise – Co je Zelená dohoda pro Evropu?, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/859148/What\\_is\\_the\\_European\\_Green\\_Deal\\_cs.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/859148/What_is_the_European_Green_Deal_cs.pdf)

Zelená dohoda pro Evropu a plnění jejích cílů je hlavním legislativním úkolem Komise. Předsedkyně Komise deklarovala, že dotčena mají být všechna hospodářská odvětví. Některé oblasti, např. doprava,

stavebnictví, zemědělství a výroba energie, jsou odpovědné za významný podíl emisí skleníkových plynů. Dohoda má formu sdělení, konkrétní legislativní akty – směrnice/nařízení – Komise představuje postupně.

**Schéma 1: Jednotlivé prvky Zelené dohody**



Zdroj: Zelená dohoda pro Evropu, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX:52019DC0640>

### 1.1.3 OBSAH ZELENEJ DOHODY

Jednotlivé kapitoly Zelené dohody pro Evropu představují body, kterých by Komise chtěla do roku 2050 dosáhnout.

#### 1. Transformace ekonomiky EU pro udržitelnou budoucnost

##### Soubor hluboce transformativních politik

Za účelem realizace Zelené dohody pro Evropu se mají změnit politiky v oblasti dodávek čisté energie v rámci celé ekonomiky, v oblastech průmyslu, výroby a spotřeby, rozsáhlé infrastruktury, dopravy, potravin a zemědělství, stavebnictví, zdanění a sociálního zabezpečení.

##### Zvýšení ambic EU v oblasti klimatu pro roky 2030 a 2050

Komise již v rámci dlouhodobé strategie Čistá planeta pro všechny představila vizi, jak do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. Komise plánuje do března 2020 navrhnout první evropský „právní rámec pro klima“, aby stanovila podmínky pro účinnou a spravedlivou transformaci, garantovala předvídatelnost pro investory a zajistila, že transformace bude nezvratná.

Komise si dala za cíl do léta 2020 předložit plán (s posouzením dopadů) na odpovědné zvýšení cíle EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů pro rok 2030 nejméně na 50 % a směrem k 55 % ve srovnání s rokem 1990. Za účelem dosažení tohoto dalšího snížení emisí skleníkových plynů. Komise plánovala, že přezkoumá relevantní nástroje politiky v oblasti klimatu a v případě potřeby navrhne jejich revizi – konkrétně zmiňovala právě systém obchodování s emisemi včetně možného rozšíření obchodování s emisemi na nové sektory v EU.

Komise také plánovala navrhnout revizi směrnice o zdanění energie a dala si za cíl navrhnout využití ustanovení Smluv, které umožňují Evropskému parlamentu a Radě přijímat v této oblasti návrhy řádným legislativním způsobem (hlasováním kvalifikovanou většinou místo jednomyslnosti).

Komise v dohodě varovala před tzv. únikem uhlíku – buď tím, že dojde k přesunu výroby z EU do jiných zemí s nižší mírou ambicí ve snižování emisí, nebo protože budou produkty z EU nahrazeny uhlíkově náročnějšími dovezenými produkty. Komise také proto plánovala navrhnout pro

vybraná odvětví mechanismus kompenzačních opatření mezi státy v souvislosti s uhlíkem, aby se omezilo riziko úniku uhlíku. Tím by se zajistilo, že cena dovezených produktů bude přesněji odrážet jejich obsah uhlíku. Toto opatření by bylo navrženo tak, aby bylo v souladu s pravidly Světové obchodní organizace (World Trade Organization, WTO) a dalšími mezinárodními závazky EU. Bylo by alternativou opatření, která se zabývají rizikem úniku uhlíku v systému EU pro obchodování s emisemi.

##### Dodávky čisté, dostupné a bezpečné energie

Pro dosažení klimatických cílů pro roky 2030 a 2050 má význam další dekarbonizace energetického systému. Na výrobu a využívání energie připadá napříč hospodářskými sektory více než 75 % emisí skleníkových plynů v EU. EU chce vytvořit energetické odvětví, které bude založeno převážně na obnovitelných zdrojích, což bude doplněno rychlým vyřazením uhlí a dekarbonizací plynu.

Přechod na klimatickou neutralitu vyžaduje „inteligentní infrastrukturu“. Dle Komise bude nutné přezkoumat regulační rámec pro energetickou infrastrukturu, včetně nařízení o transevropských energetických sítích (Trans-European Networks for Energy, TEN-E). Tento rámec by měl podporovat zavádění inovativních technologií a infrastruktury, což zahrnuje mimo jiné inteligentní sítě, vodíkové sítě nebo zachycování, ukládání a využívání CO<sub>2</sub>, ukládání energie a také umožnění sektorové integrace.

##### Aktivizace průmyslu pro čisté oběhové hospodářství

Dosažení klimaticky neutrálního oběhového hospodářství vyžaduje plnou mobilizaci průmyslu. K transformaci určitého průmyslového sektoru je podle Komise třeba 25 let – doba jedné generace. Je tedy nutné přijmout rozhodnutí a zahájit aktivitu do roku 2025. Komise naplánovala na rok 2020 předložení průmyslové strategie EU, která se má zabývat dvojí výzvou: zelenou i digitální transformací.

Energeticky náročná průmyslová odvětví, např. ocelářství či výroba chemických produktů a cementu, jsou pro evropskou ekonomiku nepostradatelná. Dekarbonizace a modernizace tohoto odvětví má na plnění stanovených cílů zásadní význam. Akčním plánem pro oběhové hospodářství se má řídit transformace ve všech odvětvích. Nicméně činnost se má soustředit zejména na ta z nich, která jsou nejnáročnější z hlediska

zdrojů – patří mezi ně odvětví textilu, stavebnictví, elektroniky a plastů.

Důležité jsou rovněž spolehlivé, porovnatelné a ověřitelné informace. Společnosti, které tvrdí, že jsou jejich produkty či služby ekologické, by tato tvrzení měly doložit odkazem na standardní metodiku, která posoudí jejich dopady na životní prostředí. Elektronický pas produktu by např. mohl poskytovat informace o jeho původu a složení, možnostech opravy a rozebrání a o nakládání na konci životnosti.

### **Stavět a renovovat za účinného využívání energie a zdrojů**

Výstavba, využívání a renovace budov vyžaduje značné množství energetických a nerostných zdrojů (např. písku, šterku či cementu). Na budovy rovněž připadá 40 % spotřebované energie. Míra renovace fondu budov v členských státech se v současné době pohybuje mezi 0,4 až 1,2 %. Pro dosažení cílů EU v oblasti energetické účinnosti a klimatu ji však bude nutné nejméně zdvojnásobit. Souběžně s tím je pro 50 milionů spotřebitelů finančně náročné zajistit ve svých domovech odpovídající teplotu.

### **Urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě**

Na dopravu připadá čtvrtina skleníkových plynů produkovaných v EU a její podíl stále roste. K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 %. K tomuto snížení musí přispět jak silniční, tak i letecká, železniční a vodní doprava. Dosažení udržitelné dopravy znamená upřednostnit uživatele a nabídnout jim cenově dostupnější, dosažitelnější, zdravější a čistší alternativy k dopravním prostředkům, na které jsou v současnosti zvyklí.

Cena dopravy má dle Komise odrážet její dopad na životní prostředí a zdraví. Poskytování dotací na fosilní paliva se má ukončit a v souvislosti s revizí směrnice o zdanění energie se má Komise zaměřit na stávající osvobození od daně, včetně těch, která se uplatňují na letecká a námořní paliva. Komise navrhla rozšířit evropský systém obchodování s emisemi na námořní odvětví a snížit množství povolenek ze systému EU pro obchodování s emisemi, jež jsou zdarma přidělovány leteckým dopravcům.

### **Strategie „od zemědělce ke spotřebiteli“: vytvoření spravedlivého, zdravého potravinového systému šetrného k životnímu prostředí**

Produkce potravin i nadále znečišťuje ovzduší, vodu a půdu, přispívá k úbytku biologické rozmanitosti a změně klimatu a spotřebovává nadměrné množství přírodních zdrojů, přičemž částí potravin se navíc plýtvá. Rozpočet Společné zemědělské politiky (SZP) by měl výrazně přispívat na opatření v oblasti klimatu.

### **Ochrana a obnova ekosystémů a biologické rozmanitosti**

Všechny politiky EU by měly přispívat k zachování a obnově evropského přírodního bohatství. S tím by měla pomoci strategie v oblasti biologické rozmanitosti, na kterou navážou konkrétní kroky.

### **Životní prostředí bez toxických látek díky ambicióznímu cíli nulového znečištění**

K vytvoření životního prostředí bez toxických látek jsou zapotřebí další kroky, které zabrání vzniku znečištění, i opatření směřovaná k jeho sanaci a nápravě situace.

## **2. Začleňování hlediska udržitelnosti do všech politik EU**

### **Prosazování ekologického financování a investic a zajištění spravedlivé transformace**

Komise odhadla, že dosažení stávajících cílů v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 si vyžádá 260 miliard eur dodatečných ročních investic, tj. přibližně 1,5 % HDP roku 2018. Tento tok investic bude muset být dlouhodobě udržitelný. Na boj proti změně klimatu přispěje dle plánu nejméně 30 % prostředků Fondu InvestEU.

Kromě toho mají projekty podléhat kontrole z hlediska udržitelnosti, aby bylo možné prověřit, zda přispívají k cílům v oblasti klimatu, životního prostředí a v sociální oblasti. V rámci investičního plánu pro udržitelnou Evropu navrhla Komise mechanismus pro spravedlivou transformaci, včetně Fondu pro spravedlivou transformaci.

### **Fond pro spravedlivou transformaci**

Fond pro spravedlivou transformaci má poskytovat podporu všem členským státům EU. Soustředí se nicméně na území a regiony, kde má transformace spjatá s klimatem větší rozsah. Přidělování podpory vychází z objektivních a jasných kritérií.

Fond by měl přispět ke zmírnění socioekonomických dopadů v těch regionech a odvětvích, které jsou transformací dotčeny nejvíce, protože ve velké míře

**Schema 2: Plánovaný přínos Zelené dohody pro Evropu**

Zdroj: Komise – Zelená dohoda pro Evropu, [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_cs](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs)

využívají fosilní paliva nebo mají energeticky náročný průmysl. Aby se zdroje náležitě koncentrovaly na nejméně rozvinuté členské státy, zohledňuje se také hrubý národní důchod (HND) na obyvatele.

Je stanoven také horní limit. Členské státy, jejichž HND na obyvatele je nižší než 90 % průměru EU, by tak měly obdržet asi dvě třetiny prostředků z fondu.

### **Ekologizace vnitrostátních rozpočtů a vysílání správných cenových signálů**

Při transformaci hrají klíčovou úlohu vnitrostátní rozpočty. Větší využívání ekologických rozpočtových nástrojů pomůže přesměrovat veřejné investice, spotřebu a zdanění na ekologické priority. Dobře navržené daňové reformy mohou podpořit hospodářský růst a odolnost vůči klimatickým šokům a přispět ke spravedlivější společnosti a spravedlivé transformaci.

### **Mobilizace výzkumu a podpora inovací**

Aby si EU udržela konkurenční výhodu v oblasti čistých technologií, musí zvýšit zavádění ve velkém

a demonstrace nových technologií napříč odvětvími a na celém jednotném trhu a zároveň vytvořit nové inovativní hodnotové řetězce. Klíčovou úlohu při posilování vnitrostátních veřejných a soukromých investic má hrát v součinnosti s dalšími programy EU program Horizont Evropa. Nejméně 35% jeho rozpočtu má jít na financování nových řešení v oblasti klimatu.

### **Zapojení vzdělávání a odborné přípravy**

Školy, vzdělávací instituce a vysoké školy mají předpoklady pro to, aby zapojily žáky, rodiče a širší komunitu do změn, které jsou pro transformaci důležité. Komise poskytuje členským státům nové finanční zdroje na zvýšení udržitelnosti školních budov a provozu.

### **Ekologické motto: „neškodit“**

Všechny činnosti a politiky EU by měly vést k tomu, aby EU pomohla dosáhnout přechodu k udržitelné budoucnosti. Na základě veřejných konzultací, určení environmentálních, sociálních a hospodářských dopadů a analýzy toho, jak jsou zasaženy malé a střední podniky a podporovány nebo omezovány inovace,

přispívají posouzení dopadů k tomu, aby se účinná politická rozhodnutí činila s minimálními náklady a v souladu s cíli Zelené dohody.

### 3. EU jako globální lídr

Globální výzvy spojené se změnou klimatu a zhoršováním životního prostředí vyžadují celosvětovou reakci. EU chce i nadále zajišťovat, aby Pařížská dohoda zůstala potřebným mnohostranným rámcem pro boj proti změně klimatu. EU by rovněž měla posílit stávající iniciativy a spolupracovat se třetími zeměmi na průřezových otázkách týkajících se klimatu a životního prostředí. To může zahrnovat ukončení celosvětových dotací na fosilní paliva v souladu se závazky skupiny G20, postupné ukončování financování infrastruktury pro fosilní paliva multilaterálními institucemi, posílení udržitelného financování, postupné ukončování

veškeré nové výstavby uhelných elektráren a opatření na snížení emisí metanu.

EU plánuje nadále prosazovat své environmentální cíle a normy v úmluvách OSN o biologické rozmanitosti a klimatu a posilovat svou zelenou diplomacii. Prostřednictvím skupiny G7, skupiny G20, mezinárodních úmluv a dvoustranných vztahů bude přesvědčovat ostatní, aby zvýšili své úsilí. EU chce rovněž využívat obchodní politiku k zajištění udržitelnosti.

### 4. Čas jednat společně: evropský klimatický pakt

Aby byla Zelená dohoda pro Evropu úspěšná, je nezbytné zapojit a angažovat veřejnost a všechny zúčastněné strany. Měl by existovat prostor pro to, aby lidé mohli vyjadřovat své myšlenky a spolupracovat (KOM(2019)640, Komínková 2020b).

## 1.2 Cesta k realizaci Zelené dohody pro Evropu

Komise v rámci Zelené dohody postupně představuje iniciativy, které hodlá během několika příštích let předložit. Součástí je i legislativní balík Fit for 55. Počet návrhů týkajících se oblasti klimatu ještě není konečný. Do konce roku 2021 by měly být předloženy legislativní i nelegislativní návrhy týkající se oběhového hospodářství, biologické rozmanitosti a udržitelné a inteligentní mobility (KOM(2020)690).

### 1.2.1 HARMONOGRAM PO PŘEDSTAVENÍ ZELENÉ DOHODY PRO EVROPU

- 11. prosince 2019 – Představení Zelené dohody pro Evropu
- 14. ledna 2020 – Představení investičního plánu Zelené dohody pro Evropu a mechanismu pro spravedlivou transformaci
- března 2020 – Návrh evropského právního rámce pro klima, jehož úkolem je zajistit do roku 2050 klimatickou neutralitu EU
- 10. března 2020 – Přijetí evropské průmyslové strategie – plánu, který má hospodářství připravit na budoucí roky
- 11. března 2020 – Předložení návrhu akčního plánu EU pro oběhové hospodářství, který se zaměřuje na udržitelné využívání zdrojů
- 20. května 2020 – Představení strategie EU v oblasti biologické rozmanitosti do roku 2030 v zájmu ochrany ohrožených přírodních zdrojů naší planety; Představení strategie „Od zemědělece ke spotřebiteli“,

jejímž účelem je lépe zajistit udržitelnost našich potravinových systémů

- 8. července 2020 – Schválení strategie EU pro integraci energetického systému a strategie EU pro vodík, jež mají vytyčit cestu k plně dekarbonizovanému, účinnějšímu a více propojenému energetickému odvětví
- **17. září 2020 – Představení plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030**
- 14. října 2020 – Představení návrhů – Vlna renovací budov; Strategie pro metan; Strategie pro udržitelnost chemických látek
- 19. listopadu 2020 – Představení návrhu – Obnovitelné zdroje energie na otevřeném moři
- 9. prosince 2020 – Představení návrhu – Evropský klimatický pakt
- 10. prosince 2020 – Představení návrhu – Evropská bateriová aliance
- 18. ledna 2021 – Představení návrhu – Nový evropský Bauhaus
- 24. února 2021 – Představení návrhu – Nová strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu
- 25. března 2021 – Představení návrhu – Akční plán pro ekologické zemědělství
- 12. května 2021 – Představení návrhu – Akční plán pro nulové znečištění
- 17. května 2021 – Představení návrhu – Udržitelná modrá ekonomika
- 14. července 2021 – **Realizace Zelené dohody pro Evropu (Fit for 55)**

## Právní rámec pro klima

- Právní rámec EU pro klima převádí politický příslib Zelené dohody pro Evropu o dosažení klimatické neutrality v Unii do roku 2050 na právní závazek.
- Dohoda mezi Radou a Parlamentem z konce června 2021 zvyšuje cíl redukce emisí do roku 2030 ze 40 % na nejméně 55 % v porovnání s hodnotami z roku 1990. S pomocí zachycování uhlíku by emise mohly klesnout až o 57 %.
- Nová právní úprava zároveň poskytuje evropským občanům a podnikům právní jistotu a předvídatelnost, aby se mohli řádně připravit na přechod ke klimatické neutralitě.
- Po roce 2050 by EU měla usilovat o dosažení záporných emisí.
- Komise by měla navrhnout střednědobý cíl Unie v oblasti redukce emisí do roku 2040, a to do šesti měsíců od prvního globálního hodnocení v roce 2023 provedeného v rámci Pařížské dohody.
- Do 30. září 2023 a poté každých pět let posoudí Komise společný pokrok všech zemí EU. Hodnocení se rovněž zaměří na soulad vnitrostátních opatření s cílem EU dosáhnout do roku 2050 klimatickou neutralitu.

### 1.3 Je plnění cílů reálné?

Ursula von der Leyenová ve svém projevu, se kterým se ucházela o místo předsedkyně Komise, naznačila směr, kterým by se politika její Komise měla ubírat. Projev musela von der Leyenová přizpůsobit novému složení Parlamentu. Ten je od voleb v roce 2019 „zelenější“.

Následně předložená Zelená dohoda pro Evropu je jasným příkladem produktu evropské integrace po Maastrichtské smlouvě. Jedná se tedy o výraznou snahu posunout kompetence směrem k nadnárodní struktuře, a tedy o „obsazení“ dalších politik, které si EU bere pod svá křídla. Posun v integraci není jen horizontální, ale také jde o výrazné prohloubení integračních snah v oblasti klimatické politiky.

Zelená dohoda pro Evropu včetně dalších právních aktů řešících i její realizaci (Fit for 55) není prvním velkým projektem Evropské unie. V nedávné historii jsme se mohli setkat s Lisabonskou strategií z roku 2000, která nezaznamenala velký úspěch, a následně se strategií Evropa 2020, která se důkladněji věnovala i klimatickým cílům (konkrétně – snížení emisí skleníkových plynů o 20 % oproti úrovním roku 1990, zvýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů v konečné spotřebě energie na 20 % a posun ke zvýšení energetické účinnosti o 20 %). Tato strategie již vypršela, ale v podstatě se na ni zapomnělo ještě dříve, než přišel její konec. Svůj podíl na tom má zejména to, že cíle nebyly právně závazné a vymahatelné, jejich plnění

tedy záviselo na rozhodnutí členských států. V tomto se výrazně odlišuje od Zelené dohody pro Evropu, která cíle v rámci klimatického paktu převede ze slibů k právnímu závazku. Zda to EU s plněním pomůže, se uvidí za několik let. Každopádně se Unie v rámci svých dlouhodobých strategií posunula k lepší vymahatelnosti svých cílů. Od zbylých dvou strategií se odlišuje také v tom, že se zaměřuje na ochranu klimatu a všechny ostatní politiky mají tomuto tématu podléhat. Časový horizont má být v případě Zelené dohody třikrát delší (30 let) než v předchozích případech (desetileté strategie). Je tedy otázkou, zda monotematicnost a delší časový horizont může EU pomoci, či nikoliv. Je možné, že delší časový horizont způsobí to, že se plnění cílů odloží „na lepší dobu“ a poté bude jejich splnění časově nereálné. Problémem ve splnění cílů může být také množství právních aktů, které byly/ mají být předloženy. I přes monotematicnost dohody je zapojena většina oblastí politiky (např. doprava, zemědělství, průmysl, stavebnictví...).

Problematickým faktorem bude s největší pravděpodobností i to, že Zelená dohoda a akty na ni navázané počítají s technickým pokrokem, kterého zatím nebylo dosaženo. V neposlední řadě bude plnění cílů nesmírně finančně náročné. EU v době koronavirové pandemie poskytuje prostředky k opětovnému nastartování ekonomik a z důvodu nedostatku finančních prostředků byl změněn návrh Víceletého finančního rámce (VFR). Navíc se zavázala, že se při dosahování

klimaticky neutrální ekonomiky do roku 2050 „na nikoho nezapomene“ a bude poskytovat dostatečnou podporu (Komínková 2020c).

Jednoduše řečeno, pokud odhlédneme od toho, zda lze klimatické změny zvrátit, či nikoliv, kroky navrho-

vané Komisí nemusí vést k cílům, které byly stanoveny a kterých se má dosáhnout do roku 2030, respektive 2050. Jak je výše zřejmé, problematických bodů je hned několik a ve společnosti není cítit velké odhodlání k razantním změnám celé struktury hospodářství.

# SYSTÉM EU ETS

Snižování emisí skleníkových plynů je jednou z hlavních výzev současné doby. EU sice vytyčila v souvislosti se změnou klimatu řadu cílů, jichž má být dosaženo do roku 2020, 2030 a 2050, ale jejich plnění zatím vázne. Navíc Komise tvrdí, že je potřeba výrazně zrychlit, pokud mají být cíle alespoň částečně dodrženy.<sup>6</sup>

**Systém EU pro obchodování s emisními povolenkami (European Union Emissions Trading System, EU ETS)** je jednou z klíčových politik EU v oblasti zmírňování změny klimatu a zároveň se jedná o první

vých plynů, které mohou určitá průmyslová odvětví vypouštět do ovzduší. Počet emisních povolenek je zastropován na určité úrovni, kterou určuje EU, a podnikům se jednotlivé povolenky přidělují nebo si je tyto podniky kupují. Strop je v průběhu času snižován, aby se i množství emisí postupně snižovalo. V letech 2013–2020 se obchodování s povolenkami účastnilo více než jedenáct tisíc firem. Patří mezi ně elektrárny a spalovací zařízení s výkonem nad 20 MW, rafinérie, koksárny, železárny a ocelárny, cementárny, výrobci skla, keramiky a cihel, celulózky a papírny, výrobci

**EU tvrdí, že systém EU ETS snížil mezi lety 2005 a 2019 emise přibližně o 35 %.**

uhlíkový trh na světě. Jeho účelem je poskytnout účinný mechanismus ke snížení emisí. V rámci EU ETS musí společnosti na pokrytí svých emisí uhlíku získat povolenky. Základní možností je přitom nakoupit je v dražbě, ale mohou být také přiděleny bezplatně (Evropský účetní dvůr 2020).

Systém EU ETS se uplatňuje od roku 2005<sup>7</sup> a byl zřízen na podporu snižování emisí skleníkových plynů nákladově efektivním a ekonomicky účinným způsobem. Systém<sup>8</sup> se snaží omezovat objem skleníko-

hliníku a chemický průmysl. Systém EU ETS pokrývá takřka polovinu všech emisí oxidu uhličitého v EU.

Schéma obchodu s emisemi se týká velkých zdrojů emisí, jakými jsou například producenti energie, a je zakotveno ve směrnici č. 87/2003. EU ETS se týká:

- oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>) CO<sub>2</sub>
  - výroba elektřiny a tepla,
  - energeticky náročná průmyslová odvětví včetně ropných rafinérií, oceláren a výroby železa, hliníku, kovů, cementu, vápna, skla, keramiky, buničiny, papíru, lepenky, kyselin a sypkých organických chemikálií,
  - komerční letectví v rámci EHP;
- oxid dusný (N<sub>2</sub>O) z výroby kyseliny dusičné, adipové a glyoxylové a glyoxalu;
- perfluorované uhlovodíky (PFC) z výroby hliníku.

<sup>6</sup> Obecně lze říci, že cíle EU bývají stanovovány velice ambiciózně (nereálně), a pravidelně dochází k tomu, že nejsou naplněny. Obzvláště viditelné to je u dlouhodobých strategií, jako byla Lisabonská strategie a Strategie Evropa 2020.

<sup>7</sup> Zelená kniha o obchodování s emisemi skleníkových plynů v Evropské unii zahájila celoevropskou debatu o vhodnosti a možném fungování obchodování s emisemi skleníkových plynů v EU. Ve svých závěrech z 8. března 2001 Rada uznala důležitost Evropského programu pro změnu klimatu. Šestý akční program Společenství pro životní prostředí, zavedený rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002, určil změnu klimatu jako prioritu k řešení a stanovil, že do roku 2005 bude pro celé Společenství vytvořen systém pro obchodování s emisemi (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 87/2003).

<sup>8</sup> Systém EU ETS je upraven směrnicí z roku 2003 (směrnice o EU ETS),

pozměněnou v roce 2018, a několika rozhodnutími a nařízeními Komise.

## Nařízení o sdílení úsilí

- Emise skleníkových plynů z odvětví, která do oblasti působnosti systému EU pro obchodování s emisemi nespádají, jsou regulovány nařízením o sdílení úsilí.
- Komise představila návrh o sdílení úsilí v červenci 2016.
- Nařízení stanoví pro členské státy závazné cíle snižování emisí pro období 2021–2030 v odvětvích, která nespádají do oblasti působnosti systému EU ETS.
- Dotčenými odvětvími jsou mimo jiné stavebnictví, zemědělství (jiné emise než CO<sub>2</sub>), nakládání s odpady a doprava (vyjma letecké a mezinárodní lodní dopravy).
- Cílem nařízení je zajistit, aby v odvětvích, na něž se vztahuje sdílení úsilí, bylo do roku 2030 dosaženo cíle EU spočívajícího ve 30% snížení emisí skleníkových plynů oproti úrovním z roku 2005.
- Týká se stavebnictví, zemědělství (jiné emise než CO<sub>2</sub>), nakládání s odpady a dopravy (vyjma letecké a mezinárodní lodní dopravy).

V současnosti je systém EU ETS definován platnou Směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2018/410 ze dne 14. března 2018, kterou se mění směrnice 2003/87/ES za účelem posílení nákladově efektivních způsobů snižování emisí a investic do nízkouhlíkových technologií a rozhodnutí. Od roku 2005 proběhly zatím tři obchodovací fáze ETS. Nyní začíná fáze čtvrtá, která probíhá od roku 2021 do roku 2030.

**EU ETS je jedním ze dvou základních pilířů klimatické politiky EU**, jejímž cílem je snížit emise skleníkových plynů (druhým je rozhodnutí a nařízení o sdílení úsilí). EU ETS se obecně vztahuje na odvětví těžkého průmyslu a zařízení na výrobu elektřiny (společně označovaná jako „stacionární zařízení“) a také letectví a účastní se jej všechny členské státy EU a dále Norsko, Lichtenštejnsko a Island. V současnosti se nachází ve své čtvrté fázi (2021–2030). Jeho první tři fáze probíhaly od roku 2005 do roku 2007, od roku 2008 do roku 2012 a od roku 2013 do roku 2020 (Evropský účetní dvůr 2020). Ve fázi 1 a 2 bylo bezplatné přidělování povolenek založeno na historických údajích o emisích. Vedlo to k tomu, že řadě provozovatelů bylo přiděleno příliš mnoho povolenek, zejména uváží-li se pokles produkce způsobený hospodářskou recesí v roce 2008.

Systém EU ETS:

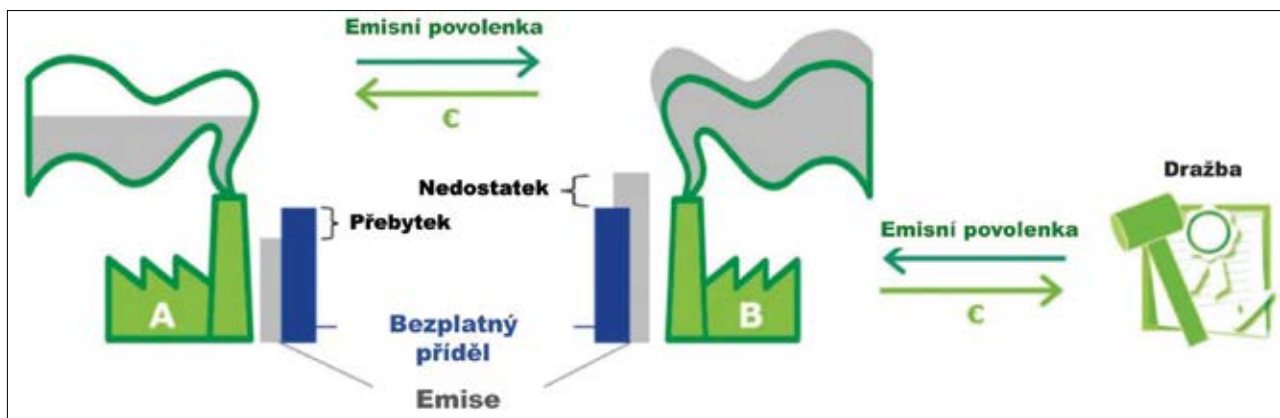
- působí ve všech členských státech EU + na Islandu, v Lichtenštejnsku a Norsku (státy EHP-ESVO),
- omezuje emise z přibližně 11 000 podniků v energetickém a zpracovatelském průmyslu i leteckých společnostech působících mezi těmito zeměmi,
- pokrývá přibližně 40 % emisí skleníkových plynů v EU.

### 2.1.1 SYSTÉM OBCHODOVÁNÍ S EMISEMI

EU ETS funguje jako obchodní systém, v němž jsou stanoveny emisní stropy (cap-and-trade). Emisní obchodování má být nástroj motivující ke snižování emisí skleníkových plynů a k modernizaci. Právní předpisy určují maximální počet dostupných emisních povolenek za rok („strop“) a zároveň se vytváří trh, na němž se s povolenkami obchoduje. Provozovatelé zařízení potřebují povolenku na každou vypouštěnou tunu ekvivalentu oxidu uhličitého. Povolenky se získávají buď formou aukcí, při nichž je provozovatelé zařízení musejí vydražit, nebo zdarma. Provozovatelé mohou povolenky nakupovat také na specializovaných trzích nebo od sebe navzájem.

Po každém roce musí zařízení odevzdat dostatek povolenek, aby plně pokrylo své emise, jinak se ukládají vysoké pokuty. Pokud zařízení sníží své emise, může si ponechat rezervní povolenky k pokrytí svých budoucích potřeb nebo je prodat jinému zařízení, které povolenky nemá.

Od počátku fungování systému ETS činí celkové příjmy z povolenek 69,7 miliard eur. Z toho necelých 28 %, tedy 19,2 miliard eur, bylo vybráno jen v roce 2020. Příjmy připadají členským státům a alespoň 50 % z nich má být použito na klimatické účely (Europeum 2021).



Zdroj: Evropský účetní dvůr, převzato z příručky Evropské komise – EU ETS Handbook, 2015, [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/ets\\_handbook\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/ets_handbook_en.pdf)

Emise zahrnuté pod systémem EU ETS doposud klesaly rychleji než ty, které v něm zahrnuté nejsou, např. emise z dopravy, budov, zemědělství či odpadů. Zatímco emise z energetického sektoru klesly v tomto časovém období o 28 %, emise z průmyslu po celou dobu stagnovaly a klesly pouze o 2 %, a emise z letecké dopravy v rámci EU dokonce za sledované období stouply o 4 %. Podle analytiků jsou na vině především příliš štědře alokované povolenky zdarma pro tyto dvě odvětví, které naruší zamýšlený efekt rostoucí ceny povolenky (Europeum 2021).

Požadavek, aby provozovatelé nakupovali<sup>9</sup> své povolenky formou dražby, zohledňuje zásadu „znečišťovatel platí“ a motivuje ke snižování emisí skleníkových plynů více než bezplatné poskytování povolenek. Bezplatné povolenky se měly přidělovat tak, aby:

- 1) omezovaly riziko úniku uhlíku (přesouvání výroby do zahraničí tak, že to vede ke zvýšení celosvětových emisí skleníkových plynů);
- 2) motivovaly k dekarbonizaci (zamezení nárůstu emisí skleníkových plynů) tím, že se pro přidělování bezplatných povolenek budou uplatňovat referenční hodnoty stanovené na základě výsledků nejlepších provozovatelů v daném odvětví. To by mělo provozovatele méně efektivních zařízení motivovat ke snížení emisí a zároveň oceňovat provozovatele zařízení s dobrými výsledky. Do roku 2012 získávala všechna odvětví většinu svých povolenek zdarma (Evropský účetní dvůr 2020).

Uplatňováním zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ na uhlíkové náklady lze výrobce a spotřebitele

motivovat ke změně chování a snížení emisí. V posouzení dopadů pro fázi 4 EU ETS se uvádí, že bezplatné přiděly povolenek nejsou dle Účetního dvora zcela v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“, protože motivace snižovat emise, kterou tato zásada přináší, při bezplatném přidělování klesá.

#### *Příklad obchodování s emisními povolenkami*

V tomto příkladu obdrží továrna A více bezplatných povolenek, než kolik potřebuje na pokrytí svých emisí. Přebytek si může buď ponechat, nebo prodat. Továrně B bezplatně přidělené povolenky k pokrytí jejích emisí nestačí, a chybějící množství musí tedy získat v dražbě nebo od jiných provozovatelů (pokud nemá zásoby povolenek z předchozích let) (Evropský účetní dvůr 2020).

V prosinci 2019 se EU a Švýcarsko dohodly na propojení svých systémů pro obchodování s emisemi. Propojením obchodních systémů stanovujících stropy emisí se může zvýšit dostupnost příležitostí ke snížení emisí a zlepšit nákladová efektivnost obchodování s emisemi.

Pracovní program Komise na rok 2021 se zaměřil na řešení řady otázek souvisejících s dopravou, mezi něž patří např. přezkum systému EU ETS, infrastruktura pro alternativní paliva, výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub>, inteligentní dopravní systémy, TEN-T, iniciativa pro železniční koridory (včetně revize nařízení o evropské železniční síti zajišťující konkurenceschopnost nákladní dopravy) (Komínková 2021a).

Směrnice o EU ETS stanoví, že členské státy musí nejméně polovinu příjmů z dražby povolenek použít na opatření v oblasti klimatu a energetiky. Podle údajů

<sup>9</sup> Jednotkou, s kterou se na Evropském trhu s povolenkami obchoduje, je tzv. EU Allowance Unit (EUA), která se rovná jednotce stanovené v rámci Kjótského obchodování Assigned Amount Unit (AAU). Jedna jednotka odpovídá jedné tuně ekvivalentu CO<sub>2</sub> (tedy CO<sub>2</sub> či jiného skleníkového plynu) (OEnergetice 2016).

Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) bylo mezi lety 2013 a 2020 přes 6,66 miliardy povolenek ve fázi 3 EU ETS (2013–2020) přiděleno bezplatně. Ceny povolenek v tomto období kolísaly, nicméně stouply z méně než 3 eur přibližně na 25 eur. Pokud by se dražilo více povolenek pro průmysl, mohlo by to přinést členským státům dodatečné příjmy. Komise zjistila, že výnosy členských států z dražeb v období od roku 2012 do června 2019 dosáhly 42 miliard eur.

Do roku 2020 bylo cílem snížit emise zahrnuté v rámci ETS o 21% oproti referenčnímu roku 2005. Do roku 2030 je nyní cíl stanoven na 43% snížení, opět oproti roku 2005. Avšak v návaznosti na zvýšení unijního cíle snížení emisí skleníkových plynů o alespoň 55% do roku 2030 oproti roku 1990 dojde ke zvýšení cíle pro ETS (Europeum 2021).

V době ekonomické krize ceny emisních povolenek výrazně klesaly, a tím pádem neplnily zcela svůj účel.

### 2.1.2 TŘETÍ FÁZE EU ETS (2013–2020)

Systém EU ETS byl do konce roku 2020 ve své třetí fázi. K hlavním změnám oproti předchozím dvěma fázím patří:

- Místo předchozího systému národních limitů platil jednotný strop pro emise v celé EU.
- Výchozí metodou pro přidělování povolenek byla aukce (namísto bezplatného přidělování), na povolenky zdarma se vztahují harmonizovaná pravidla přidělování.
- Zahrnuto je více sektorů.
- 300 milionů povolenek vyčleněných z rezervy New Entrants Reserve (NER) na financování zavádění inovativních technologií pro obnovitelné zdroje energie a zachycování a ukládání uhlíku prostřednictvím programu NER 300.

### 2.1.3 ČTVRTÁ FÁZE EU ETS (2021–2030)

Legislativní rámec systému EU pro obchodování s emisemi pro období po roce (fáze 4) byl revidován začátkem roku 2018. Cílem revize bylo dosáhnout cílů EU v oblasti snižování emisí do roku 2030 v souladu s rámcem politiky v oblasti klimatu a energetiky a v rámci příspěvku EU k Pařížské dohodě.

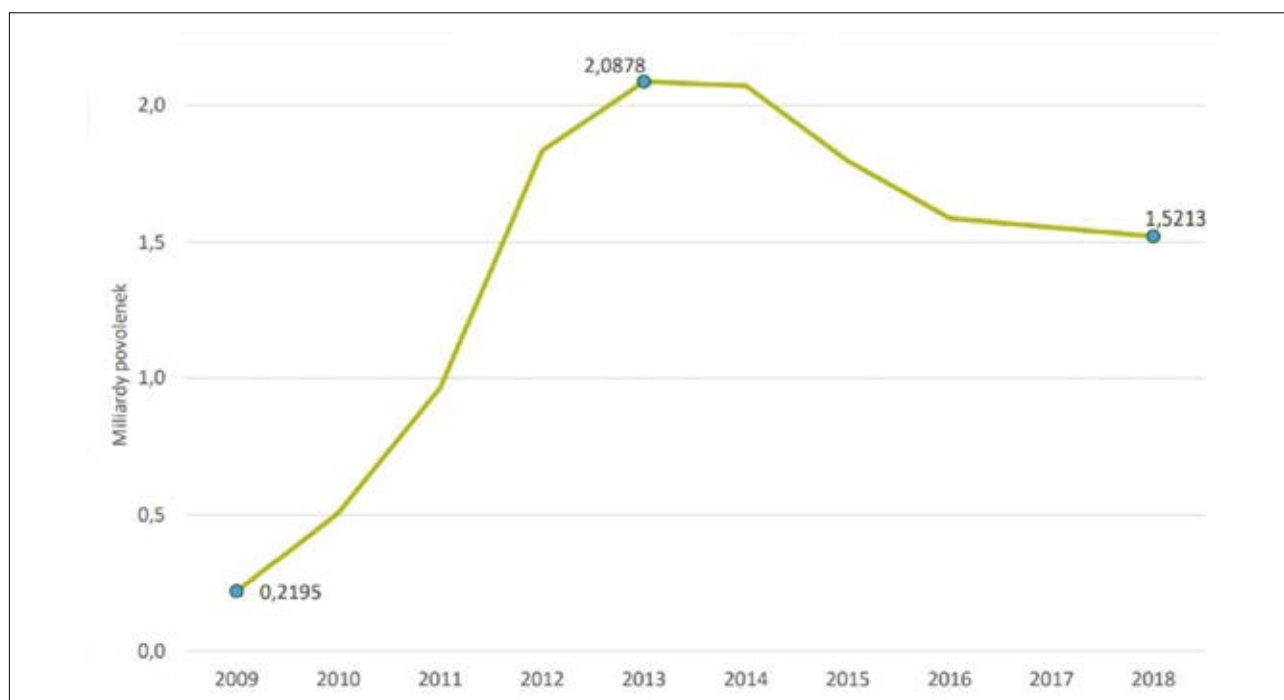
Revize se zaměřila na:

- Posílení systému EU ETS – snižování počtu povolenek o 2,2% ročně od roku 2021 (oproti současným 1,74%) a posílení Rezervy tržní stability.

**Graf 5: Cena (v eurech) evropských emisních povolenek ve fázi 2 a 3 EU ETS (do 30. prosince 2019)**



Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit – [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_18/SR\\_EU-ETS\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_CS.pdf)

**Graf 6: Přebytek povolenek v systému EU ETS**

Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit – [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_18/SR\\_EU-ETS\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_CS.pdf)

- Systém bezplatného přidělování povolenek – má být prodloužen a byl revidován tak, aby se zaměřil na odvětví s největším rizikem přemístění produkce mimo EU. U méně exponovaných odvětví se předpokládá, že bezplatné přidělování bude po roce 2026 postupně ukončeno.
- Pomoc průmyslu a energetickému odvětví při řešení inovačních a investičních problémů plynoucích z přechodu na nízkouhlíkové hospodářství prostřednictvím několika mechanismů financování.
- Přibližně 40 % povolenek má být dle platných pravidel ve fázi 4 nadále přidělováno bezplatně.

### 2.1.4 BEZPLATNÉ POVOLENKY

Podíl bezplatných povolenek zůstává stále vysoký. Bezplatné povolenky bývají často terčem kritiky, protože jejich přidělování nemusí být zcela transparentní a jasné. EU se „hájí“ tím, že cílem bezplatného přidělování povolenek v rámci EU ETS je zmírnit riziko úniku uhlíku. Ve fázi 4 a v návaznosti na návrhy Komise podíl průmyslových odvětví, u nichž se předpokládá riziko úniku uhlíku, výrazně klesl. Na tato odvětví však stále připadá 94 % průmyslových emisí EU. Navrhovaná revize systému EU ETS<sup>10</sup> počítá s rychlejším snižo-

váním počtu bezplatných povolenek (Evropský účetní dvůr 2020).

### 2.1.5 DRAŽBA POVOLENEK

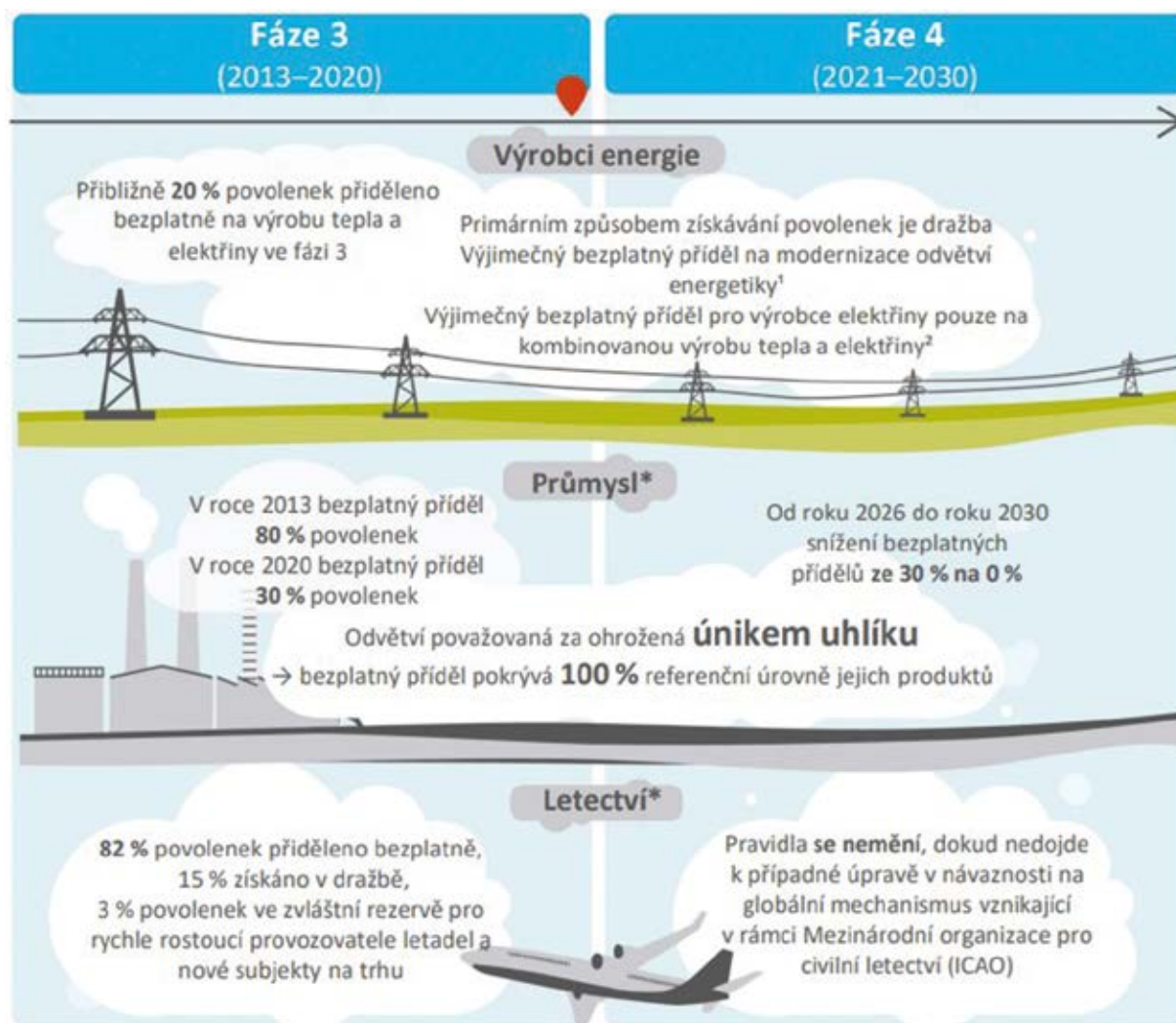
Dražba je dle EU nejtransparentnější metodou přidělování povolenek a uvádí do praxe zásadu, že znečišťovatel by měl platit. Podniky, na něž se vztahuje systém EU ETS, musí prostřednictvím aukcí nakupovat stále větší část povolenek. Dražba je standardní metoda přidělování povolenek od fáze 3 systému EU ETS (2013–2020). Členské státy draží své povolenky v souladu se směrnicí č. 87/2003 o ETS a nařízením č. 1031/2010 o dražbě. Tři země EHP rovněž draží své povolenky podle stejných zásad.

Od roku 2021 již Velká Británie není součástí EU, avšak podle Protokolu Irska a Severního Irska se ETS EU vztahuje na výrobu elektřiny se sídlem v Severním Irsku. VB proto vydraží malý objem povolenek odpovídající jeho podílu na stropu EU.

Komise odhadla, že 57 % z celkového množství obecných povolenek bylo vydraženo ve fázi 3. Ve fázi 4 (2021–2030) zůstává podíl povolenek, které mají být vydraženy, obdobný. V souladu se směrnicí o ETS se v leteckém odvětví draží 15 % všech

<sup>10</sup> Návrhy jsou součástí balíku Fit for 55 z července 2021.

**Graf 7: Podíl bezplatných povolenek v jednotlivých fázích**



\* Kategorie činností definované v příloze I rozhodnutí 2003/87/ES

<sup>1</sup> Článek 10c směrnice o EU ETS

<sup>2</sup> Čl. 10a odst. 4 směrnice o EU ETS



Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit – [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_18/SR\\_EU-ETS\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_CS.pdf)

vydaných povolenek na letectví (viz níže). Celkové příjmy členských států, Spojeného království a zemí EHP z dražeb v letech 2012 až 2020 přesáhly 57 miliard eur. Jen v roce 2019 dosáhly celkové příjmy více než 14 miliard eur, zatímco v první polovině roku 2020 dosáhly 7,9 miliardy eur. Směrnice o ETS stanoví, že členské státy by měly pro účely související s klimatem a energetikou použít alespoň 50 % příjmů z dražeb nebo ekvivalent finanční hodnoty.

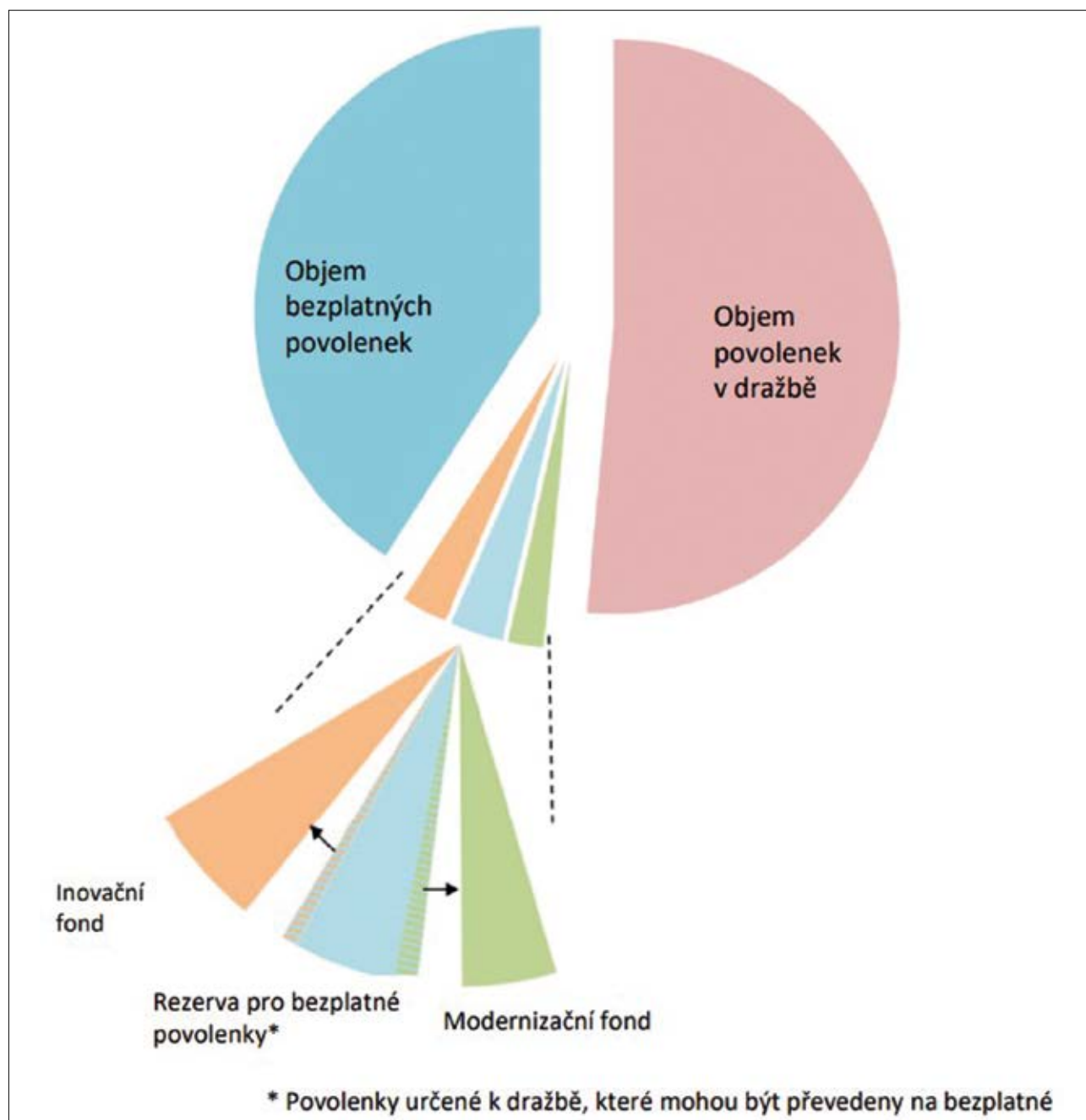
Na základě dostupných informací bylo přibližně 78 % příjmů v letech 2013–2019 použito pro účely související s klimatem a energetikou.

Celkem 28 zemí (25 členských států EU a 3 země EHP) draží své povolenky na společné dražební platformě. Společnou platformou aukční platformou Evropská energetická burza (EEX) v Lipsku. Německo a Polsko se od společné dražební platformy odhlásily (EU ETS 2021a).

## 2.1 Letectví a ETS

V listopadu 2008 byla schválena směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 101/2008, na jejímž základě je

systém EU ETS od roku 2012 rozšířen o sektor civilního letectví. Do EU ETS byli zařazeni provozovatelé letadel

**Graf 8: Objem bezplatných povolenek vs. objem povolenek k dražbě ve 4. fázi**

Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit – [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_18/SR\\_EU-ETS\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_CS.pdf)

přistávajících nebo vzlétajících na/z letišť některého z členských států EU, Norska, Islandu a Lichtenštejnska. Původní oblast působnosti EU ETS zahrnovala všechny lety přilétající a odlétající z letišť v EHP, který zahrnuje členské státy EU, Norsko, Island, Lichtenštejnsko a úzce související území. Avšak lety na letiště a z letišť v zemích mimo EHP byly následně vyloučeny z EU ETS až do konce roku 2023 prostřednictvím dočasné výjimky. Toto vyloučení bylo učiněno s cílem usnadnit jednání o globálním tržním opatření pro emise z mezinárodního letectví u Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Provozovatel letadla zařazený do EU ETS má povinnost každoročně zjišťovat a vykazovat emise CO<sub>2</sub> vyprodukované během kalendářního roku. Nezbytným předpokladem pro zjišťování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> nebo údajů o tunokilometrech je disponovat plánem pro monitorování emisí nebo tunokilometrů, který rozhodnutím schvaluje v rámci ČR MŽP. Údaje o tunokilometrech se monitorují a vykazují pouze pro účely podání žádosti o bezplatné přidělení emisních povolenek pro obchodovací období nebo pro přidělení bezplatných emisních povolenek ze zvláštní rezervy.

**EU byla prvním regionem na světě, který se zabýval emisemi CO<sub>2</sub> z mezinárodního letectví** začleněním letectví do EU ETS. Spojené státy a další země se však postavily proti zahrnutí letů mimo EU do systému EU ETS, protože to považovaly za porušení své svrchovanosti. Pařížská dohoda o změně klimatu, přijatá v roce 2015 na základě Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCCC), výslovně neodkazuje na mezinárodní letectví. UNFCCC a ICAO spolupracují při řešení dopadů mezinárodního letectví na klima.

## 2.1.6 ROZDĚLENÍ POVOLENEK ETS V RÁMCI LETECKÉ DOPRAVY

Roční strop pro povolenky na letectví pro fázi 3 systému EU ETS (2013–2020) byl původně 210 349 264 povolenek (plus 116 524 povolenek od roku 2014, aby se zohlednilo zapojení Chorvatska). Příspěvky byly rozděleny do tří kategorií – 82 % uděleno provozovatelům letadel zdarma; 15 % vydraženo;<sup>11</sup> 3 % ve zvláštní rezervě.<sup>12</sup>

Bezplatné povolenky jsou přiděleny přibližně 500 provozovatelům letadel, kteří požádali o bezplatné přidělení tím, že vykazují nezávisle ověřené údaje o tunokilometrech za rok 2010. Příděly vychází z účinnosti leteckých společností při přepravě cestujících a nákladu, vypočtené na základě referenční hodnoty. Od roku 2012 do roku 2020 obdržely letecké společnosti 0,6422 povolenek na 1 000 tunokilometrů.<sup>13</sup>

**Přidělování bezplatných povolenek bylo pro roky 2012 až 2023 sníženo v souladu s dočasným omezením rozsahu systému EU ETS pro letectví.** Důvodem bylo dočasné omezení rozsahu systému EU ETS na lety mezi letišti v Evropském hospodářském prostoru (EHP). Cílem tří změn systému EU ETS pro toto jedenáctileté období bylo udržet dynamiku jednání Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) o celosvětovém tržním opatření ke snížení emisí v tomto odvětví (EU ETS 2021b).

<sup>11</sup> U emisí CO<sub>2</sub> přesahujících strop EU ETS stanovený pro letectví musí provozovatelé letadel zakoupit povolenky EU. Nákup povolenek v EU v odvětví letectví vzrostl ze 14,9 Mt v roce 2013 na 26,8 Mt v roce 2017. Ceny EU ETS se během období 2013–2017 pohybovaly mezi 4 a 6 eury za tunu CO<sub>2</sub>.

V důsledku toho se celkové náklady provozovatele letadel spojené s nákupem povolenek zvýšily z přibližně 89 milionů eur v roce 2013 na 189 milionů eur v roce 2017. Od září 2018 se s povolenkami EU představujícími jednu tunu CO<sub>2</sub> obchodovalo za více než 20 eur, a proto se očekává, že podíl provozních nákladů bude stále vyšší.

<sup>12</sup> Nárok na přidělení emisních povolenek z této rezervy měli provozovatelé letadel začínající s činnostmi v oblasti letectví po roce 2010 nebo provozovatelé letadel, kteří mezi referenčním rokem pro druhé obchodovací období (rok 2010) a druhým kalendářním rokem tohoto obchodovacího období (2014) prokážou v průměru vyšší než 18% roční nárůst tunokilometrů.

<sup>13</sup> Tunokilometr (tkm) – představuje přepravu jedné tuny zboží na jeden kilometr. Vypočítá se jako součin dopravního výkonu a hmotnosti nákladu (Enviweb 2015).

Zvláštní rezerva byla pro obchodovací období 2013–2020 stanovena ve výši 3% z celkového počtu povolenek, které mají být provozovatelům letadel v EU ETS přiděleny. Další povinností každého provozovatele letadla zařazeného do EU ETS je mít zřízen účet v Jednotném evropském rejstříku, prostřednictvím kterého jsou transakce s emisními povolenkami realizovány.

Při plnění cílů do roku 2030 se na komerční letectví (všechny letecké společnosti působící v EU) vztahuje systém EU pro obchodování s emisemi, zatímco na zbytek odvětví dopravy (s výjimkou mezinárodní lodní dopravy) se vztahuje nařízení o sdílení úsilí.

Na základě výstupů 38. shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) bylo v dubnu 2014 schváleno nařízení č. 421/2014, kterým se mění směrnice o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem provést do roku 2020 mezinárodní dohodu o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření na emise z mezinárodní letecké dopravy. Toto nařízení mimo jiné stanovuje odchylky zohledňující výsledky dvoustranných a mnohostranných vztahů se třetími zeměmi, které má Komise jménem Unie rozvíjet i nadále s cílem podpořit využívání tržních mechanismů ke snížení emisí z letecké dopravy a snižuje administrativní zátěž u nejmenších provozovatelů neobchodní letecké dopravy, kteří jsou malými producenty emisí.

Systém EU ETS prošel proměnou:

- geografický rozsah působnosti směrnice byl omezen pouze na území států EHP, povinnost zjišťovat a vykazovat emise CO<sub>2</sub> se tedy vztahuje pouze na lety s místem odletů a přistání na území EHP;
- od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2020 byly lety vykonávané provozovatelem neobchodní letecké dopravy s celkovou roční produkcí emisí nižší než 1 000 tun za rok vyřazeny z EU ETS (Nařízení č. 421/2014).

Na základě výše uvedeného nařízení bylo také provozovatelům letadel upraveno množství bezplatných emisních povolenek (Ministerstvo životního prostředí 2021).

**ICAO**

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization, ICAO) je mezivládní organizace přidružená k OSN, která pomáhá regulovat mezinárodní civilní letectví. Jejím cílem je rozvoj mezinárodního civilního letectví bezpečným a spořádaným způsobem tak, aby mezinárodní doprava byla založena na rovnosti příležitostí a mohla fungovat spolehlivě a ekonomicky (Řízení letového provozu 2021a).

Všechny země EU jsou členy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Společně s ostatními členy pracují na zlepšení vlivu letecké dopravy na životní prostředí. S cílem minimalizovat nepříznivé dopady mezinárodního civilního letectví na globální klima a podpořit udržitelný růst mezinárodní letecké dopravy pracuje organizace ICAO na řadě opatření, mezi něž patří: zdokonalení letadlových technologií; provozní zlepšení; udržitelná letecká paliva; tržní opatření, jako je program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), zavedený organizací ICAO (Rada EU 2021).

**Tabulka 1: Bezplatné alokace emisních povolenek pro provozovatele letadel 2017–2023**

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
České Aerolinie a.s	255132	255132	255132	255132	249519	243906	238293
Travel Service a.s.	119632	119632	119632	119632	117000	114368	111736
Caimito	15	15	15	15	15	14	14

Zdroj: Ministerstvo životního prostředí 2021, [https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/letectvi/\\$FILE/OEOK-alokace\\_letectvi\\_2021\\_2023-20200716.pdf](https://www.mzp.cz/C1257458002F0DC7/cz/letectvi/$FILE/OEOK-alokace_letectvi_2021_2023-20200716.pdf)

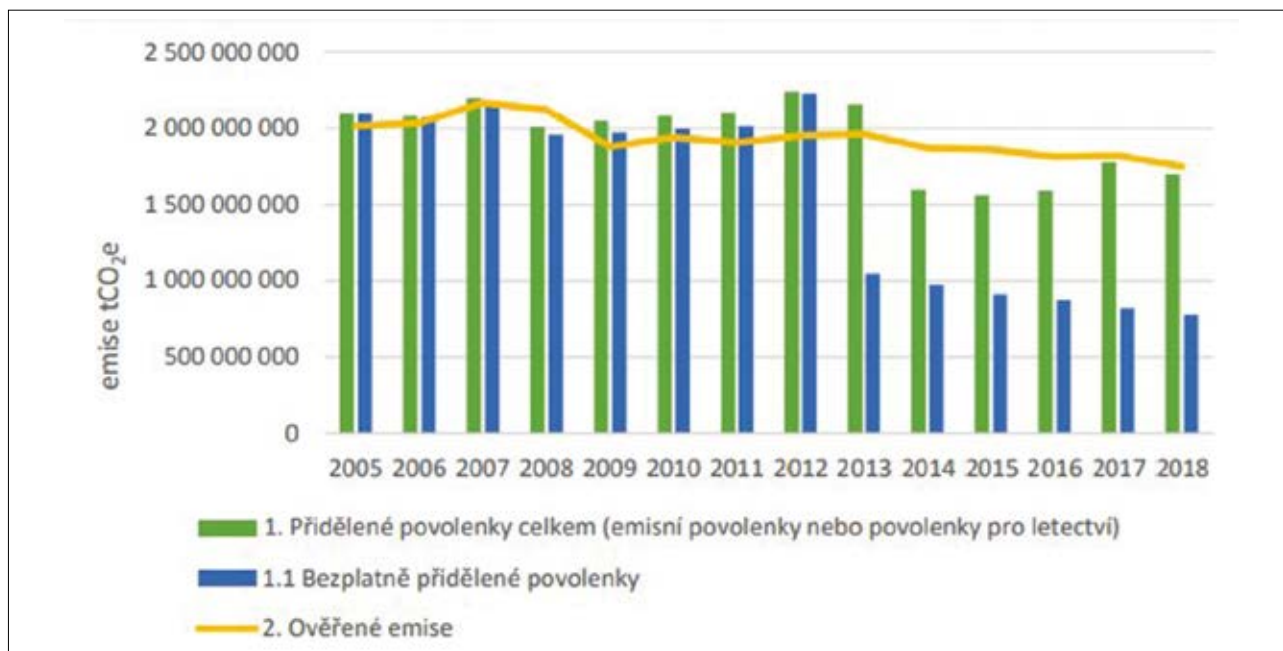
V říjnu 2016 se ICAO dohodla na usnesení o globálním tržním opatření na řešení emisí CO<sub>2</sub> z mezinárodního letectví do roku 2021. Dohodnuté usnesení stanovilo cíle a klíčové prvky návrhu globálního schématu. Schéma CORSIA mělo za cíl stabilizovat emise CO<sub>2</sub> na úrovních roku 2020 tím, že po leteckých společnostech bude požadováno, aby kompenzovaly růst svých emisí po roce 2020. Letecké společnosti mají sledovat emise na všech mezinárodních trasách; kompenzovat emise z tras zahrnutých do systému nákupem způsobilých emisních jednotek generovaných projekty, které snižují emise v jiných odvětvích (např. obnovitelná energie). Odhaduje se, že v období 2021–2035 a na základě očekávané účasti systém kompenzuje přibližně 80 % emisí nad úroveň 2020. Důvodem je, že účast v prvních fázích je pro státy dobrovolná a pro ty s nízkou leteckou aktivitou existují výjimky. Do programu se od začátku zapojily všechny členské státy EU (Komise 2021).

V červenci 2019 bylo přijato nařízení v přenesené pravomoci č. 1603/2019, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokud jde o opatření přijatá Mezinárodní organizací pro civilní letectví pro monitorování, vykazování a ověřování emisí z letectví pro účely provádění celosvětového tržního opatření. Dle nařízení se povinnosti uplatní pouze

na provozovatele letadel, kteří jsou držiteli osvědčení leteckého provozovatele vydaného členským státem nebo jsou registrováni v členském státě a ročně produkuje více než 10 000 tun emisí CO<sub>2</sub> z využívání letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností přesahující 5 700 kg při provozování letů mezi letišti nacházejícími se v různých státech EHP. Pravidla se nevztahují na lety pro účely státu; humanitární lety; lety související s poskytováním záchranné lékařské péče; vojenské lety a protipožární lety.

Provozovatelé letadel vykazují emise z následujících letů: mezi letišti nacházejícími se v členských státech a letišti nacházejícími se ve třetích zemích; mezi letišti nacházejícími se v členských státech a letišti nacházejícími se v nejvzdálenějších regionech a (závislých) územích jiných členských států; mezi letišti nacházejícími se v nejvzdálenějších regionech a (závislých) územích členských států a letišti nacházejícími se ve třetích zemích nebo (závislých) územích jiných členských států. Provozovatelům letadel se doporučuje, aby ověřovali a vykazovali též emise z letů mezi letišti nacházejícími se ve dvou různých třetích zemích. Podle nových pravidel předávají členské státy sekretariátu Mezinárodní organizace pro civilní letectví příslušné údaje o emisích, které byly vykazovány (Nařízení č. 1603/2019).

Graf 9: Přidělené povolenky v sektoru letectví



Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit – [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_18/SR\\_EU-ETS\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_CS.pdf)

Provozovatelé a investoři obchodují s povolenkami na primárním i sekundárním trhu, kde je cena ovlivněna dynamikou nabídky (omezenou stropem EU ETS) a poptávkou. Cenový signál by měl motivovat ke snížení emisí skleníkových plynů. V roce 2019 byla nejnižší registrovaná cena evropské emisní povolenky 19,59 eur a 29,03 eur. Řada odborníků dospěla k závěru, že aby ceny uhlíku skutečně motivovaly k dosažení cílů Pařížské dohody v oblasti změny klimatu, musely by být výrazně vyšší.

### 2.1.7 POTŘEBA HLUBŠÍ REFORMY

Evropský trh s povolenkami byl často terčem kritiky kvůli neschopnosti efektivně plnit svou funkci a vést ke snižování emisí. V členských státech, které obdržely bezplatné povolenky na modernizaci energetiky, je snížení uhlíkové náročnosti mnohem menší. Dle Účetního dvora počet bezplatných povolenek přidělených průmyslu a letecké dopravě ve fázi 3 nevycházel z jejich schopnosti přenášet náklady na zákazníky. Ačkoli únik uhlíku může ovlivnit trh s uhlíkem v EU a vývoj celosvětových emisí skleníkových plynů, vydávání bezplatných povolenek je velmi málo zacíleno. Obzvláště problematické je to v sektoru letectví (Evropský účetní dvůr 2020).

### Audit Účetního dvora o ETS

Účetní dvůr hodnotil, jak funguje systém EU ETS a následně předložil Komisi doporučení, jak při revizi metodiky pro bezplatné přidělování povolenek zacílení zlepšit a jak řešit technické záležitosti. Auditní otázka zněla – *Vytvořila rozhodnutí týkající se bezplatných povolenek v rámci systému pro obchodování s emisemi rozumný základ, který motivuje ke snížení emisí skleníkových plynů?* Účetní dvůr zjišťoval, zda se prostřednictvím bezplatných povolenek podařilo modernizovat výrobu elektřiny, zda byly dostatečně zacílené a přidělovány tak, aby motivovaly ke snížení emisí skleníkových plynů a nepřispívaly k jejich nárůstu. Zjistil, že přestože bezplatné přidělování povolenek bylo opodstatněné, dekarbonizaci, veřejným financím a fungování jednotného trhu by výrazně pomohlo, kdyby bylo lépe zacíleno. Audit se vztahoval na období 2013–2019, takže do jeho rozsahu spadala fáze 3 EU ETS a právní předpisy navržené pro fázi 4. Dopad epidemie koronaviru na ceny v systému EU ETS a pravděpodobný dopad následného hospodářského útlumu tedy součástí auditu nebyly.

Dle zprávy od roku 2013 dostává bezplatné přiděly povolenek odvětví průmyslu a letectví. Mezi lety 2013 a 2019 obdržel průmysl více než 5 000 milionů a letecká doprava více než 200 milionů bezplatných

povolenek. Množství bezplatných přidělů povolenek pro průmyslová odvětví každým rokem klesá. Přidělování bezplatných povolenek jiným odvětvím (mimo odvětví výroby elektřiny) podle zjištění ne vždy odpovídalo tomu, nakolik jsou tato odvětví schopna přenést náklady. Posouzení dopadů z roku 2006, které předcházelo začlenění letectví do EU ETS27, to potvrzuje. Auditoři zjistili, že počet bezplatných povolenek přidělených průmyslu a letecké dopravě ve fázi

3 nevycházel z jejich schopnosti přenášet náklady na zákazníky a že ačkoli únik uhlíku může ovlivnit trh s uhlíkem v EU a vývoj celosvětových emisí skleníkových plynů, **vydávání bezplatných povolenek je velmi málo zacíleno**. Při přidělování bezplatných povolenek se často upřednostňuje letecká doprava před železniční, což potenciálně přispívá k nárůstu celkových emisí (Evropský účetní dvůr 2020).

Účetní dvůr ve svých doporučeních navrhl kroky, jež se podobají těm, které byly předloženy v rámci balíku Fit for 55. Jedná se o revizi ETS, přijetí uhlíkového vyrovnání na hranicích u dovozů ze třetích zemí a zavedení systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v CORSIA pod záštitou Mezinárodní organizace pro civilní letectví (Evropský účetní dvůr 2020).



## DOPRAVA A EMISE V EU

Doprava přispívá k HDP EU přibližně 5 % a zaměstnává v EU víc než 10 milionů lidí. Proto má dopravní systém zásadní význam pro evropské podniky a globální dodavatelské řetězce. Za dopravu však společnost platí a jsou s ní spojeny emise skleníkových plynů a znečišťujících látek, hluk, dopravní nehody a dopravní zácpy.

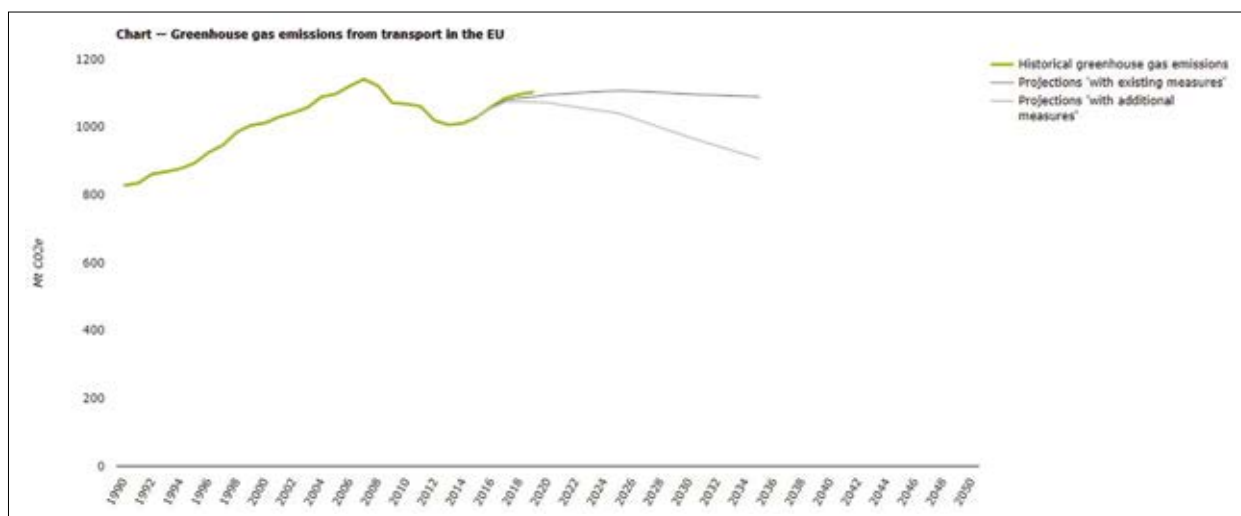
V posledních letech došlo v EU k trvalému celkovému snižování emisí skleníkových plynů. Dopravní sektor nicméně tento obecný trend nenásledoval. Pokud má EU splnit své stanovené cíle snížení emisí, je důležité snížit emise v rámci odvětví dopravy. Podle předběžných odhadů se **emise z dopravy v EU v roce 2019 zvýšily o 0,8%** (bez lodní dopravy). Navazuje na nárůst o 0,9% v roce 2018. Pozitivní je, že tento růst je nejpomalejší od roku 2014. Ukázalo se, že je obtížné dekarbonizovat odvětví dopravy, od roku 1990 nedošlo ke stejnému sní-

žení emisí skleníkových plynů jako v jiných odvětvích. Proto se na odvětví dopravy v posledních letech stále více soustředí pozornost.

**Emise z dopravy představují přibližně 25 % celkových emisí skleníkových plynů v EU.** Objem těchto emisí navíc v posledních letech roste. K dosažení 90% snížení emisí skleníkových plynů způsobených dopravou do roku 2050 je potřeba rychlý a důrazný postup (Komise – Doprava a Zelená dohoda 2021).

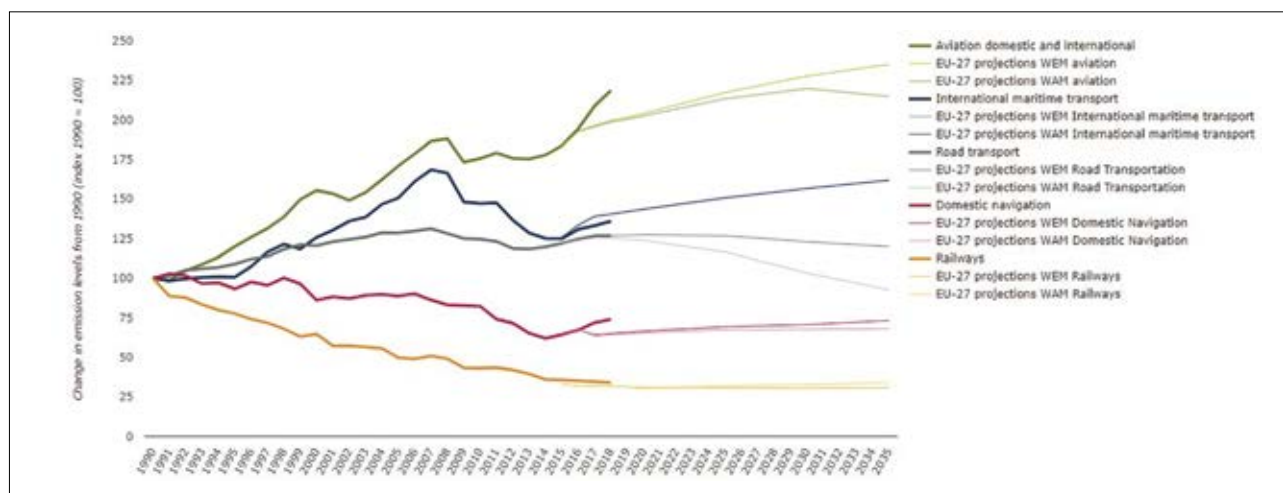
Odhady naznačují, že do roku 2030 se emise skleníkových plynů z dopravy sníží ze současné úrovně relativně málo a zůstanou vyšší než v roce 1990. Dle současného nastavení je nepravděpodobné, že by odvětví dopravy přispělo ke snížení emisí potřebného k dosažení cílů EU do roku 2030, nebo dokonce k dosažení klimatické neutrality do roku 2050.

**Graf 10: Skleníkové plyny z dopravy a dva možné scénáře**



Zdroj – EEA – Greenhouse gas emissions from transport in the EU, [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/greenhouse-gas-emissions-from-transport#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/greenhouse-gas-emissions-from-transport#tab-chart_1)

**Graf 11: Emise skleníkových plynů z dopravy v EU, podle druhu dopravy a scénáře**



Zdroj: EEA – Greenhouse gas emissions from transport in the EU, by transport mode and scenario, [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/greenhouse-gas-emissions-from-transport-1#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/greenhouse-gas-emissions-from-transport-1#tab-chart_1)

Prognózy založené na stávajících politických opatřeních v členských státech EU (scénář „se stávajícími opatřeními“) naznačují, že **emise z dopravy se do roku 2030 zvýší o 32% ve srovnání s úrovněmi z roku 1990**. Pokud budou v projekcích zohledněna další opatření plánovaná v národních politikách (scénář „s dalšími opatřeními“), odhady pro rok 2030 naznačují, že emise skleníkových plynů vzrostou oproti úrovním z roku 1990 o 17%. Pokud má odvětví jako celek přispívat k cílům stanoveným v Zelené dohodě pro

Evropu, budou muset být všechna odvětví dopravy ekologičtější.

Silniční doprava představuje nejvyšší podíl na celkových emisích z dopravy (přibližně 71% v roce 2018), ale očekává se, že se sníží, protože silniční doprava dekarbonizuje rychleji než ostatní druhy dopravy. Největší růst do roku 2030 se předpokládá v odvětví letectví, následovaného mezinárodní námořní dopravou. Je tedy logické, že se EU v navrhované reformě soustředí právě na tato odvětví.

### 3.1 Ekologičtější doprava v EU

EU usiluje o to, aby se do roku 2050 snížily emise z dopravy o 60% oproti situaci v roce 1990. Podle právních předpisů EU mají výrobci automobilů zvýšit účinnost automobilů – pomocí nových typů motoru, materiálů a konstrukce. Vlády členských států by měly zajistit, aby jejich systémy zadávání veřejných zakázek v oblasti dopravy a zadávání zakázek na vozidla byly efektivnější a udržitelnější.

Výsledkem by mělo být:

- Více elektromobilů či plug-in hybridních automobilů na evropských silnicích do roku 2020 a odpovídající počet veřejně dostupných dobíjecích stanic (orientačně 1 na 10 automobilů).
- Efektivnější systémy městské hromadné dopravy, například s využitím autobusů používajících alternativní paliva.

Celkovým cílem je snížit emise skleníkových plynů, znečišťování ovzduší, hladinu hluku a dopravní přetíženost.

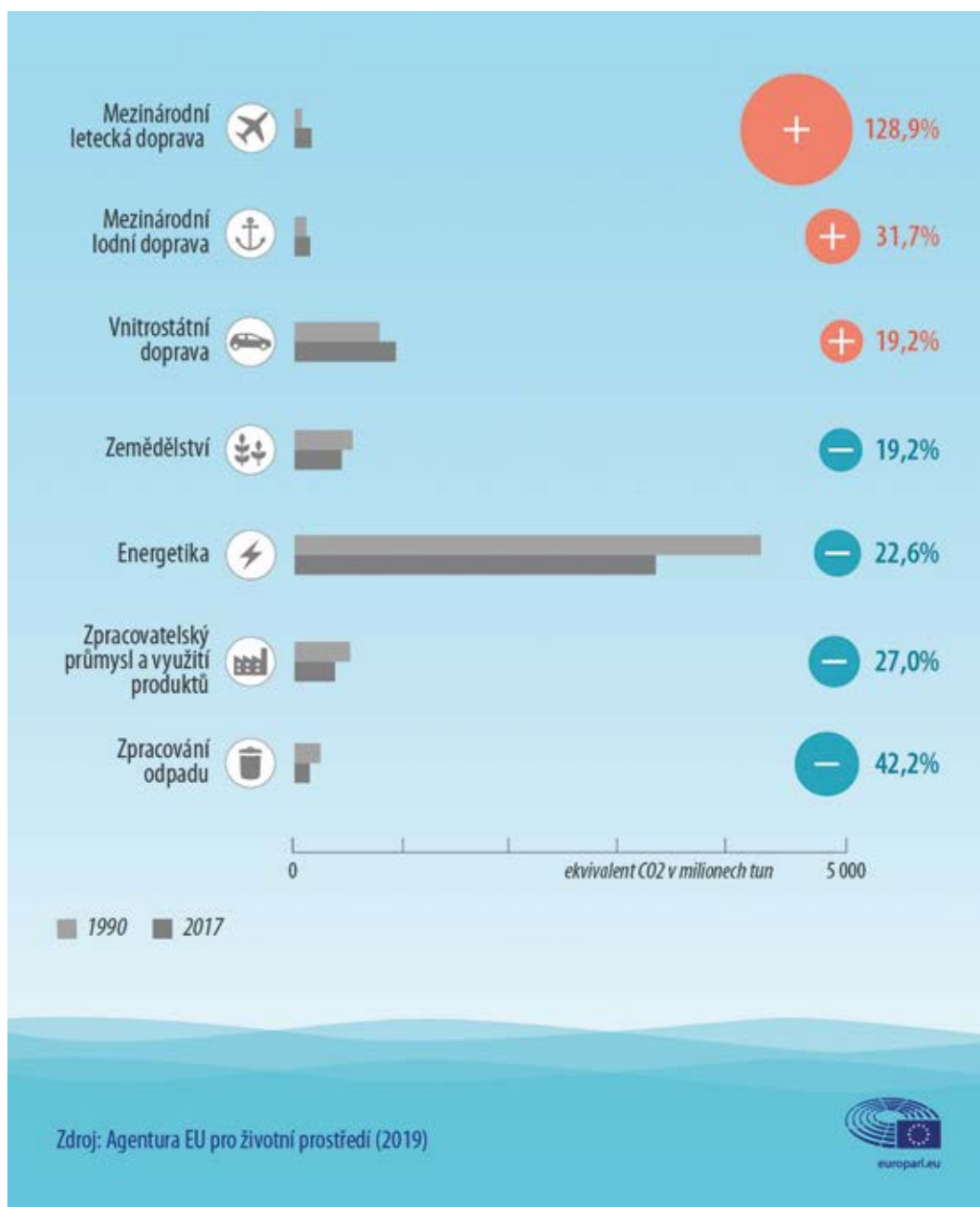
V dubnu 2019 bylo rozhodnuto o přísnějších emisních limitech pro osobní automobily a dodávky<sup>14</sup> s cílem zajistit, aby od roku 2030 nová vozidla vypouštěla v průměru méně CO<sub>2</sub> ve srovnání s úrovněmi v roce 2021 (Rada EU 2019a):

- automobily – o 37,5% méně CO<sub>2</sub>
- dodávky – o 31% méně CO<sub>2</sub>

Limity pro nákladní automobily a další těžká vozidla byly přijaty v červnu 2019. Nová pravidla budou vyžadovat, aby výrobci snížili emise CO<sub>2</sub> z nových ná-

<sup>14</sup> Komise předložila návrh nového nařízení v listopadu roku 2017 jako součást třetího balíku předpisů týkajících se čisté mobility.

Graf 12: Vývoj emisí skleníkových plynů podle odvětví



Zdroj: [https://www.europarl.europa.eu/resources/library/images/20191204PHT68246/20191204PHT68246\\_original.jpg](https://www.europarl.europa.eu/resources/library/images/20191204PHT68246/20191204PHT68246_original.jpg)

kladních vozidel (ve srovnání s úrovními z roku 2019) v průměru o (Rada EU 2019b):

- 15 % od roku 2025;
- 30 % od roku 2030.

### 3.1.1 STRATEGIE UDRŽITELNÉ A INTELIGENTNÍ MOBILITY

V prosinci 2020 zveřejnila Komise „Strategii udržitelné a inteligentní mobility“ (KOM(2020)789) spolu s akčním plánem 82 iniciativ, v níž stanovila svou vizi,

aby zajistila, že dopravní systém EU může dosáhnout zelené transformace. Strategie má stanovit plán na čtyři roky. Hned na začátku dokumentu je uvedeno – *Zdaleka nejzávažnějším úkolem, který stojí před odvětvím dopravy, je výrazně snížit emise a dosáhnout vyšší udržitelnosti. Strategie vytváří základy pro to, jak může dopravní systém EU dosáhnout své ekologické a digitální transformace a stát se odolnějším vůči budoucím krizím.*

Strategie stanovuje konkrétní cíle, kterých by EU chtěla dosáhnout:

### Do roku 2030:

- má být na evropských silnicích v provozu nejméně 30 milionů vozidel s nulovými emisemi;
- má být 100 evropských měst klimaticky neutrálních;
- se má vysokorychlostní železniční doprava zdvojnásobit;
- by pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km měla být v rámci EU uhlíkově neutrální;
- má být ve velkém měřítku rozšířená automatizovaná mobilita;
- mají být připraveny na trh lodě s nulovými emisemi.

### Do roku 2035:

- mají být připravena na trh velká letadla s nulovými emisemi.

### Do roku 2050:

- mají být téměř všechny automobily, dodávky, autobusy i nová těžká nákladní vozidla bez emisí,
- se má železniční nákladní doprava zdvojnásobit,
- se má vysokorychlostní železniční doprava ztrojnásobit,
- má být pro globální síť v provozu multimodální transevropská dopravní síť (TEN-T) vybavená pro udržitelnou a inteligentní dopravu s vysokorychlostním spojením (KOM(2020)789).

### 10 klíčových oblastí činnosti

Strategie stanovuje celkem 82 iniciativ v 10 klíčových oblastech činnosti (tzv. „vlajkové iniciativy“), z nichž každá obsahuje konkrétní opatření. Na tyto iniciativy následně navazují další konkrétní kroky/legislativní akty usilující o splnění stanovených cílů.

#### Udržitelnost

- podporovat zavádění vozidel, plavidel a letadel s nulovými emisemi, obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a související infrastruktury – například instalaci 3 milionů veřejných dobíjecích stanic do roku 2030,

- vytvořit letiště a přístavy s nulovými emisemi – například prostřednictvím nových iniciativ na podporu udržitelných leteckých a námořních paliv,
- zajistit zdravou a udržitelnou meziměstskou a městskou mobilitu – například zdvojnásobením vysokorychlostní železniční dopravy a rozvojem další cyklistické infrastruktury v příštích deseti letech,
- ekologizovat nákladní dopravu – například zdvojnásobením železniční nákladní dopravy do roku 2050,
- zpoplatnit uhlík a poskytovat lepší pobídky uživatelům – například realizací uceleného souboru opatření s cílem zajistit spravedlivé a efektivní stanovování cen ve všech druzích dopravy.

#### Inteligence

- zajistit, aby se propojená a automatizovaná multimodální mobilita stala realitou – například tím, že se cestujícím umožní nakupovat jízdenky pro multimodální cesty a nákladní doprava bude moci plynule přecházet z jednoho druhu dopravy na jiný,
- stimulovat inovace a využívání dat a umělé inteligence v zájmu inteligentnější mobility – například plnou podporou zavádění dronů a bezpilotních letadel a dalších opatření na vybudování společného evropského prostoru pro data o mobilitě.

#### Odolnost

- posílit jednotný trh – například zintenzivněním úsilí a investic za účelem dokončení TEN-T do roku 2030 a podporou tohoto odvětví, aby se díky zvýšeným veřejným i soukromým investicím do modernizace vozového parku ve všech druzích dopravy lépe zotavilo,
- dosáhnout spravedlivé a rovné mobility pro všechny – například tím, že se nová mobilita stane cenově dostupnou a přístupnou ve všech regionech a pro všechny cestující, včetně osob se sníženou pohyblivostí, a že se toto odvětví pro pracovníky ztraktivní,
- zvýšit bezpečnost a zabezpečení dopravy ve všech jejích druzích – mimo jiné tím, že se do roku 2050 sníží počet smrtelných obětí nehod téměř na nulu (Komise 2020).

# LETECTVÍ

Emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy se za poslední dvě desetiletí více než zdvojnásobily. Konkrétněji **emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy vzrostly v posledních 20 letech o téměř 130 %**. Emise skleníkových plynů z letecké a lodní dopravy byly do značné míry způsobeny růstem objemu dopravy. Počet cestujících v letecké dopravě v EU se od roku 1993 ztrojnásobil (Evropský parlament 2021).

Lectectví je významným odvětvím hospodářství Evropské unie. I přes současný pokles způsobený pandemií COVID-19<sup>15</sup> se očekává další růst. Trendy naznačují zvyšování poptávky občanů EU po letecké dopravě minimálně do roku 2040. Přes nesporné výhody letecké dopravy existuje celá řada negativních důsledků – zejména pak dopady na životní prostředí a zdraví. Obecně lze tvrdit, že emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy se za poslední dvě desetiletí více než zdvojnásobily. Jedná se o nejrychlejší růst v celém odvětví dopravy a je to zároveň jediné odvětví, v němž emise od roku 1990 rostou. **Očekává se, že emise z letadel v roce 2050 budou 7 až 10krát vyšší než v roce 1990**. Toto zvýšení již bere v potaz zlepšení efektivity ve spotřebě paliva (Evropský parlament 2019). Proto se pozornost EU na letectví zaměřuje stále více.

Jak již bylo několikrát zmíněno, letectví má výrazně nepříznivý vliv na životní prostředí. Vysoká úroveň vědeckého chápání dlouhodobého nepříznivého

vlivu emisí CO<sub>2</sub> z letecké dopravy na klima je jasným a důležitým cílem úsilí o jeho zmírnění. Existují odhady pro většinu znečišťujících látek emitovaných činnostmi souvisejícími s leteckou dopravou, které nepříznivě ovlivňují kvalitu ovzduší a mají následné účinky na zdraví, třebaže stále existují mezery v souvisejících znalostech (například vliv ultrajemných částic). Klimatické dopady emisí jiných látek než CO<sub>2</sub> (například NO<sub>x</sub><sup>16</sup> částic) nelze ignorovat. Navíc dlouhodobá expozice hluku z letadel je spojena s řadou nepříznivých zdravotních důsledků včetně ischemické choroby srdeční, spánkových poruch, dalších obtíží a kognitivních poruch. Opatření k přizpůsobení a budování odolnosti vůči nepříznivým vlivům leteckého průmyslu na změny klimatu (například vyšší teploty, stoupající hladiny moří) přijímá stále více států a organizací.

Nepříznivé vlivy letectví na klima se EU snaží řešit pomocí tržních opatření. Tržní opatření jsou nástroje nad rámec toho, čeho lze dosáhnout provozními a technologickými opatřeními nebo udržitelnými leteckými palivy.<sup>17</sup> Dle dat v letech 2013 až 2020 bylo v letectví dosaženo čistých úspor 193,4 Mt CO<sub>2</sub> prostřednictvím EU ETS financováním snižování emisí v ostatních odvětvích. Systémy obchodování s emisemi (viz výše) a schémata kompenzace (např. CORSIA – viz níže) se vztahují na emise z letectví, ale liší se způsobem své funkce. Systémy obchodování s emisemi ETS obecně pracují za účelem snižování emisí v celém hospodářství, zatímco systémy vyrovnávání kompenzují emise

<sup>16</sup> NO<sub>x</sub> je souhrnné označení pro oxidy dusíku.

<sup>17</sup> Využití udržitelného leteckého paliva je v současné době minimální a je pravděpodobné, že v krátkodobém horizontu zůstane omezené. Nicméně udržitelná letecká paliva mají potenciál významně přispět ke zmírnění současných a očekávaných budoucích dopadů letectví na životní prostředí. Zájem je zejména o „elektropaliva“, která potenciálně představují alternativní paliva s nulovými emisemi. Zatím bylo certifikováno šest způsobů výroby leteckých paliv na bázi biopaliv a několik dalších je ve schvalovacím procesu (Komise 2019).

<sup>15</sup> Od ledna do konce listopadu 2020 se emise z letecké dopravy v Evropě snížily téměř o 57 %. Počet letů se ve stejném období propadl o 54 %. Zatímco v roce 2019 se uskutečnilo 11,1 milionu letů, v roce následujícím to bylo o 6 milionů letů méně. Snižování emisí z letecké dopravy zaznamenaly všechny evropské země. O 52 % emise klesly v Německu, o 55 % ve Francii a o 71 % v České republice. Počet letů v ČR klesl o 62 %, což je po Irsku druhý nejsilnější propad v EU (EnviWeb 2021).

## Přehled leteckého sektoru v EU

- Počet letů se mezi lety 2014 a 2017 zvýšil o 8 % a v nejpravděpodobnější předpovědi vzrostl od roku 2017 do roku 2040 o 42 %.
- Technologická vylepšení, obnova vozového parku a zvýšená provozní účinnost dokázaly částečně vyvážit dopad růstu, ale od roku 2014 docházelo ke zvyšování celkového hluku a emisí.<sup>18</sup>
- V roce 2016 tvořila letecká doprava 3,6 % celkových emisí skleníkových plynů v EU28 a 13,4 % emisí z dopravy.
- V roce 2011 představovalo letectví 3,2 % z celkové populace vystavené hladinám hlukových ukazatelů (L<sub>dvn</sub>, též L<sub>den</sub><sup>19</sup>) nad 55 dB ze všech zdrojů, na něž se vztahuje směrnice EU o hluku v životním prostředí.
- Očekává se, že počet hlavních letišť, která obsluhují více než 50 000 letů letadel ročně, se zvýší z 82 v roce 2017 na 110 v roce 2040.
- Ekologická účinnost letectví se nadále zlepšuje a do roku 2040 se očekávají další zlepšení v průměrné spotřebě paliva na jeden kilometr na cestujícího (-12 %) a energii hluku na let (-24 %).
- Předpokládá se, že do roku 2040 se emise CO<sub>2</sub> zvýší nejméně o 21 % a NO<sub>x</sub> o 16 %.

Komise – letectví: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2019-aviation-environmental-report.pdf>

### CORSIA

ICAO se na programu CORSIA dohodla v roce 2016 s cílem stabilizovat emise skleníkových plynů z mezinárodní letecké dopravy na úrovních z roku 2020. Tento systém je doplněním širšího souboru opatření, včetně zdokonalení letadlových technologií, provozních zlepšení a udržitelných leteckých paliv. Požadavky týkající se monitorování, vykazování a ověřování emisí CO<sub>2</sub> z mezinárodních letů jsou uplatňovány od 1. ledna 2019. Tyto povinnosti byly v unijním právu provedeny prostřednictvím sekundárních právních předpisů. Kompenzační požadavky podle programu CORSIA jsou uplatňovány od 1. ledna 2021. Účast na pilotní (2021–2023) a na první (2024–2026) fázi programu CORSIA je dobrovolná. EU se do programu kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) zapojila hned od zahájení jeho dobrovolné fáze (Rada EU 2020).

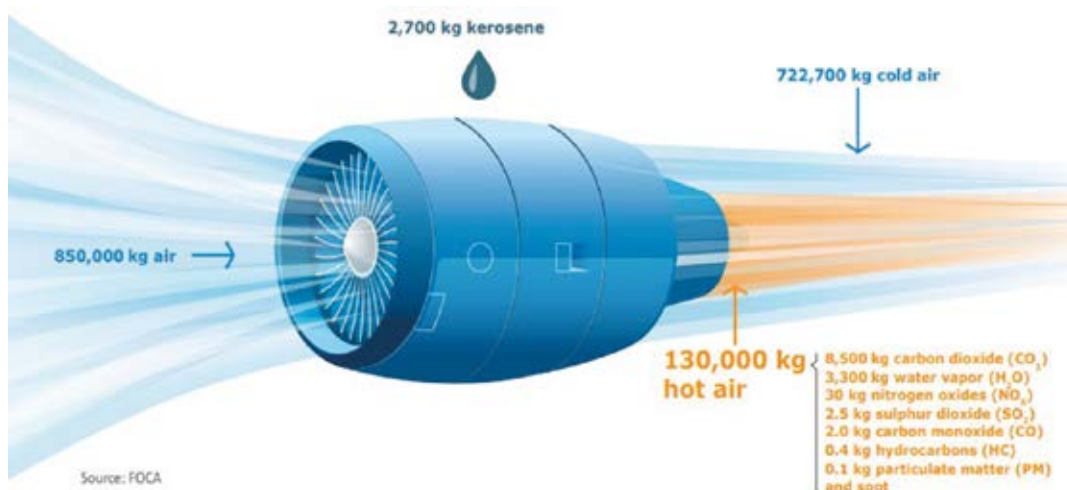
snížením v jiných odvětvích, avšak bez souvisejícího limitu. Komise považuje za prioritu, aby budoucí růst letectví šel ruku v ruce s politikami udržitelnosti.

Hlavními znečišťujícími látkami emitovanými leteckými motory v provozu jsou oxid uhličitý (CO<sub>2</sub>), oxidy dusíku (NO<sub>x</sub>), oxidy síry (SO<sub>x</sub>), nespálené uhlovodíky (HC), oxid uhelnatý (CO) a saze.

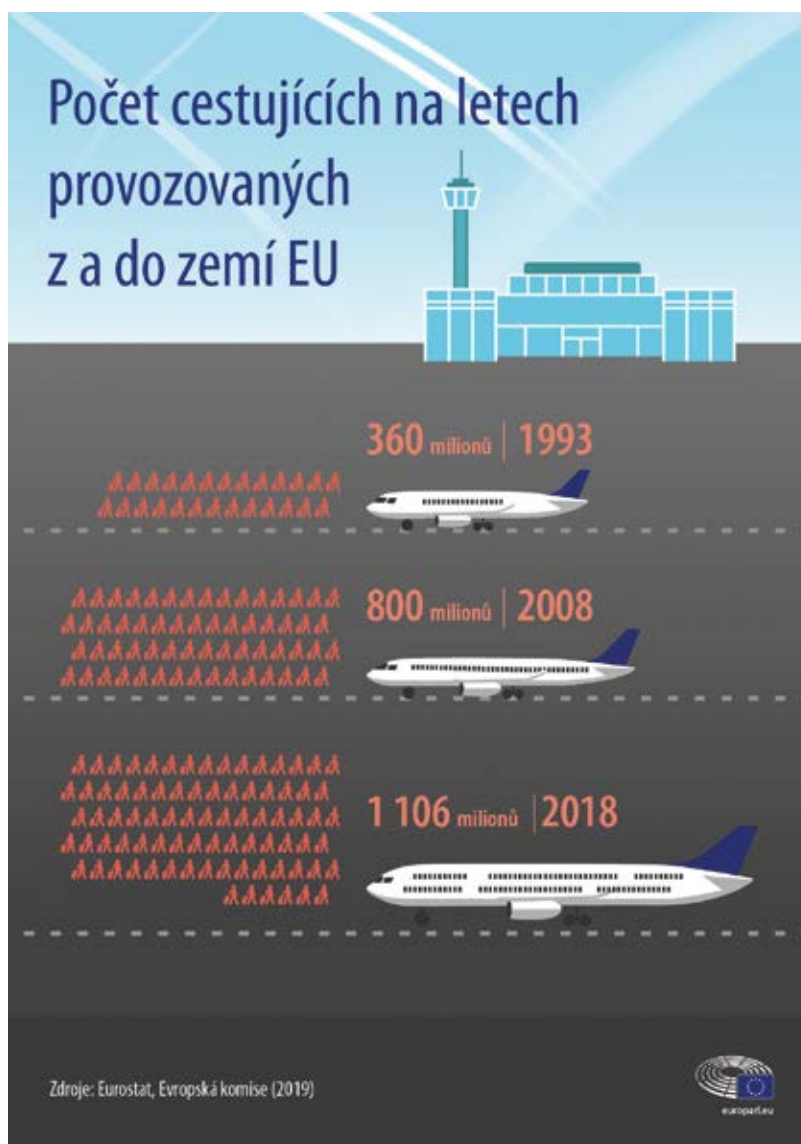
V roce 2015 představoval 14 % všech emisí NO<sub>x</sub> z dopravy v EU a 7 % celkových emisí NO<sub>x</sub> v EU. V absolutních číslech se emise NO<sub>x</sub> z letectví od roku 1990 zdvojnásobily a jejich relativní podíl se zvýšil čtyřnásobně, jelikož ostatní hospodářská odvětví dosáhla významného snížení. Oxid uhelnatý (CO) a oxidy síry (SO<sub>x</sub>) emise z letectví také vzrostly od roku 1990, zatímco tyto emise z většiny ostatních druhů dopravy poklesly (Komise 2019).

<sup>18</sup> Koronavirová pandemie tyto trendy krátce pozastavila.

<sup>19</sup> Hlukový ukazatel (též indikátor) pro den-večer-noc – hlukový ukazatel pro celkové obtěžování hlukem daný Směrnicí 2002/49/ES a Vyhláškou 523/2006 Sb.



Zdroj: Komise- European Aviation Environmental Report 2019, <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2019-aviation-environmental-report.pdf>



Zdroj: Evropský parlament, [https://www.europarl.europa.eu/resources/library/images/20191207PHT68603/20191207PHT68603\\_original.jpg](https://www.europarl.europa.eu/resources/library/images/20191207PHT68603/20191207PHT68603_original.jpg)

### 4.1.1 LEVNÉ LETENKY

Nízkonákladové letecké společnosti nyní zajišťují většinu letů. V posledních letech pokračoval růst levných letenek, ale od roku 2015 se zvýšil také počet tradičních pravidelných letů. Celkový počet cestujících rostl ještě rychleji a v roce 2017 je o 50 % vyšší než v roce 2005. Cenová dostupnost letenek zvyšuje celkový počet letů, což následně negativně ovlivňuje životní prostředí. Komparativní výhodou nízkonákladových aerolinií je, že umí dlouhodobě držet náklady na co nejnižších hodnotách. Dokážou například ušetřit na cenách za výcvik posádek a na opravě strojů, jelikož užívají většinou jen jeden typ letadla, a navíc čas, který tráví letouny na zemi, je minimální (Bouška 2020).

### 4.1.2 EVROPSKÁ ZPRÁVA O ŽIVOTNÍM PROSTŘEDÍ V OBLASTI LETECTVÍ

EU pravidelně hodnotí, jaký dopad má letectví na klima. Hlavním cílem těchto zpráv je každé tři roky poskytnout objektivní, jasný a přesný zdroj informací o vlivu odvětví letecké dopravy na životní prostředí.

#### První zpráva 2016

Dle první zveřejněné zprávy evropské letectví přináší značné hospodářské a sociální výhody. Jeho činnosti

však také přispívají ke klimatickým změnám, hluku a dopadům na kvalitu ovzduší, a v důsledku toho ovlivňují zdraví a kvalitu života evropských občanů. Růst poptávky po letecké dopravě vedl ke zvýšení tlaků na životní prostředí a podle předpovědí bude tento trend pokračovat. Růst evropského leteckého odvětví má být neoddelitelně spjat s jeho environmentální udržitelností (EASA 2016).

#### Druhá zpráva 2019

Z druhé zveřejněné zprávy vyplývá, že pokračující růst letecké dopravy přinesl ekonomické výhody, propojení v rámci EU a rovněž stimuluje investice do nových technologií. Tento fakt vychází z širšího spektra odborných znalostí a inovativních přístupů z jiných odvětví, přičemž vytváří nové potenciální příležitosti k řešení vlivů letecké dopravy na životní prostředí. Obecně však platí, že nepříznivý vliv letecké dopravy na změny klimatu, hluk a kvalitu ovzduší stoupá, a tím ovlivňuje zdraví a kvalitu života evropských občanů. Do řešení tohoto ekologického problému jsou investovány značné zdroje jak na evropské úrovni, na úrovni členských států, tak i v průmyslu. Zatímco v důsledku celé řady opatření (technologie, provoz, letiště, tržní opatření) došlo ke zlepšení, jejich účinek neudržel krok se silným nárůstem poptávky po letecké přepravě, což vedlo k celkovému nárůstu nepříznivého vlivu na životní prostředí.

## 4.1 Iniciativy EU v letectví

Kromě tržních opatření, jako je ETS, přispívají ke snižování emisí z letectví také provozní opatření, například modernizace a zlepšování technologií, postupů a systémů řízení letového provozu.

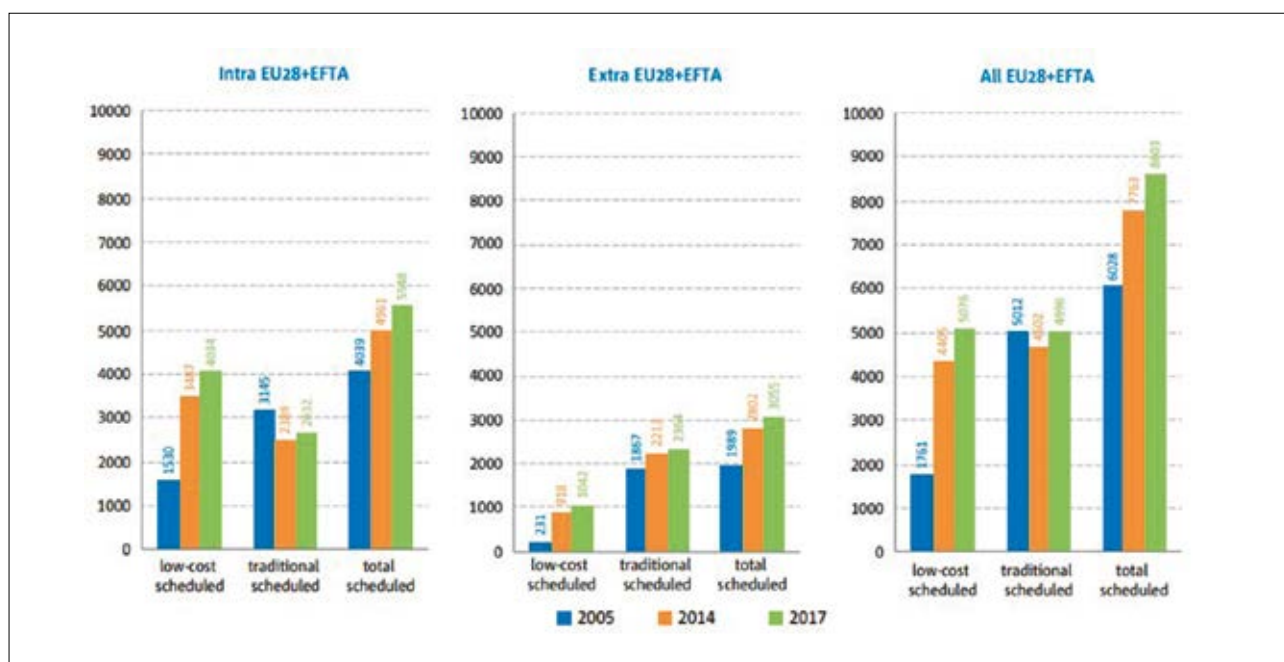
#### Analýza dopadů letectví nesouvisejících s CO<sub>2</sub>

V rámci revize systému EU ETS v oblasti letectví v roce 2017 pověřila EU Komise, aby předložila aktualizovanou analýzu dopadů letectví nesouvisejících s CO<sub>2</sub>, ke které případně připojí návrh, jak tyto dopady nejlépe řešit. Dopady nesouvisející s CO<sub>2</sub>, které odborníci posuzovali, vznikají zejména v důsledku emisí oxidů dusíku (NO<sub>x</sub>), částic sazí, oxidovaných sloučenin síry a vodní páry z letadel. Jejich celkovým čistým dopadem je oteplování klimatu, i když jednotlivé druhy emisí z letectví, jiné než CO<sub>2</sub>, mají řadu individuálních účinků oteplování a ochlazování, které se v různé míře vyvažují nebo jsou do různé míry nejisté.

Autoři konstatují, že vědecké poznatky o dopadech emisí z oblasti letectví, jiných než CO<sub>2</sub>, na změnu klimatu v posledních deseti letech pokročily. V otázce těchto dopadů, a jak je posuzovat z hlediska měření emisí v ekvivalentech CO<sub>2</sub>, stále existuje určitá míra nejistoty a objevily se některé nové sporné body. Ve zprávě je popsána a vyhodnocena řada politických možností, jakož i oblasti výzkumu, které je třeba do řešení těchto nejistot zapojit (KOM(2020)747).

#### Jednotné evropské nebe II+

Iniciativa Jednotné evropské nebe byla zahájena v roce 2004 s cílem snížit roztržitost vzdušného prostoru nad Evropou a zlepšit efektivitu uspořádání letového provozu, pokud jde o bezpečnost, kapacitu, nákladovou efektivnost a životní prostředí. V roce 2013 předložila Komise návrh na revizi jednotného evropského nebe, ale jednání se v Radě od roku 2015 zastavila. V roce 2019 byla zřízena skupina odborníků složená



z 15 expertů v této oblasti, jejímž úkolem bylo posoudit současnou situaci a budoucí potřeby uspořádání letového provozu v EU, což vedlo k několika doporučením. Komise poté znění svého textu z roku 2013 změnila, zavedla nová opatření a vypracovala samostatný návrh na změnu základního nařízení o Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA).

Od přijetí návrhu, a obecněji v uplynulém desetiletí, prošlo odvětví letecké dopravy dalším vývojem, přičemž se projevil pokrok v technologiích a až do začátku roku 2020 setrval rostl objemu provozu. V důsledku pandemie COVID-19 objem provozu strmě klesl a ukázalo se, že ze strukturálního hlediska postrádá jednotné evropské nebe odolnost, neboť poskytování služeb nelze snadno přizpůsobovat vývoji dopravy.

Komise předložila v září 2020 modernizaci regulačního rámce pro jednotné evropské nebe. Stále vznikají zbytečné emise CO<sub>2</sub> kvůli tomu, že piloti musí létat v přetíženém vzdušném prostoru, místo aby sledovali přímou dráhu letu, nebo že letecké společnosti volí delší trasy, aby se vyhnuly oblastem s vyššími poplatky. V zájmu zajištění bezpečných a nákladově efektivních služeb uspořádání letového provozu navrhuje Komise posílení evropské sítě a jejího řízení, aby se bylo možné vyhnout přetížení a neoptimálním leteckým trasám; podporu evropského trhu pro datové služby, které jsou zapotřebí k lepšímu uspořádání letového provozu; zjednodušení hospodářské regulace letových provozních služeb poskytovaných jménem členských států, aby se zvýšila udržitelnost a odolnost; podporu lepší koordinace při určování, vývoji a zavádění inovativních řešení

(KOM(2020)579). V červnu 2021 se Rada dohodla na obecném přístupu k reformě jednotného evropského nebe, ale ke konečnému přijetí zatím nedošlo.

### Čistá planeta pro všechny

Komise přijala v listopadu 2018 strategickou dlouhodobou vizi moderní, konkurenceschopné, prosperující a klimaticky neutrální ekonomiky s názvem Čistá planeta pro všechny. Cílem této dlouhodobé strategie je potvrdit závazek Evropy zaujímat vedoucí postavení v celosvětových opatřeních v oblasti klimatu a představit vizi, která může vést k dosažení nulových čistých emisí skleníkových plynů do roku 2050 prostřednictvím sociálně spravedlivého přechodu uskutečněného nákladově efektivním způsobem. Strategie zdůrazňuje příležitosti, které tato transformace nabízí evropským občanům a evropské ekonomice, ale současně ukazuje úkoly, které před nimi stojí. Navrhovaná strategie nemá v úmyslu zahájit nové politiky, stejně jako nemá Evropská komise v úmyslu revidovat cíle do roku 2030. Z dlouhodobé strategie vyplývá, že letecká doprava musí počítat s přechodem na pokročilá biopaliva a bezuhlíková paliva s hybridizací a s dalším zlepšováním účinnosti technologie letadel. Přechod na hospodářství s nulovými čistými emisemi skleníkových plynů do roku 2050 vyžaduje také nezbytnou infrastrukturu, tj. dokončení transevropské dopravní sítě (TEN-T) do roku 2030 a globální sítě do roku 2050. Další investice se musí zaměřit na nejméně znečišťující druhy dopravy, na podporu synergií mezi dopravními, digitálními a elektrickými rozvodnými sítěmi, aby se umožnily inovace služeb vozidlo-sít, a na upřednostňování inteligentních funkcí,

**SESAR**

Single European Sky ATM Research (SESAR) označuje technologickou součást iniciativy EU s názvem Jednotné evropské nebe neboli „Single European Sky (SES)“. V rámci programu SESAR probíhají v současné době paralelně obě jeho stěžejní fáze. A sice fáze vývojová (2008–2020+), zaměřená na výzkum a vývoj nových technologií a postupů v ATM, a fáze zaváděcí (2014–2020+), zabývající se jejich řízeným zaváděním do praxe. Vývojová část programu je koordinována Společným podnikem SESAR, resp. „SESAR Joint Undertaking (SJU)“, zatímco zavádění je primárně v rukou tzv. „SESAR Deployment Manager (SDM)“. Program SESAR je z velké části spolufinancován ze zdrojů EU (Řízení letového provozu 2021b).

např. evropského systému řízení železničního provozu (ERTM). Tím by se např. umožnilo, aby se pro cestující v EU vysokorychlostní železniční spoje staly skutečnou alternativou letecké dopravy na krátké a střední vzdálenosti. Lodní a letecká doprava jsou svou podstatou globální, EU musí proto při jejich zajišťování spolupracovat s globálními partnery na podpoře dalšího úsilí a vycházet z pokroku, jehož bylo nedávno dosaženo v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO) a Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), což je prvním významným krokem směrem k dekarbonizaci těchto odvětví. V úsilí však bude nutno pokračovat. Na základě současných znalostí a technologií nebude elektrifikace za použití obnovitelných zdrojů energie sama o sobě jediným zázračným řešením pro všechny druhy dopravy. Baterie mají dosud nízkou energetickou hustotu a kvůli jejich vysoké hmotnosti není tato technologie zatím pro letectví a dálkové plavby vhodná (KOM(2018)773).

**Clean Sky**

Společný podnik Clean Sky (Clean Sky Joint Undertaking, CSJU) je partnerstvím veřejného a soukromého sektoru, to znamená partnerstvím mezi Komisí a evropským leteckým průmyslem. Vznikl za účelem dosažení stanovených cílů v oblasti ochrany životního prostředí. Jedním z úkolů je přispívat k ochraně životního prostředí. Technologie vyvinuté v rámci Clean Sky 2 mají snížit spotřebu paliva a omezit související emise CO<sub>2</sub> o 20–30 % a snížit v podobné míře i hladinu hluku (ve srovnání s rokem 2014). Cílem partnerství v oblasti letectví je zajistit, aby technologický pokrok umožnil vývoj nových produktů, pokrok směrem ke klimaticky neutrálnímu letectví, splnění sociálně-ekonomických očekávání a poskytování výhod evropským občanům a podnikům. Harmonogram definuje dva horizonty vedoucí směrem ke klimatické neutralitě do roku 2050. Do roku 2030 zavádění letadel s nízkými emisemi, využívajících výsledky současných výzkumů a využívání udržitelných paliv. Do roku 2050 dosáhnout klimaticky

neutrálního letectví využíváním budoucích technologií vespělych, s plným nasazením udržitelných leteckých paliv a alternativních nosičů energie.

Investice prostřednictvím Clean Sky a programu Horizont 2020 byly zaměřeny na rozvoj přelomových technologií, například elektrifikace a hybridní letadla. Investice mají pokračovat v rámci programu Clean Aviation (Čisté letectví) i rámcového programu Horizont Evropa. Ke snížení emisí má přispět také zavádění výsledků projektu SESAR do praxe, pokud jde o vylepšení letišť a leteckých tras.

**Systém hodnocení letů a letadel**

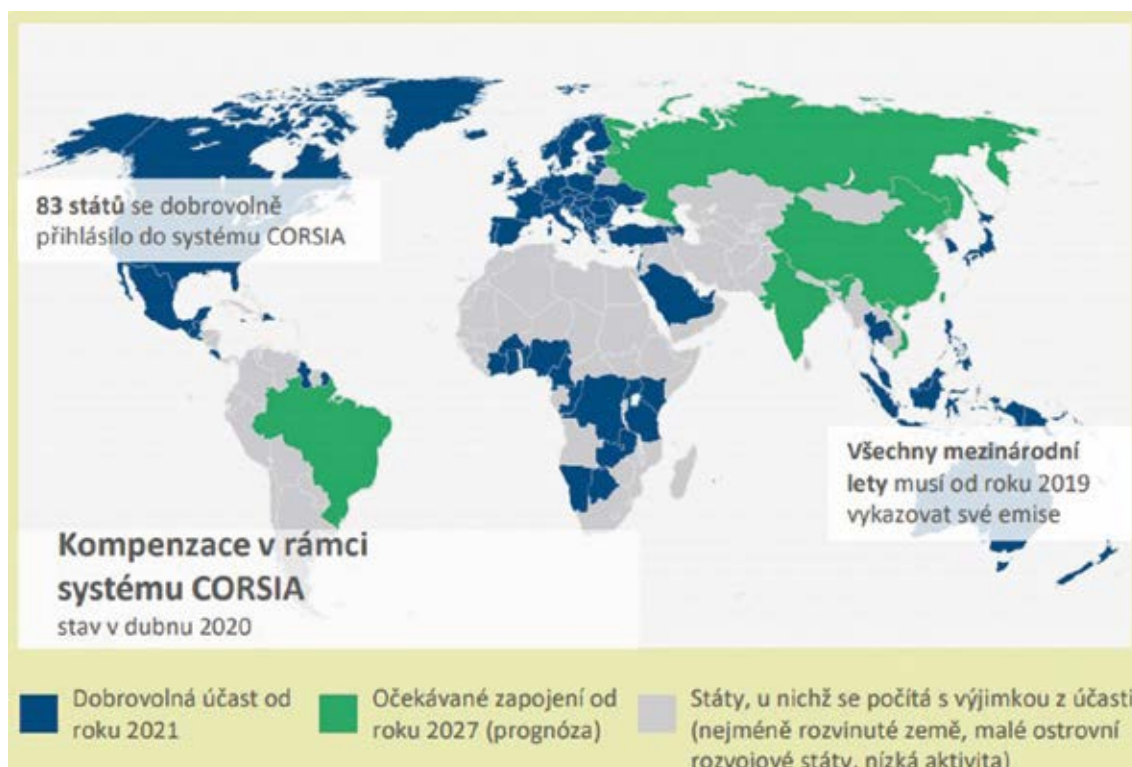
EU v únoru 2021 deklarovala, že plánuje vytvořit také nový systém hodnocení letů a letadel podle jejich uhlíkové stopy. Letadla i lety by měly mít ekoznačky, které by byly podobné těm, které mají domácí spotřebiče. Evropská agentura pro bezpečnost letectví vypsala výběrové řízení na vypracování klasifikačního systému. Technické podrobnosti k udělování značek mají být stanoveny do konce roku 2022. Hodnocení by mělo zahrnovat i životní cyklus letadel, hluk nebo emise oxidů dusíku (Komínková 2021).

**CORSIA**

CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) přijatá jako rezoluce ICAO slibuje redukci emisí z mezinárodní letecké dopravy takzvaným market-based mechanismem fungujícím na podobném principu jako EU ETS (OEnergetice 2015).

Zelenější budoucnost letecké dopravy slibovala v roce 2018 Mezinárodní organizace OSN pro civilní letectví (ICAO). Environmentálními dopady stále rychleji se rozvíjející letecké dopravy, především tedy emisemi skleníkových plynů vznikajících při spalování paliva v motorech letadel, se ICAO začalo zabývat již na počátku devadesátých let minulého století. Možná řešení

### Schema 7: Kompenzace v rámci CORSIA



Zdroj: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_18/SR\\_EU-ETS\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_CS.pdf)

ale zůstávala pouze na papíře. Přitom pokud by globální letectví bylo státem, umístilo by se mezi top 10 největšími emitéry na světě. V roce 2020 mají být o 70 % vyšší než v roce 2005. Po roce 2050, jak předpovídá ICAO, až o 300 až 700 % vyšší emise z letecké dopravy. I proto organizace o mechanismech redukce znečištění v poslední době stále intenzivněji jednala. Přechod od slibů k činům nyní slibuje právě mechanismus CORSIA.

EU potvrdila svou účast na dobrovolné fázi programu CORSIA od roku 2021 a zvolila ambicióznější variantu výpočtu svých kompenzačních požadavků. Systém kompenzace a snižování emisí uhlíku CORSIA bude mezi lety 2021 a 2026 dobrovolný a od roku 2027 má být povinný pro většinu států s významným odvětvím civilního letectví. Jeho základem mají být kompenzace emisí, nikoliv povolenky, přičemž emise se mají vyrovnávat jejich snížením jinde.

V souvislosti s problematikou celosvětových emisí skleníkových plynů v letecké dopravě vypracovala Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) systém kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě (CORSIA), který má **od provozovatelů letecké dopravy po celém světě vyžadovat, aby kompenzovali emise snižováním v jiných odvětvích.**

Kompenzace znamená investovat do snižování emisí v jiných odvětvích, nikoli v samotném letectví.

Jedná se o první redukční schéma tohoto typu, zaměřené pouze na jediné odvětví. Cílem je dosažení stavu net-zero emisí, tedy situace, kdy stejné množství emisí, které je vyprodukováno, je zároveň sníženo v odvětví jiném. V praxi to bude znamenat, že provozovatelé letadel budou muset množství emisí vyprodukovaných „proinvestovat“ v podobě projektů snižujících či pohlcujících emise.

Pro státy, které se doposud neúčastnily rozsáhlejšího market-based mechanismu pro snižování emisí, může CORSIA znamenat značnou administrativní a legislativní zátěž. Jiná je situace pro státy EU. EU ETS od roku 2012 pokrývá i emise z letecké dopravy, ovšem pouze té skutečně mezi vybranými státy.

Je třeba poznamenat, že odvětví letectví není plně srovnatelné s ostatními odvětvími hospodářství, protože dosáhnout snížení emisí může být v letectví obtížnější. To je částečně způsobeno relativně dlouhou životností letadel, která by mohla zůstat v provozu 25 a více let. Systémy Cap-and-trade, jakož i systémy kompenzace, umožňují kompenzovat emise z letectví prostřednictvím snáze dosaženého snížení v jiných

odvětvích. S poklesem emisí z jiných než přepravních zdrojů jsou emise z letectví stále významnější. EU podporovala přijetí globálního systému ICAO, přičemž zdůrazňuje potřebu mezinárodního letectví přispět k dosažení cílů Pařížské dohody o změně klimatu.

### 4.1.3 KRITIKA CORSIA

CORSIA se již nyní setkává s určitou mírou kritiky, která předpovídá neefektivnost systému, co se týče dopadu na snižování emisí. Reálně má být účast pro státy povinná až později. U států, které s podobným systémem snižování znečištění nemají zkušenosti, může být implementace a kontrola pravdivosti výkazů náročnou záležitostí. Nevyjasněn také zůstává vztah schématu k EU ETS, hrozí také takzvaný double counting. Obecně je tedy predikováno, že dopad CORSIA na celosvětové snižování emisí bude

pouze zanedbatelný. V rámci systému CORSIA bylo potřeba vyřešit, jak vedle sebe bude fungovat CORSIA a EU ETS.

Skutečná dekarbonizace civilního letectví je obtížná. Alternativní paliva, která splňují stávající normy a jsou vyrobena z rostlin nebo řas nebo syntetizována z jiných nefosilních materiálů, jsou v běžných letadlech použitelná, ale jejich nabídka je v současné době omezená a jsou dražší než konvenční paliva. Elektrifikace může provozní náklady snížit, avšak současná technologie baterií umožňuje pouze lety na velmi krátkou vzdálenost. Jistou možností je vodík (v roce 1988 provedl sovětský výrobce úspěšný komerční let s letadlem poháněným vodíkem), ale to by vyžadovalo novou infrastrukturu, zásadní úpravy stávajících letadel a do budoucna změny v jejich konstrukci (Evropský účetní dvůr 2020).

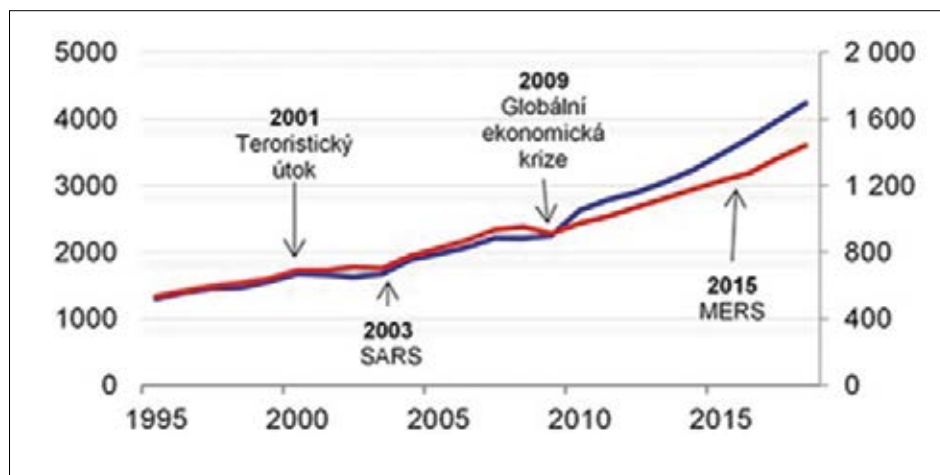
## 4.2 Dopady pandemie COVID-19 na letectví

Od počátku pandemie přijaly členské státy řadu opatření na ochranu veřejného zdraví, z nichž některá měla značný dopad na svobodu pohybu osob, například zavedení kontrol na vnitřních hranicích nebo cestovní omezení v rámci EU. Cestování bylo omezeno na všech úrovních, což se znatelně dotklo i segmentu letecké dopravy. Zákazy mezinárodního cestování ovlivnily více než 90 % světové populace. Cestovní ruch se v březnu 2020 de facto zastavil. Zavedená opatření proti šíření koronaviru v podobě zákazu cestování, zavírání hranic, karantén atd. vedla k výraznému zpomalení letecké dopravy (FT Reporters 2020).

Pandemie COVID-19 má výrazný dopad na dopravu a propojenost v EU, což pak nepříznivě ovlivňuje celé hospodářství EU. V červenci roku 2020 se vedoucí představitelé EU dohodli na komplexním balíčku, který má pomoci obnovit hospodářství Unie. Ekologická transformace a udržitelnost jsou základními kameny plánu na podporu oživení a jsou v souladu se závazkem EU vybudovat do roku 2050 hospodářství a společnost s nulovými emisemi. V zájmu splnění cíle v podobě dosažení klimatické neutrality do roku 2050 musí svou úlohu sehrát právě i odvětví dopravy. Má projít transformací, která bude vyžadovat drastické snížení emisí skleníkových plynů – do roku 2050 o 90 % – a zároveň bude muset zajistit cenově dostupná řešení.

Doprava je jedním z odvětví, které byly pandemií COVID-19 zasaženy nejvíce, a mnoho podniků v tomto sektoru se stále potýká s provozními a finančními problémy. Komise se zavázala (1) posílit jednotný trh – například zintenzivněním úsilí a investic za účelem dokončení transevropské dopravní sítě (TEN-T) do roku 2030 a podporou tohoto odvětví, aby se díky zvýšeným veřejným i soukromým investicím do modernizace vozového parku ve všech druzích dopravy lépe zotavilo; (2) dosáhnout spravedlivé a rovné mobility pro všechny – například tím, že se nová mobilita stane cenově dostupnou a přístupnou ve všech regionech a pro všechny cestující, včetně osob se sníženou pohyblivostí, a že se toto odvětví pro pracovníky zatraktivní; (3) zvýšit bezpečnost a zabezpečení dopravy ve všech jejích druzích – mimo jiné tím, že se do roku 2050 sníží počet smrtelných obětí nehod téměř na nulu (Komínková 2021).

Trendy v počtu cestujících v letecké dopravě doznaly v důsledku pandemie výrazných změn. Za rok 2019 vzlétlo celkem 4,3 mld. cestujících, uskutečnilo se více než 100 000 komerčních letů denně a v letectví bylo zaměstnáno přibližně 10 mil. pracovníků. Očekávalo se, že rostoucí trend počtu cestujících bude pokračovat a za následujících 15 let se zdvojnásobí. Posledních deset let bylo pro aerolinie velmi ziskových (v roce 2019 měl celý letecký průmysl tržby asi 600 mld. USD), ale nyní jsou minimálně v následujících dvou letech očekávány ztráty (ČNB 2020).

**Graf 13: Dopad významných krizí na globální cestovní ruch (miliony)**

**Červená** – příjezdy v rámci mezinárodního cestovního ruchu

**Modrá** – přepravení cestujících v letecké dopravě

Zdroj: ČNB, [https://www.cnb.cz/cs/o\\_cnb/cnblog/Boj-pandemie-COVID-19-vs.-letecka-doprava-ma-prozatim-jasneho-viteze-celime-historicke-zmene/](https://www.cnb.cz/cs/o_cnb/cnblog/Boj-pandemie-COVID-19-vs.-letecka-doprava-ma-prozatim-jasneho-viteze-celime-historicke-zmene/)

Globální cestovní ruch již zažil řadu krizí. Například teroristický útok 11. září 2001, epidemii SARS (2003), finanční krizi (2008/2009) či epidemii MERS (2015). Žádná z těchto krizí ovšem nevedla k dlouhodobějšímu poklesu globálního rozvoje cestovního ruchu.

Dle informací Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) za období leden až červenec 2020 bylo zrušeno celkem 7,5 mil. letů. Tento rok byl pro letecké společnosti nejhorším v historii. Celková čistá ztráta se odhaduje na 84,3 miliard USD a ztráty budou pokračovat i v roce 2021 (IATA 2020). IATA odhaduje, že světová letecká osobní doprava

nedosáhne úrovně před koronavirovou krizí dříve než v roce 2024 (ČNB 2020). Z environmentálního hlediska lze za pozitivní považovat to, že krize leteckého průmyslu nepřímo nutí letecké společnosti, aby postupně vyřazovaly stará a neefektivní letadla (Gössling, Scott a Hall, 2020).

Nízkonákladové aerolinie (jako irský Ryanair a maďarský Wizz Air) se snaží situaci spojené s pandemií využít a jejich strategie je zaujmout větší podíl na trhu, zatímco ostatní aerolinie omezují lety. Celkově by tedy nízkonákladoví dopravci mohli svoji pozici oproti klasickým aeroliniím dále posílit.



# PŘÍPRAVA NOVÝCH PRAVIDEL

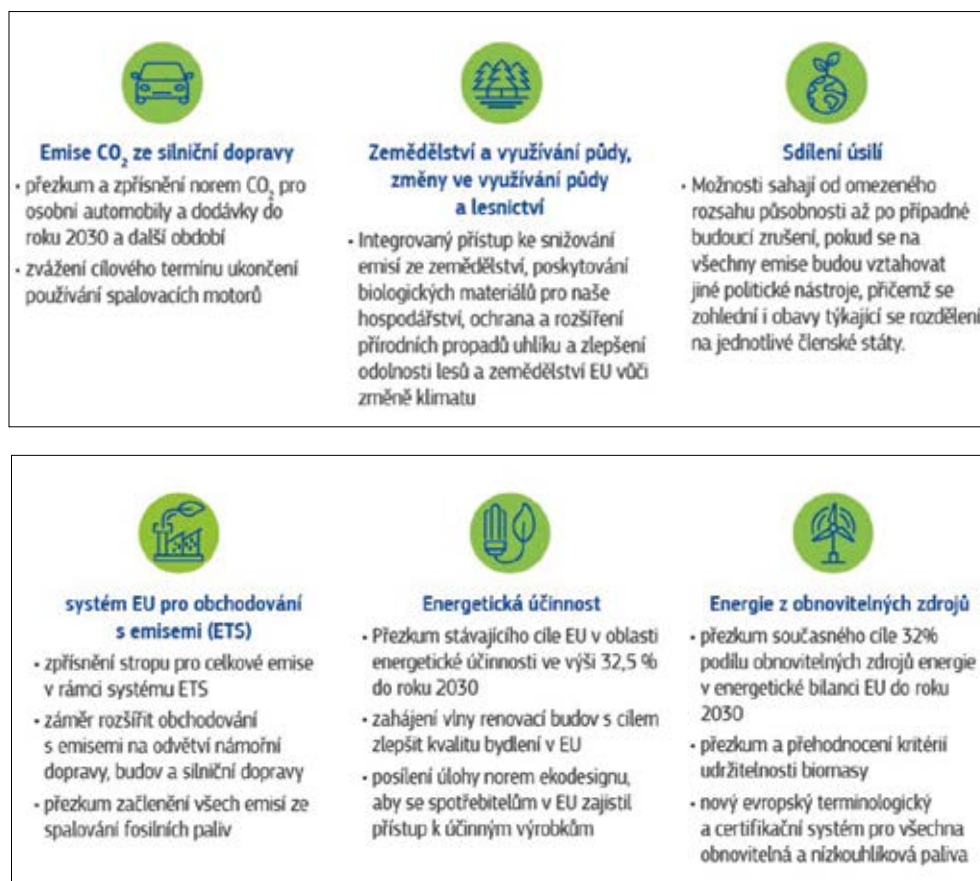
Předložení balíku Fit for 55 nebylo žádným překvapením. Jak již bylo uvedeno, první klimatické cíle byly představeny v rámci projevu, se kterým se Ursula von der Leyenová ucházela o post předsedkyně Komise. Předsedkyně Komise navrhla, aby byl cíl snížení stanoven na 55%, spolu s revizí právních předpisů EU v oblasti klimatu a energetiky do června 2021.

V září 2020 představila Komise konkrétnější plán na snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030

Nové cíle do roku 2030

nejméně o 55 % ve srovnání s rokem 1990, který navazoval na Zelenou dohodu pro Evropu. Zvýšený cíl rovněž potvrzuje pokračování plnění Pařížské dohody.

Konkrétně Komise (1) předložila změnu navrhovaného evropského právního rámce pro klima; (2) vyzvala Parlament a Radu, aby potvrdily cíl 55%; (3) vytyčila legislativní návrhy, které měly být předloženy do června 2021 za účelem plnění nového cíle.



Zdroj: State of the Union 2020, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip\\_20\\_1599](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_20_1599)

Aby Komise dosáhla cíle pro rok 2030, stanovila, že do června 2021 navrhne přezkum:

- směrnice o evropském systému pro obchodování s emisemi (EU ETS);
- nařízení o sdílení úsilí;
- nařízení o využívání půdy, změny ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF);
- směrnice o energetické účinnosti;
- směrnice o obnovitelných zdrojích energie;
- výkonnostní normy pro osobní automobily a dodávky, pokud jde o emise CO<sub>2</sub>.

V září 2020 schválil výbor Evropského parlamentu pro životní prostředí návrh, aby EU do roku 2030 snížila emise skleníkových plynů o 60 % oproti roku 1990. Následně v říjnu 2020 jednala Evropská rada o sdělení „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030“, včetně navrhovaného celoevropského cíle snížení emisí do roku 2030 alespoň o 55 %, a o opatřeních nezbytných k dosažení tohoto cíle. Na tomto úsilí se mají podílet všechny členské státy s přihlédnutím k vnitrostátním okolnostem a v duchu spravedlnosti a solidarity. Summit mimo jiné vyzval Komisi, aby zahájila podrobné konzultace o možnostech snižování emisí s jednotlivými státy a aby jim poskytla podrobnější informace o dopadu nových cílů na jejich hospodářství (Evropský parlament 2020, Komínková 2020a).

Na dosažení klimatických cílů mají země EU odlišný pohled. Rozdíl mezi členskými státy si uvědomuje i Komise. Státy mají rozdílné startovací pozice, ale cíl – klima-

tický neutrální Unie – by měl být pro všechny totožný. Státy západní a severní Evropy většinou stojí za návrhem Komise, aby se místo dosavadních 40 % snížily emise skleníkových plynů do roku 2030 o nejméně 55 % proti roku 1990. Vlády zemí středovýchodní Evropy včetně ČR se obávají, že by snahy o plnění cílů mohly poškodit průmysl členských států. Jiné země (např. Finsko, Rakousko nebo Švédsko) se rozhodly naopak dosáhnout klimatické neutrality dříve než v roce 2050.

Mezi jednotlivými členskými státy jsou obrovské rozdíly, které jsou způsobené jednak nastavením členských států k dané problematice a jednak tím, jak jsou data interpretována, tzn., zda se jedná o celkové emise nebo o přepočítání na obyvatele daného státu (viz pořadí států EU podle emisí skleníkových plynů).

Největší státy EU (jak z hlediska počtu obyvatel, tak z hlediska HDP) mají v absolutních číslech nejvyšší emise:

1. Německo s cca 83 mil. obyvateli 935,8 mil. t CO<sub>2</sub>eq
2. Francie s cca 67 mil. obyvateli 475,4 mil. t CO<sub>2</sub>eq
3. Velká Británie s cca 66 mil. obyvateli 516,8 mil. t CO<sub>2</sub>eq
4. Itálie s cca 60 mil. obyvateli 438,2 mil. t CO<sub>2</sub>eq

ČR má dvakrát vyšší emise na obyvatele než srovnatelně velké Švédsko (cca 10 mil. obyvatel). Nicméně ve srovnání s rokem 1990 se ČR podařilo emise snížit o 35 % (z plánovaných 40 % do roku 2030), velký posun byl způsoben ekonomickou transformací po pádu komunistického režimu. V posledních letech však pokles emisí stagnuje (Komínková 2020a).

## 5.1 Veřejné konzultace

Během roku 2020 probíhaly veřejné konzultace, jejichž výsledkem měl být sběr názorů zainteresovaných aktérů na jednotlivé navrhované iniciativy. Konkrétně problematiky letectví se týkaly tři veřejné konzultace – udržitelná letecká paliva, snížení emisí a reforma obchodování s emisními povolenkami.

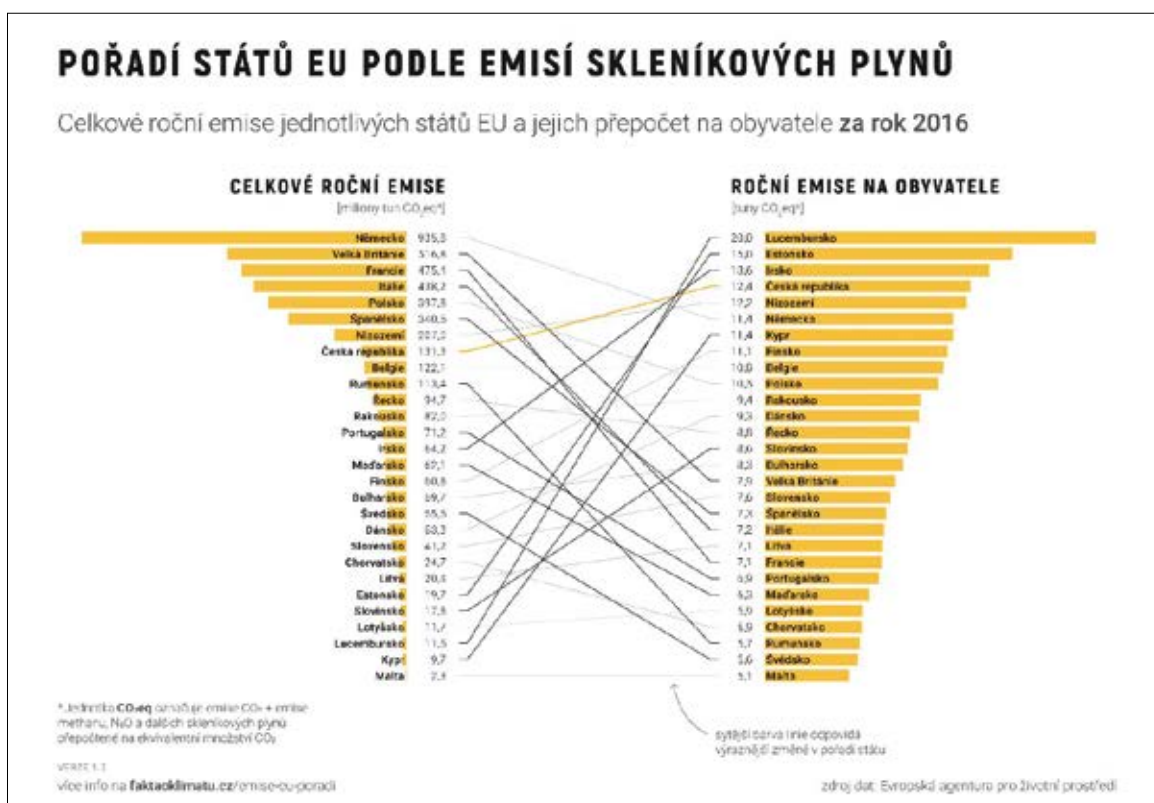
### 5.1.1 VEŘEJNÁ KONZULTACE TÝKAJÍCÍ SE UDRŽITELNÝCH LETECKÝCH PALIV – REFUELEU AVIATION

Od března do dubna 2020 proběhla konzultace týkající se udržitelných leteckých paliv (moderní biopaliva a e-paliva<sup>20</sup>), která mohou výrazně snížit emise z leta-

del. Tento potenciál však zůstává z velké části nevyužit vzhledem k tomu, že tato paliva představují pouze 0,05 % celkové spotřeby paliva pro tryskové motory. Cílem **ReFuelEU Aviation** má být podpora nabídky a poptávky po udržitelných leteckých palivech v EU. Tím by se mohla snížit environmentální stopa letectví a toto odvětví bude moci dosáhnout cílů EU v oblasti klimatu. Do konzultace se zapojilo celkem 121 příspěvateľů, z čehož takřka polovina (46,28 %) byly společnosti nebo obchodní organizace. Pouze jeden příspěvek byl od ekologické organizace (Veřejné konzultace 2020a).

<sup>20</sup> E-paliva jsou synteticky vyráběná paliva na bázi vodíku. Mají být klimaticky

neutrální a mohou pomoci ve snižování CO<sub>2</sub>. E-paliva mohou představovat budoucnost dopravy.



Zdroj: Fakta o klimatu, <https://faktaoklimatu.cz/>

### 5.1.2 VEŘEJNÁ KONZULTACE TÝKAJÍCÍ SE PŘÍSPĚVKU LETECTVÍ K CÍLŮM UNIE NA SNÍŽENÍ EMISÍ

Od července do srpna 2020 probíhala konzultace týkající se sektoru letectví a jeho snah přispět k cílům EU v rámci snižování emisí. Respondenti z členských států EU podpořili koexistenci systému EU ETS a CORSIA; země mimo EU vyjádřily znepokojení nad překryvem mezi **EU ETS a CORSIA**. Pokud jde o možnosti implementace CORSIA, drtivá většina nevládních organizací upřednostňovala EU ETS v plném rozsahu. V aukcích většina podnikatelských sdružení a společností upřednostňovala status quo nebo pomalé snižování a využívání výnosů pro letecký průmysl. Občané EU, kteří odpověděli, byli obecně pro větší ambice v oblasti klimatu.

### 5.1.3 VEŘEJNÁ KONZULTACE TÝKAJÍCÍ SE EU ETS A AKTUALIZOVANÝCH PRAVIDEL PRO LETECKOU DOPRAVU

Od října 2020 do poloviny ledna 2021 probíhala veřejná konzultace, která měla za úkol zjistit postoje zainteresovaných aktérů k revizi systému obchodování s emisemi, včetně toho, jak uveďte v platnost provádění systému CORSIA v EU a jejich členských státech, a o schopnosti odvětví letecké dopravy přenést ná-

klady spojené s CO<sub>2</sub> na cestující. Vstupy byly následně použity jako podklad pro návrh Komise na revizi právních předpisů EU o systému obchodování s emisemi, pokud jde o letectví v rámci balíku Fit for 55.

Konzultace se mohli zúčastnit všichni občané i všechny organizace. Komise se snažila shromáždit podněty od široké škály zúčastněných stran, od vnitrostátních a regionálních orgánů přes podniky a hospodářská sdružení, nevládní organizace a organizace občanské společnosti až po výzkumné a inovační organizace, jakož i jednotlivé občany. Zapojili se např. Evropská asociace leteckých společností (ERA), Evropská asociace obchodního letectví (EBAA), DHL, Lufthansa Group, Mezinárodní rada pro čistou dopravu, Emirates Airline. Ve veřejné konzultaci 91% respondentů souhlasilo s tím, že by odvětví letectví mělo více přispívat k opatřením v oblasti klimatu. Celkem 88% respondentů se domnívá, že tržní opatření mohou být účinná při řešení emisí z letectví. Obdobné procento (82%) respondentů veřejné konzultace souhlasilo s kombinací tržních opatření s dalšími politikami, jako je podpora inovativních leteckých technologií, zlepšení provozu, zdanění a výroba a používání udržitelných leteckých paliv. Velká většina zúčastněných se domnívala, že zvýšení množství dražeb by mohlo zvýšit náklady na létání. Nicméně většina rovněž souhlasila s tím, že toto opatření přispěje ke zmírnění změny klimatu (Veřejné konzultace 2020b).



# BALÍK FIT FOR 55

Komise 14. července 2021 s měsíčním zpožděním<sup>21</sup> přijala očekávaný balík návrhů, jejichž cílem je politiky EU v oblasti klimatu, využívání půdy, energetiky, dopravy a zdanění přizpůsobit plnění cílů vhodných ke snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55% ve srovnání s úrovněmi z roku 1990. Jednotlivé návrhy představují legislativní nástroje k dosažení cílů dohodnutých v evropském právním rámci pro klima a Zelené dohodě pro Evropu.

Na začátku sdělení – „Fit for 55“: plnění klimatického cíle EU pro rok 2030 na cestě ke klimatické neutralitě – je uvedeno: „Nacházíme se v klíčovém okamžiku, pokud jde o světovou reakci na kritickou situaci v oblasti klimatu a biologické rozmanitosti, a jsme poslední generací, která ještě může jednat včas. Toto desetiletí je v zájmu zdraví, dobrých životních podmínek a prosperity nás všech rozhodujícím okamžikem pro splnění našich závazků v rámci Pařížské dohody. EU šla příkladem a stanovila ambiciózní cíle pro snížení čistých emisí o nejméně 55 % do roku 2030 ve srovnání s rokem 1990 a pro to, aby se Evropa do roku 2050 stala prvním klimaticky neutrálním kontinentem. Tyto cíle již nejsou touhami ani ambicemi, ale povinnostmi stanovenými v prvním evropském právním rámci pro klima, které vytvářejí nové příležitosti pro inovace, investice a pracovní místa. V tomto duchu je cílem balíčku návrhů připravit Evropskou unii na dosažení 55% snížení emisí („Fit for 55“) a zajistit potřebnou transformační změnu v celém hospodářství, společnosti i průmyslu.“ (KOM(2021)550).

Je zřejmé, že Komise je silně odhodlána dosáhnout svých cílů. Nicméně je i na tomto místě důležité zdů-

raznit, že finální podoba legislativních aktů bude známa až po dohodě mezi členskými státy a Parlamentem. Kontroverze a ambicióznost některých návrhů dává tušit, že přijímání aktů bude složitý proces.

Sdělení vychází z rozsáhlého posouzení dopadů a veřejné konzultace během jara 2020. Analýza dospěla k závěru, že současný politický rámec je nedostatečný. Předložený balík část předpisů aktualizuje a některé navrhuje zcela nové.

Fit for 55 **aktualizuje stávající** právní předpisy:

- Revize systému EU ETS, včetně jeho rozšíření na lodní dopravu, revizi pravidel pro emise z letecké dopravy a zřízení samostatného systému obchodování s emisemi, určeného pro oblast silniční dopravy a budov
- Revize nařízení o využívání půdy, změnách ve využívání půdy a lesnictví (LULUCF)
- Revize nařízení o „sdílení úsilí“ týkajícího se cílů členských států v oblasti snižování emisí v odvětvích mimo EU ETS
- Změna směrnice o obnovitelných zdrojích energie
- Změna směrnice o energetické účinnosti
- Revize směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva
- Změna nařízení, kterým se stanoví normy pro emise CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a dodávky
- Revize směrnice o zdanění energie

**Nové legislativní návrhy** Fit for 55:

- Nová strategie EU v oblasti lesnictví
- Mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích
- Sociální nástroj pro klimatická opatření
- ReFuelEU Aviation – iniciativa týkající se udržitelných leteckých paliv

<sup>21</sup> Dle pracovního programu měly být návrhy původně předloženy do konce 2. čtvrtletí.

- FuelEU Maritime – iniciativa týkající se ekologizace evropského námořního prostoru

Dle Komise by nečinnost v této oblasti mohla vést k nové dělicí čáře: mezi těmi, kdo si mohou dovolit čisté, moderní technologie založené na obnovitelných zdrojích energie, a těmi, kteří nemají k zastaralým a znečišťujícím technologiím žádnou alternativu (KOM(2021)550).

**Předložené návrhy navazují na iniciativy a právní předpisy, které EU již zavedla.** Zelená dohoda pro Evropu stanovila plán této transformační změny. Položila základy pro transformaci hospodářství s novými strategiemi, jež se týkají biologické rozmanitosti, oběhového hospodářství, nulového znečištění, udržitelné a inteligentní mobility, renovační vlny, udržitelných potravin, vodíku, baterií, obnovitelné energie z moří a mnoha dalších. Na podporu transformace byly vyčleněny zdroje, ať už prostřednictvím plánu EU na podporu oživení, nástroje Next Generation EU, který na ekologickou transformaci přispívá nejméně z 37 %, příštího VFR na období 2021–2027 nebo pokračujícího zaměření na udržitelné financování a uvolnění soukromých investic.

Balík vychází z nutnosti dosáhnout cíle pro rok 2030 a způsobu, jak ho dosáhnout co nejlepším a nejspravedlivějším způsobem. V plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 byly posouzeny příležitosti a náklady ekologické transformace a ukázalo se, že při vhodné kombinaci politik může být výsledek pozitivní.

lupráci na ekologické transformaci se zbytkem světa (KOM(2021)550).

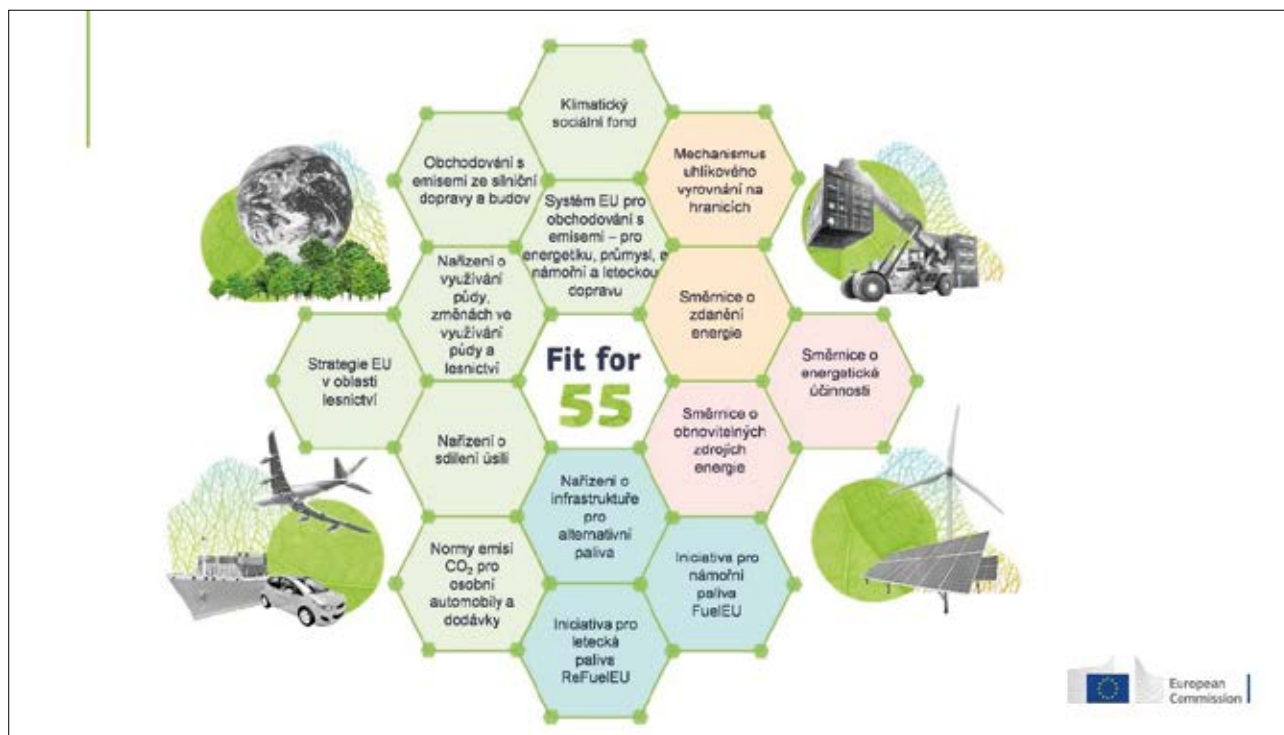
Plnění cílů bude náročné především pro koncové uživatele, a to zejména z finančních důvodů. Právě proto Komise navrhla vytvořit nový **Sociální klimatický fond**, který má členským státům poskytovat finanční prostředky vyhrazené na podporu evropských občanů, kteří jsou nejvíce postiženi nebo ohroženi chudobou z hlediska energetiky nebo mobility. Fond by měl pomoci zmírnit náklady těm, kdo budou během přechodu nejvíce vystaveni růstu cen fosilních paliv. Komise plánuje, že sociální klimatický fond poskytne na období 2025–2032 z nového systému obchodování s emisemi v rozpočtu EU 72,2 miliardy eur v běžných cenách. Měl by zahrnovat podporu investic do zvyšování energetické účinnosti a renovací budov, čistého vytápění a chlazení a začlenění energie z obnovitelných zdrojů způsobem, který může udržitelným způsobem snížit jak emise CO<sub>2</sub>, tak účty za energii pro zranitelné domácnosti a podniky. Měl by financovat přístup k mobilitě s nulovými a nízkými emisemi. Objem fondu má odpovídat 25 % očekávaných příjmů z nového obchodování s emisemi v odvětví stavebnictví a silniční dopravy. Finanční prostředky z fondu se mají kombinovat s příspěvky členských států ve výši nejméně 50 %.

Základním kamenem Fit for 55 je **systém EU pro obchodování s emisemi**, který má být posílen a uplatněn na nová odvětví, v nichž dosud ke snižování emisí nedošlo. Vzhledem k potřebě výraznějšího snížení emisí

Obecně lze říci, že balík Fit for 55 představuje nejkomplexnější soubor návrhů, které kdy Komise v oblasti klimatu a energetiky předložila. Předložený balík je soubor vzájemně propojených návrhů, které všechny směřují ke stejnému cíli, jímž je zajištění spravedlivé, konkurenceschopné a ekologické transformace do roku 2030 a dále. Balík kromě jiného převádí zásadu „znečišťovatel platí“ do praxe.

Balík se snaží upevnit celosvětové vedoucí postavení EU v boji proti klimatickým změnám. Opatření EU nicméně sama o sobě nestačí a nemohou zajistit celosvětové snížení emisí, které je potřeba. EU proto vyzývá partnery na celém světě, aby s ní spolupracovali. Unie spolupracuje se skupinou G7, skupinou G20 a dalšími mezinárodními partnery, aby ukázala, že vyšší ambice v oblasti klimatu, hospodářská prosperita a udržitelný růst se vzájemně nevyklučují. Před 26. konferencí smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (COP26), která se má konat v listopadu 2021 v Glasgow, si EU klade za cíl stanovit agendu pro spo-

dnes Komise navrhuje, aby odvětví, na něž se vztahuje revidovaný systém EU ETS (odvětví energetiky, energeticky náročná průmyslová odvětví, včetně rafinérií ropy a ocelárenství, a výroba železa, hliníku, kovů, cementu, vápna, skla, keramiky, celulózy, papíru, lepenky, kyseliny a volně ložených organických chemikálií, odvětví letecké a námořní dopravy), musela do roku 2030 snížit své emise skleníkových plynů o 61% ve srovnání s úrovněmi z roku 2005. Komise navrhuje zahájit obchodování s emisemi pro silniční dopravu a stavebnictví od roku 2026. Komise také navrhuje postupně rozšířit stávající systém EU pro obchodování s emisemi v ob-



Zdroj: Fit for 55: plnění klimatického cíle EU pro rok 2030 na cestě ke klimatické neutralitě (KOM (2021) 550)

dobí 2023–2025 na námořní odvětví. Větší úsilí má být vyžadováno od leteckých provozovatelů, aby snížili své emise, a proto Komise navrhuje postupně zrušit bezplatné emisní povolenky pro sektor letectví. S cílem řešit také emise z letecké dopravy na celosvětové úrovni má být zaveden také Program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), vypracovaný organizací ICAO.

K dosažení nulových emisí v dopravě a ke snížení znečištění ovzduší jsou kromě stanovení ceny uhlíku zapotřebí i jiná opatření, protože doprava představuje téměř čtvrtinu emisí skleníkových plynů v EU. Emise jsou stále vyšší než v roce 1990, přičemž k dosažení klimatické neutrality bude nutné do roku 2050 snížit celkové emise z dopravy o 90 %. Součástí balíku Fit for 55 jsou také čtyři **návrhy na podporu čistších vozidel a paliv** technologicky neutrálním způsobem. V rámci letectví Komise navrhuje podporovat využívání udržitelných paliv v letecké a námořní dopravě jako doplnění systému obchodování s emisemi v těchto odvětvích, díky kterému jsou znečišťující paliva pro dodavatele dražší. Iniciativa pro letecká paliva **Re-FuelEU** na podporu udržitelných leteckých paliv má za cíl přimět dodavatele přidávat do stávajících leteckých paliv doplňovaných na letištích v EU stále vyšší podíl udržitelných leteckých paliv a přecházet na syntetická paliva známá jako e-paliva. EU má podporovat pouze nejčistší pokročilá biopaliva a nová

e-paliva s nejlepší emisní výkonností. Tuto činnost by měla doplnit chystaná Aliance pro letectví s nulovými emisemi, aby byla zajištěna připravenost trhu na nové konfigurace letadel (např. na vodík, elektřinu). Komise rovněž vyzvala Radu a Evropský parlament, aby se dohodly na aktualizovaném regulačním rámci pro jednotné evropské nebe, který podle odhadů má pomoci snížit emise z letecké dopravy až o 10 %.

Stručné shrnutí návrhů balíku **Fit for 55**:

- Komise navrhla více snížit celkový emisní strop EU ETS a zvýšit roční míru jeho snižování.
- Komise plánuje postupně rušit přidělování bezplatných povolenek pro leteckou dopravu, aby bylo dosaženo souladu s programem kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA), a poprvé začlenit emise z lodní dopravy do EU ETS.
- Má být zřízen nový samostatný systém obchodování s emisemi pro distribuci pohonných hmot pro silniční dopravu a budovy. Komise také navrhuje zvýšit objem Inovačního fondu a Modernizačního fondu.
- Iniciativa v oblasti leteckých paliv v rámci návrhu ReFuelEU Aviation má vyžadovat, aby dodavatelé paliv mísili stále více udržitelných leteckých paliv do tryskového paliva čerpaného na letištích EU, včetně syntetických nízkouhlíkových paliv, známých jako e-paliva.

- Podobně má iniciativa v oblasti námořních paliv FuelEU Maritime stimulovat využívání udržitelných námořních paliv a technologií s nulovými emisemi tím, že stanoví maximální limit pro obsah skleníkových plynů v rámci energie spotřebovávané loděmi vplouvajícími do evropských přístavů.
- Členské státy by měly vynakládat veškeré své příjmy z obchodování s emisemi na projekty v oblasti klimatu a energetiky. Vyčleněná část příjmů z nového systému pro silniční dopravu a budovy by měla řešit případný sociální dopad na zranitelné domácnosti, mikropodniky a uživatele dopravy.
- Změna nařízení č. 842/2018 o sdílení úsilí přiřazuje každému členskému státu ambicióznější cíle v oblasti snižování emisí pro budovy, silniční a vnitrostátní námořní dopravu, zemědělství, odpady a malá průmyslová odvětví. Cíle vycházejí z jejich HDP na obyvatele, přičemž je zohledněna nákladová efektivnost.
- Změna nařízení č. 841/2018 o využívání půdy, lesnictví a zemědělství stanoví celkový cíl EU pro pohlcování uhlíku přírodními propady uhlíku, který odpovídá 310 milionům tun emisí CO<sub>2</sub> do roku 2030. Vnitrostátní cíle budou po členských státech požadovat, aby pečovaly o své propady uhlíku a usilovaly o jejich rozšíření.
- Cílem strategie EU v oblasti lesnictví je zlepšit kvalitu, kvantitu a odolnost lesů v EU.
- Revize směrnice č. 28/2009 o obnovitelných zdrojích energie vytyčí zvýšený cíl vyrábět 40% energie z obnovitelných zdrojů do roku 2030. Konkrétní cíle se mají navrhnout pro využívání energie z obnovitelných zdrojů v dopravě, pro vytápění a chlazení, v budovách a průmyslu.
- Komise plánuje snížení spotřeby energie na úrovni EU. Veřejný sektor má každoročně renovovat 3% svých budov, aby stimuloval vlnu renovací, tvořil pracovní místa a snížil spotřebu energie a náklady pro daňové poplatníky.
- Přísnější emisní normy CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a dodávky budou vyžadovat snížení průměrných emisí nových automobilů o 55% od roku 2030 a o 100% od roku 2035 ve srovnání s rokem 2021. Nové automobily zaregistrované od roku 2035 mají být dle návrhu vozidly s nulovými emisemi.
- Zrevidované nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva má od členských států vyžadovat, aby rozšířili kapacitu nabíjení v souladu s prodejem automobilů s nulovými emisemi a na hlavních silničních tazích v pravidelných intervalech instalovaly dobíjecí a čerpací stanice: každých 60 km v případě elektrického nabíjení a každých 150 km v případě vodíkových paliv.
- Revize směrnice č. 96/2003 o zdanění energie navrhuje sladit zdanění energetických produktů s politikami EU v oblasti energetiky a klimatu, propagovat čisté technologie a odstranit zastaralé výjimky a snížené sazby, které v současnosti podporují využívání fosilních paliv.
- Nový mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích má promítnout cenu uhlíku do ceny dovozu vybraných výrobků, aby se zajistilo, že ambiciózní opatření v oblasti klimatu v EU nepovedou k „úniku uhlíku“ (Komise 2021a).

## 6.1 Návrhy týkající se letecké dopravy

Z textu výše vyplývá, že doprava, zejména ta letecká má velký dopad na životní prostředí. Aby bylo možné dosáhnout stanovených cílů, bude muset projít citelnou reformou. Komise se zaměřila zejména na snížení emisí z letecké dopravy a na podporu udržitelnosti tohoto sektoru. Cílem bylo snížit dopad letectví na klima a narovnat podmínky s jinými druhy dopravy.

### 6.1.1 REFORMA ETS<sup>22</sup>

Komise navrhuje snížit do roku 2030 emise ze stávajících odvětví systému EU ETS (včetně rozšíření na ná-

mořní odvětví) o 61% ve srovnání s úrovní z roku 2005. To představuje nárůst o 18 procentních bodů ve srovnání se současnou snahou o snížení o 43%. K dosažení tohoto cíle navrhuje Komise po jednorázovém snížení celkového emisního stropu o 117 milionů povolenek (tzv. „nová základna“) výraznější roční snížení emisí o 4,2% (namísto 2,2% ročně podle stávajícího systému). Komise rovněž navrhuje postupné odstranění bezplatných emisních povolenek pro odvětví letectví, na které se systém EU ETS již vztahuje, a přechod k úplné dražbě povolenek do roku 2027. Podle tohoto návrhu mají být do stávajícího systému EU ETS zahrnuty emise z námořní dopravy, zatímco na emise z paliv používaných v silniční dopravě a v budovách se bude vztahovat nový, samostatný systém obchodování s emisemi. Toto nové obchodování s emisemi má rovněž fungovat na zásadě „zastropovat a obcho-

<sup>22</sup> Oficiálně se návrh se nazývá – Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757.

dovat“, aby ke snížení emisí došlo nákladově nejefektivnějším způsobem a zkrátila se doba návratnosti investic do úspor energie v těchto odvětvích.

### Příjmy z obchodování s emisemi

Příjmy z dražeb ze stávajícího systému EU ETS plynou hlavně do rozpočtů členských států a využívají se převážně k boji proti změně klimatu. V rámci stávajícího systému EU ETS jsou členské státy povinny vynaložit alespoň polovinu svých příjmů z dražeb na podporu snižování emisí skleníkových plynů, zavádění obnovitelných zdrojů a zachycování a ukládání uhlíku a na zlepšení energetické účinnosti a dálkového vytápění. Rostoucí ceny uhlíku ve stávajícím systému EU ETS od roku 2018 vedly ke zvýšení příjmů z dražeb. V letech 2018–2020 činily příjmy 14 až 16 miliard eur ročně. V průměru členské státy vynaložily 70 % těchto příjmů na účely související s klimatem a energetikou. Na základě návrhu Komise budou členské státy muset vynaložit své příjmy z dražeb z obchodování s emisemi na projekty související s klimatem a energetikou, včetně dekarbonizace v sektoru silniční dopravy a budov. To zahrnuje investice do vozidel a mobility s nulovými emisemi, zlepšení energetické účinnosti a renovace budov a rovněž finanční podporu s cílem řešit sociální aspekty. Kromě toho by členské státy měly využít část svých příjmů z obchodování s emisemi v sektoru silniční dopravy a budov na opatření podpory zranitelných domácností a ke spolufinancování v rámci nového klimatického fondu.

### Přidělování bezplatných povolenek

Bezplatné povolenky mají zůstat důležitým nástrojem ochrany energeticky náročných odvětví před rizikem úniku uhlíku přinejmenším do roku 2030. Po snížení celkového emisního stropu se však sníží i počet bezplatných povolenek. Komise navrhuje, aby k těmto snížením došlo až ve druhé polovině desetiletí. Návrh nemění základní pravidla pro výpočet bezplatných povolenek, které jednotlivá zařízení obdržela v rámci systému EU ETS. Komise chce přidělovat bezplatné povolenky cílenějším způsobem a motivovat k zavádění nízkouhlíkových technologií. Maximální roční míra snížení referenčních hodnot se má od roku 2026 zvýšit a víc bezplatných povolenek se má přesunout do odvětví, v nichž je dekarbonizace obtížnější.

Přidělování bezplatných povolenek má být navíc podmíněno úsilím o dekarbonizaci: zařízení, která nezavedou nákladově efektivní opatření doporučená

v energetických auditech, budou bezplatné povolenky sníženy až o 25 %.

Komise rovněž předložila návrh mechanismu uhlíkové vyrovnání na hranicích (Carbon border adjustment mechanism, CBAM), který řeší riziko úniku uhlíku u cíleného počtu odvětví tím, že stanoví ceny za obsah uhlíku u produktů dovážených do EU. Pokud dovozci mohou na základě ověřených informací od producentů ze třetích zemí prokázat, že cena uhlíku již byla zaplacená během produkce dováženého zboží, lze odpovídající částku odečíst. Mechanismus CBAM je alternativou k přidělování bezplatných povolenek, a proto by se obě opatření neměla překrývat (KOM(2021)551).

### 6.1.2 PŘÍSPĚVEK LETECTVÍ K CÍLI UNIE V OBLASTI SNÍŽENÍ EMISÍ<sup>23</sup>

Bez ohledu na nedávné omezení provozu v důsledku pandemie COVID-19 se předpokládá, že dopady klimatu na letectví budou dále růst. A to zejména vzhledem k historickému růstu tohoto odvětví nad průměrem ostatních sektorů. Před pandemií COVID-19 předpokládal Eurocontrol roční nárůst evropských emisí z letecké dopravy do roku 2040 o 53 % ve srovnání s rokem 2017. Před krizí COVID-19 odhadovala ICAO, že do roku 2040 by se emise z mezinárodní letecké dopravy mohly v porovnání s rokem 2020 zvýšit až o 150 %.

Obecným cílem návrhu je zrevidovat EU ETS, pokud jde o emise z letectví, nákladově efektivním a soudržným způsobem v souladu se zvýšeným cílem Unie v oblasti klimatu. Předložený návrh směrnice zavádí změny v právních předpisech systému EU ETS v souvislosti s jeho uplatňováním v letectví, aby zajistil, že letectví bude přispívat k dosažení cíle snížení emisí do roku 2030 v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu; zajistil, že EU ETS se může podle potřeby měnit v souvislosti s režimem ICAO pro kompenzaci a snižování uhlíku v mezinárodním letectví; a zajistil, že přidělení povolenek na emise v oblasti letectví se reviduje, aby se zvýšil počet dražeb.

Změna systému EU ETS pro letectví by měla zajistit, aby byl systém CORSIA prováděn prostřednictvím systému EU ETS a aby provádění systému CORSIA zajistilo rovné zacházení s leteckými společnostmi. Hlavní právní změny v rámci revize jsou: (1) konsolidovat

<sup>23</sup> Oficiálně se návrh se nazývá – Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure.

celkové množství povolenek na letectví a použit lineární redukční faktor v souladu s článkem 9 směrnice o ETS; (2) zvýšit aukci povolenek pro letectví; (3) pokračovat v uplatňování systému EU ETS v rámci EU a současně uplatňovat CORSIA na mimoevropské lety; a (4) zajistit, aby s leteckými společnostmi bylo na stejných trasách zacházeno stejně, pokud jde o jejich závazky související s ekonomickými dopady. Pro emise z letů mezi letišti nacházejícími se v nejvzdálenějším regionu členského státu a letišť nacházejícím se ve stejném členském státě se navrhuje časově omezená odchylka od systému EU ETS. Lety do a z většiny nejméně rozvinutých zemí a malých ostrovních rozvojových států, které neimplementují CORSIA, by měly být osvobozeny od povinností EU ETS nebo CORSIA. Podle stávajícího systému obchodování s emisemi připadá většina příjmů z aukcí členskými státy, a proto mají pozitivní dopady na vnitrostátní rozpočty. Úpravy rozpočtového rámce EU předloží Komise v rámci nadcházejícího balíku týkajícího se vlastních zdrojů, včetně návrhu na změnu VFR. Aby byla motivována plná implementace CORSIA od roku 2027, měla by se výjimka na emise vztahovat pouze do 31. prosince 2026 (KOM(2021)552).

### 6.1.3 UDRŽITELNÁ LETECKÁ DOPRAVA (REFUELEU AVIATION)<sup>24</sup>

Dobře fungující a konkurenceschopný letecký vnitřní trh je zásadní pro mobilitu evropských občanů a pro evropské hospodářství jako celek. Dle návrhu je nezbytné zajistit rovné podmínky na celém unijním trhu letecké dopravy, pokud jde o používání leteckého paliva. Letecké palivo skutečně představuje podstatnou část nákladů provozovatelů letadel, tj. až 25 % provozních nákladů. Změny v ceně leteckého paliva mohou mít významný dopad na ekonomickou výkonnost provozovatelů letadel. Rozdíly v ceně leteckého paliva mezi geografickými lokalitami, jak je tomu v současné době mezi letišti v EU nebo mezi letišti v EU a mimo EU, mohou navíc vést provozovatele letadel k přizpůsobení strategií tankování z ekonomických důvodů.

Udržitelná letecká paliva<sup>25</sup> mají potenciál významně přispět k dosažení zvýšeného cíle EU v oblasti klimatu do roku 2030 a cíle EU v oblasti klimatické neutrality. Aby bylo možné výrazně snížit emise, musí letecký

sektor omezit své současné výhradní spoléhání na fosilní paliva a urychlit přechod na inovativní a udržitelné druhy paliv a technologií. Zatímco vývoj alternativních pohonných technologií pro letadla, jako jsou elektrická nebo vodíková, dosahují slibných pokroků, jejich uvedení do komerčního využití bude vyžadovat značné úsilí a čas. Udržitelná letecká paliva by měla představovat nejméně 5 % leteckých paliv do roku 2030 a 63 % do roku 2050. Zejména syntetická letecká paliva mají potenciál dosáhnout úspory emisí až 85 % nebo více ve srovnání s palivem z fosilních leteckých zdrojů. Při výrobě z obnovitelné elektřiny a uhlíku zachyceného přímo ze vzduchu mohou potenciální úspory emisí ve srovnání s fosilním leteckým palivem dosáhnout 100 %. Syntetická letecká paliva jako taková mají nejvyšší potenciál pro dekarbonizaci ze všech paliv uvažovaných v rámci této iniciativy. Přestože syntetická letecká paliva by mohla významně přispět k dekarbonizaci odvětví, jejich využití na trhu ve značných objemech do roku 2030 je nepravděpodobné. Výrobní náklady na syntetická letecká paliva se v současné době odhadují na 3 až 6násobek současných tržních cen fosilních leteckých paliv. Syntetická paliva by měla být do roku 2050 obsažena nejméně z 28 % ve směsi leteckých paliv. Z důvodů udržitelnosti by neměla být podporována biopaliva první generace.<sup>26</sup> Očekává se, že postupné zavádění udržitelných leteckých paliv na trh letecké dopravy povede ke zvýšení nákladů na letecké palivo pro letecké společnosti. Zásadním faktorem k zajištění toho, aby povinnost dodávat udržitelná letecká paliva nepoškodila rovné podmínky na trhu letecké dopravy, je stanovit jednotnou povinnost pro všechny dodavatele leteckých pohonných hmot na vnitřním trhu EU. Nařízení by mělo být doprovázeno také zvýšeným úsilím EU a jejich členských států na ICAO o stanovení závazných cílů pro používání udržitelných leteckých paliv v mezinárodním letectví (KOM(2021)561).

24 Oficiálně se návrh nazývá – Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on ensuring a level playing field for sustainable air transport.

25 Pro účely této iniciativy se udržitelnými leteckými palivy rozumějí kapalná paliva, která lze nahradit konvenčním leteckým palivem.

26 Surovinou pro výrobu současných biopaliv první generace je biomasa, kde existuje její konkurenční užití ve výrobě potravin či krmiv. Mezi biopaliva první generace patří bioetanol, vyrobený z obilí, cukrové řepy, cukrové třtiny, kukuřice, škrobu, rostlinných odpadů kvašením a rafinací, metylester řepkového oleje (MEĚO, RME), vyrobený z vylisované řepky olejné esterifikací, resp. jeho modifikace etylester řepkového oleje (EEĚO), dále metylester mastných kyselin (FAME), vyrobený z vylisovaných olejných rostlin (palmový olej, slunečnicový olej, aj.) či biobutanol vyrobený katalytickou konverzí bioetanolu (Ekopradny 2021).

### 6.1.4 PROGRAMEM KOMPENZACE A SNIŽOVÁNÍ EMISÍ OXIDU UHLIČITÉHO V MEZINÁRODNÍM CIVILNÍM LETECTVÍ<sup>27</sup>

Návrh zavádí změnu pravidel pro letectví v systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) s cílem implementovat oznámení členských států leteckým společnostem se sídlem v EU o započtení na rok 2021 v rámci systému pro kompenzaci a snižování uhlíku v mezinárodním letectví (CORSIA) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Cílem je provést toto oznámení způsobem, který minimalizuje administrativní zátěž vnitrostátních orgánů a provozovatelů leteckých společností a poskytne právní jistotu.

Změny související s implementací CORSIA zahrnují ustanovení týkající se používání mezinárodních kreditů pro lety mimo EHP. Emise z letectví vysoce pravděpodobně nepřekročí souhrnné úrovně roku 2019 v roce 2021. Proto se očekává, že dodatečné kompenzace provozovatelů letadel budou pro rok 2021 nulové. Návrh rozhodnutí proto uvádí, že do 30. listopadu 2022 členské státy oznámí provozovatelům letadel, že pokud jde o rok 2021, mají (nulové) započtení ve smyslu mezinárodních standardů a doporučených postupů ICAO o ochraně životního prostředí pro režim kompenzace a snižování emisí uhlíku v mezinárodním letectví. Směrnice o systému EU ETS bude uplatňovat program CORSIA na emise leteckých společností se sídlem v EU z letů do zemí a ze zemí mimo EHP. Pokud emise z letů mimo EHP dosáhnou úrovně vyšších než v roce 2019, budou muset být kompenzovány odpovídajícími uhlíkovými kredity. Tyto kredity by měly přispět ke snížení emisí v různých odvětvích ekonomiky, jako je obnovitelná energie nebo nakládání s odpady v zemích, které se účastní Pařížské dohody a od roku 2027 programu CORSIA. Každý kompenzační kredit by měl představovat tunu CO<sub>2</sub>, která byla snížena nebo jejímuž vzniku bylo zamezeno. Dle návrhu se neberou v úvahu emise CO<sub>2</sub> z několika typů letů: státní lety; humanitární lety; lékařské lety; vojenské lety; protipožární lety (KOM(2021)567).

### 6.1.5 SHRUTÍ NÁVRHŮ TÝKAJÍCÍCH SE LETECTVÍ

Komise navrhuje postupně zrušit bezplatné emisní povolenky, které toto odvětví v současné době dostává. S cílem řešit také emise z letecké dopravy na celosvětové úrovni se prostřednictvím směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi bude provádět program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA) pro mimoevropské lety.

K dosažení klimatických cílů do roku 2030 je zapotřebí výrazného snížení emisí v odvětví letectví. Systém EU ETS se má i nadále vztahovat na lety v rámci EHP a lety do Švýcarska a Velké Británie. Nově má být celkový počet povolenek pro letectví v systému ETS zastropován na stávajících úrovních a bude každoročně snižován o 4,2% (lineární redukční faktor). Počet bezplatných povolenek přidělených provozovatelům letadel se bude postupně snižovat s cílem přestat s přidělováním bezplatných povolenek sektoru letectví do konce roku 2026. Souběžně s tím Komise zavádí program kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA).

### 6.1.6 KRITIKA NÁVRHŮ

Prezentované návrhy budí kontroverzi v automobilovém průmyslu, lodní dopravě, výrobě elektřiny a průmyslových segmentech, které spalují neobnovitelná paliva a přitom vypouštějí emise CO<sub>2</sub>. Je zřejmé, že do budoucna cena emisní povolenky na jednu tunu CO<sub>2</sub> výrazně podraží a s tímto nákladem navíc budou muset počítat také letecké společnosti (Airways 2021).

V rámci ReFuelEU Aviation se očekává, že podobně jako benzín či nafta i určité procento leteckého paliva bude muset být povinně vyrobeno synteticky jako tzv. sustainable aviation fuel (SAF). Na jeho výrobu by měla být použita elektřina z obnovitelných zdrojů. Jeho podíl v leteckém palivu má průběžně stoupat. Podle návrhu Komise má od 1. 1. 2025 letecké palivo tankované v EU obsahovat nejméně 2% SAF, od 1. 1. 2030 pak 5%, od 1. 1. 2035 to má být již 20% (Airways 2021). Kritici upozorňují např. na to, že technologický vývoj není tak daleko, aby mohly být tyto cíle splněny. Kritika se vztahuje také k obrovským finančním nákladům.

Součástí plánu je též zavedení spotřební daně na kerosin. Postupně se má spotřební daň zvednout na úroveň, která je stanovena u pohonných hmot pro

<sup>27</sup> Oficiálně se návrh se nazývá – Proposal for a Decision of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards the notification of offsetting in respect of a global market-based measure for aircraft operators based in the Union.

## Ve zkratce – navrhované změny v letectví

Letecké společnosti budou muset platit za každou vypuštěnou tunu oxidu uhličitého – postupné rušení přidělování bezplatných povolenek pro leteckou dopravu.

Zdanění dosud od daně zcela osvobozeného leteckého paliva – kerosinu.

Povinné používání udržitelných leteckých paliv.

Plánuje se stanovení ceny uhlíku i pro odvětví letecké dopravy.

Dosáhnout souladu s programem kompenzace a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví (CORSIA).

automobily. Evropské letecké společnosti vyjádřily obavy, aby z těchto důvodů nedošlo k většímu přesunu přestupu cestujících za hranice EU.

**Mezinárodní unie silniční dopravy** (International Road Transport Union, IRU) opatrně uvítala některé části návrhů v rámci iniciativy Fit for 55. Zároveň však varovala, že energetická daň a obchodování s emisemi dohromady představují riziko nevyváženého dvojího zásahu do nákladů na silniční dopravu pro občany a podniky v EU. IRU se nejvíce obává značného zvýšení nákladů v důsledku všech oznámených opatření a jejich nedostatečné technologické neutrality (Dopravní noviny 2021).

Podrobněji se k návrhu vyjádřil europoslanec **Alexandr Vondra** (ECR) z výboru Evropského parlamentu pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI). Dle jeho slov bude cena za snížení emisí CO<sub>2</sub> o 55 % do roku 2030 ohromná, náklady ponесou všichni. EU má administrativními zásahy zvyšovat cenu emisních povolenek. Cena se za poslední 2 roky zpětinasobila a podle Vondry poroste dál, což se promítne do cen surovin. Zdraží elektrina a energeticky náročné výrobky – ocel, sklo, cement, aj. Systém obchodování s povolenkami se má v roce 2026 rozšířit na bydlení a dopravu. Zdraží se vytápění (nejen z centrálních výtopen, které jsou pod tlakem už teď, ale i z lokálních kotlů na plyn, které byly doteď vyjmuty). Kvůli úsporám budou lidé přestavovat domy, ale zároveň výrazně zdraží stavební materiály, benzín a nafta. Poroste také cena dřeva – na jedné straně se vyplatí mít lesy, protože se mají započítávat do bilance kvůli pohlcování CO<sub>2</sub>, na druhou stranu stoupne poptávka po tomto materiálu. Vondra upozorňuje na to, že, že EU bude na členské státy tlačit, aby zvýšily spotřební daně. EU sama plánuje zvýšit energetické daně. **V této oblasti jako jediné platí jednomyslnost, což bude komplikovat přijetí.** Vondra je přesvědčen, že Komise jen urychluje nákladná opatření v prvním pilíři (boj

s uhlíkem), zatímco kroky ve třech zbývajících zpomaluje. Přitom opatření k zelenějšímu zemědělství, ochraně biodiverzity a vody v krajině či zavádění cirkulární ekonomiky by přinesly rychlejší výsledky a stály by méně peněz. Kriticky se vyjádřil také k tomu, že návrhy nezohledňují geografické výhody/nevýhody. Státy, které nemohou v takové míře využívat jako zdroj vítr či vodu, ke kterým patří ČR, jsou znevýhodněny (AlexandrVondra 2021a). Vondra vidí jako velký problém to, že státy, které jsou zvýhodněné a mohou snadněji vyrábět z obnovitelných zdrojů, budou chtít dodávat energii i do státu jako ČR. Jenže ve špičkách bude nedostateková, velmi drahá a státy, které jsou na tom podobně, budou stát na konci fronty. Zachránit před blackouty by je mohly jaderné zdroje. Ale zatím se nepodařilo je prosadit za „čistý“ zdroj, aby investice nebyly znevýhodněny.

Vondra se nestaví rezolutně proti. Chápe snahy o stanovení cen uhlíku i rozšíření na veškeré ekonomické aktivity. Návrhy obsahují řadu dobrých nápadů, jak chránit biodiverzitu, lesy, půdu a vodní zdroje, jak omezovat průmyslové zemědělství, škodlivé pesticidy a umělá hnojiva nebo jak limitovat odpady, zejména plasty. Nesouhlasí ovšem s tím, že většina návrhů obsahuje administrativní zákazy, příkazy. Vondra také nesouhlasí s tím, že taxonomie zelených financí, podle níž se banky a pojišťovny budou rozhodovat, co financovat a co ne, zvýhodňuje větrné a solární zdroje, ale už ne jaderné elektrárny, přestože ani ty uhlík neemittují, a to jen kvůli ideologii. Revoluce v automobilismu zase zvýhodňuje elektromobilitu proti využití vodíku nebo syntetických paliv, protože si to prosadily největší automobilky. Ve výsledku to v cenách a na daních zaplatí střední třída (Alexandr Vondra 2021b).

K návrhům se na zasedání EP vyjádřili také jednotliví poslanci. Ti dali najevo obavy z ekonomického dopadu, který může přinést očekávané zdražení paliv a vytápění. Pascal Canfin (Renew Europe), předseda

parlamentního výboru pro životní prostředí, kritizoval návrh, protože se domnívá, že návrhy jsou klimaticky neefektivní opatření, které je zároveň velmi riskantní sociálně a politicky. Poslanci z lidovecké skupiny dali najevo podporu přechodu k elektromobilům, ale zvýšení účtů za dopravu či teplo je problematické i podle nich (Euractiv 2021).

### **6.1.7 JAKÁ BUDE FINÁLNÍ PODOBA LEGISLATIVNÍCH AKTŮ?**

Jednotlivé návrhy balíku Fit for 55 musí být nejprve schváleny Radou a Evropským parlamentem, což může kvůli očekávaným námitkám trvat až něko-

lik let. Kromě těch týkajících se daní budou návrhy přijímány řádným legislativním postupem, u kterého je možné přehlasování těch, kteří budou silně proti. Obecně lze očekávat v jednotlivých návrzích dílčí změny. Je možné, že některý z aktů nebude ve finále přijat a Komise navrhne nové, upravené legislativní akty. Dle postojů jednotlivých aktérů je zřejmé, že z dopadů balíku Fit for 55 převažují obavy. Nelze ovšem očekávat, že dojde k zásadním změnám – např. co se týká letectví, Komise postupně zveřejňovala, co plánuje, a úplné pozastavení aktů tedy nelze předpokládat. Změny budou s největší pravděpodobností v rámci jednotlivostí – např. konkrétních hodnot, termínů a podobně.



# ZÁVĚR

**Fit for 55** je nepochybně nejambicióznější ekologický plán Komise, který byl doposud představen. Pokud by byly návrhy přijaty v původní podobě, zcela by přeměnily hospodářství EU. V Bruselu se návrhy připravovaly dlouho, ale přesto nebyl dodržen původní červnový termín, který byl uveden v plánu Komise na rok 2021. Členské státy teď čeká dlouhý a bolestivý legislativní proces. Výrazně to pocítí i Česko, jelikož bude mít předsednictví v druhé polovině roku 2022, což by mělo být horké období pro dojednávání legislativních aktů.

Povinné snižování emisí se nevyhne ani letecké dopravě, která je z hlediska dopadu na životní prostředí dlouhodobě podceňována. Podobně jako ostatní typy dopravy se i letadla mají zapojit do povinného snižování 55% emisí skleníkových plynů do roku 2030. Zatím experti řeší, jak spočítat skutečný objem emisí, který tomuto podílu odpovídá. Snižování se emisí se nevztahuje k dnešním hodnotám, ale k úrovni roku 1990, který EU určila jako milník zelených opatření. Pro letectví je to pozitivnější, protože to je odvětví, které od roku 1990 do roku 2017 zaznamenalo největší růst. Milník je pro letectví stanoven „výhodněji“, než by tomu bylo právě kolem roku 2017, kdy byly emise z dopravy na nejvyšší úrovni.

Společnosti a členské státy zatím netuší, na co vše se musí představit. Dokud nebudou jednotlivé legislativní návrhy přijaty, není jasné, jaké z nich pro ně budou vyplývat povinnosti. Navíc nelze předpokládat, že by návrhy byly schváleny rychle. Není tedy zatím jasné, kolik času bude k dispozici. Jak již bylo řečeno, zásadní změny v návrzích očekávat nelze, proto by se společnosti i státy měly alespoň v obecnější rovině připravit na plnění nových pravidel. Většina návrhů totiž vyžaduje dlouhodobou přípravu a zpravidla také

technologický pokrok, kterého musí být dosaženo (např. ekologická paliva v letectví).

Prosazování pravidel bude komplikované nejen kvůli střetu různých aktérů, ale také kvůli tomu, že EU je dost často napadána (a je možné tvrdit, že oprávněně), že „káže vodu a pije víno“. Podle serveru Politico mohou vrcholní unijní úředníci využívat další miliony eur, které jim byly schváleny na cesty tzv. „leteckými taxíky“. V době, kdy má docházet k omezování emisí z letectví, je to těžko obhajitelný krok.

Kroky, které Komise navrhuje, nejsou z konzervativního pohledu správnou volbou. Jedná se z valné většiny o nereálné snahy o snižování CO<sub>2</sub> ve všech odvětvích místo promyšlených kroků, které by měly hlubší vědecký základ. Ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí by pomohla např. vyšší míra využívání veřejné hromadné dopravy. Větší podpora evropské železnice by mohla snížit množství letů, které jsou v rámci EU často zbytečné, protože nemusí přinášet ani úsporu času. Nicméně z důvodu špatně nastavených podmínek jsou letenky často levnější než jízdenky na vlak. Navíc se na leteckou dopravu váže potřeba dalších transferů – na/z letiště, které by při využití jiného typu dopravy byly omezeny.

I když nejsou známy finální legislativní akty, měla by se zintenzivnit příprava v rámci firem a společností. Ty totiž budou novými pravidly a povinnostmi citelně zasaženy. V oblasti letectví se jedná zejména o technický pokrok, kterého by mělo být dosaženo a který musí být ze strany společností podporován. Změny v obchodování s emisemi na druhou stranu dopadnou nejspíše na koncové uživatele a projeví se růstem cen, případně částečným omezením letecké přepravy a snížením počtu spojů.

Projednávání jednotlivých návrhů by mělo odstartovat další politické spory s členskými státy. V příštích dvou až třech letech budeme pravděpodobně svědky mnoha sporů a napětí. Velkou roli v tomto období bude moci sehrát i Česká republika, která bude předsedat Radě EU ve druhé polovině roku 2022 a bude

řídít probíhající jednání sektorových zasedání Rady. ČR by se měla co nejaktivněji zapojit do projednávání již předložených návrhů, aby byla připravena na převzetí předsednické role. Důležitá je tedy příprava jak na straně státu, tak na straně dotčených hospodářských sektorů.

# SEZNAM ZKRATEK

---

CBAM	Mechanismu uhlíkového vyrovnání na hranicích	IMO	Mezinárodní námořní organizace
CO	oxid uhelnatý	IRU	International Road Transport Union
CO <sub>2</sub>	Oxid uhličitý	Komise	Evropská komise
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation	LULUCF	nařízení o využívání půdy
CSJU	Společný podnik Clean Sky	N <sub>2</sub> O	Oxid dusný
EASA	European Union Aviation Safety Agency	NER	New Entrants Reserve
EBAA	Evropská asociace obchodního letectví	NO <sub>x</sub>	oxidy dusíku
EEA	Evropská agentura pro životní prostředí	OSN	Organizace spojených národů
EHP	Evropský hospodářský prostor	OZE	Obnovitelné zdroje energie
EP	Evropský parlament	PFC	perfluorované uhlovodíky
ERA	Evropská asociace leteckých společností	SESAR	Single European Sky ATM Research
ERTM	Systém řízení železničního provozu	SO <sub>x</sub>	oxidy síry
EU ETS	European Union Emissions Trading Systém	SZP	Společná zemědělská politika
ENVI	Výbor Evropského parlamentu pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin	TEN-E	Trans-European Networks for Energy
HC	nespálené uhlovodíky	UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
HND	Hrubý národní důchod	Unie, EU	Evropská unie
ICAO	International Civil Aviation Organization	VFR	Víceletý finanční rámec
		WTO	World Trade Organization



# SEZNAM ZDROJŮ

- Airways – EU představila program Fit for 55 – ovlivní výrazně i letectví (2021), <https://www.airways.cz/zprava/eu-dnes-predstavila-program-fit-for-55-ovlivni-i-letectvi/>
- Airways – EU představila program Fit for 55 – ovlivní výrazně i letectví (2021), <https://www.airways.cz/zprava/eu-dnes-predstavila-program-fit-for-55-ovlivni-i-letectvi/>
- AlexandrVondra – Dobyti klimatické Bastily (2021a), <https://alexandrvondra.cz/dobyti-klimaticke-bastily-1/>
- AlexandrVondra – Zelený úděl: nejde o záchranu planety, ale o přerozdělení bohatství v Evropě (2021b), <https://alexandrvondra.cz/zeleny-udel-nejde-o-zachranu-planety-ale-o-prerozdeleni-bohatstvi-v-evrope/>
- Aviation Benefits Beyond Borders. Economic Growth, (2020), <https://aviationbenefits.org/economic-growth/>
- Bouška, Michael. Nízkonákladové aerolinie vyhrávají boj o nebe, (2020), Hospodářské noviny, <https://archiv.ihned.cz/c1-66799000-nizkonakladove-aerolinie-vyhrajaji-boj-o-nebe-ryanair-je-nejvetsi-v-evrope-umi-totiz-snit-naklady>
- Dopravní noviny – IRU opatrně vítá balíček Fit for 55, varuje ale před dvojnásobným dopadem na dopravu (2021), <https://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/iru-opatrne-vita-balicek-fit-for-55-varuje-ale-pred-dvojim-dopadem-na-dopravu>
- E15 – Když ani sleva na Čecha nezabere. Obchod s letenkami naráží na pandemický strop (2021), [https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kdyz-ani-sleva-na-cecha-nezabere-obchod-s-letenkami-narazi-na-pandemicky-strop-1382554?fbclid=IwAR1f3mli0yN6WzKPFp-ZyFMMs-eMesfx2nyHMSSZHybXRq\\_U1TpivUlaFkLg#](https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kdyz-ani-sleva-na-cecha-nezabere-obchod-s-letenkami-narazi-na-pandemicky-strop-1382554?fbclid=IwAR1f3mli0yN6WzKPFp-ZyFMMs-eMesfx2nyHMSSZHybXRq_U1TpivUlaFkLg#)
- EASA – European Aviation Environmental Report 2016 (2016), <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/european-aviation-environmental-report-2016-72dpi.pdf>
- EASA – Evropská zpráva o životním prostředí v oblasti letectví 2019 (2019), [https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr\\_uploaded/P219473\\_EASA%20EAER%202019-CS.pdf](https://www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/P219473_EASA%20EAER%202019-CS.pdf)
- Ekoporadny – Co jsou to biopaliva první a druhé generace? Jaký je mezi nimi rozdíl? (2021), <https://www.ekoporadny.cz/faq/co-jsou-to-biopaliva-prvni-a-druhe-generace-jaky-je-mez-nimi-rozdil.htm>
- EnviWeb – Emise letecké dopravy se vloni v Evropě snížily o polovinu (2021), <http://www.enviweb.cz/118079>
- EnviWeb – Co je osobokilometr, tunokilometr (2015), <http://www.enviweb.cz/101771>
- EU ETS – Climate Action, Allocation to aviation (2021b), [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/allowances/aviation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/allowances/aviation_en)
- EU ETS – Climate Action, Auctioning (2021a), [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/auctioning\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/auctioning_en)
- Euractiv – Europoslanci se vyjádřili k novému klimatickému balíčku. Obávají se zdražení tepla a dopravy (2021), <https://euractiv.cz/section/klima-a-zivotni-prostredi/news/europoslanci-se-vyjadrili-k-novemu-klimaticke-mu-balicku-obavaji-se-zdrazeni-tepla-a-dopravy/>
- Eurobarometr č. 513 o změně klimatu (2021), <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2273>
- EUROCONTROL – Europe's current air traffic situation (2021), <https://www.eurocontrol.int/>
- Europeum – Národní konvent o EU Reforma systému obchodování s emisními povolenkami EU ETS (2021), <https://www.europeum.org/data/articles/konvent-euets.pdf>
- Evropský parlament – Emise z letecké a lodní dopravy: fakta a čísla (infografika) (2021), <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20191129STO67756/emise-z-letecke-a-lodni-dopravy-fakta-a-cisla-infografika>
- Evropský parlament – Emise z letecké a lodní dopravy: fakta a čísla (2019), <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/headlines/society/20191129STO67756/emise-z-letecke-a-lodni-dopravy-fakta-a-cisla-infografika>
- Evropský parlament – Klimatický zákon: poslanci chtějí zvýšit cíl redukce emisí do roku 2030 na 60 % (2020), <https://www.europarl.europa.eu/news/cs/press-room/20201002IPR88431/klimaticky-zakon-poslanci-chteji-zvysit-cil-redukce-emisi-do-roku-2030-na-60>
- Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva 18/2020: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit (2020), <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/emissions-trading-system-18-2020/cs/>
- Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit (2020), <https://www.eca.europa.eu/webpub/eca/special-reports/emissions-trading-system-18-2020/cs/>

- europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\_18/SR\_EU-ETS\_CS.pdf
- Evropský účetní dvůr – Zvláštní zpráva: Evropský systém obchodování s emisemi: bezplatné přidělování povolenek bylo třeba lépe zacílit (2020), [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20\\_18/SR\\_EU-ETS\\_CS.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR20_18/SR_EU-ETS_CS.pdf)
- Fiala, P., Krutílek, O. & Pitrová, M. (2018). Evropská unie (3rd Ed.). Centrum pro studium demokracie a kultury.
- FT Reporters. Most airlines face bankruptcy by end of May, industry body warns, (2020), Financial Times, <https://www.ft.com/content/30a3a26e-674f-11ea-800d-da70c-ff6e4d3>
- IATA. Economic Performance of the Airline Industry, (2020), <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-report/>
- KOM(2018)773 – Čistá planeta pro všechny Evropská dlouhodobá strategická vize prosperující, moderní, konkurenceschopné a klimaticky neutrální ekonomiky (2018), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52018DC0773>
- KOM(2019)640 – Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu (2019), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52019DC0640>
- KOM(2020)690 – Pracovní program Komise na rok 2021 – Vitální Evropa v křehkém světě (2020), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52020DC0690>
- KOM(2020)789 – Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (2020), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>
- KOM(2020)579 – Pozměněný návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o provádění jednotného evropského nebe (přepřacované znění) (2020), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52020PC0579>
- KOM(2020)747 – Aktualizovaná analýza dopadů letectví ne-souvisejících s CO<sub>2</sub> na klima a možná politická opatření podle čl. 30 odst. 4 směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi (2020), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52020DC0747>
- KOM(2020)789 – Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti (2020), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>
- KOM(2021)551 – Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union, Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading scheme and Regulation (EU) 2015/757 (2021), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0551&qid=1629454212105>
- KOM(2021)552 – Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and appropriately implementing a global market-based measure (2021), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0552>
- KOM(2021)561 – Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on ensuring a level playing field for sustainable air transport (2021), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52021PC0561>
- KOM(2021)567 – proposal for a decision of the European Parliament and of the Council amending Directive 2003/87/EC as regards the notification of offsetting in respect of a global market-based measure for aircraft operators based in the Union (2021), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52021PC0567>
- Komínková – Green Deal: Missions impossible (2020c) New Direction, [https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Kominkova\\_2-web.pdf](https://newdirection.online/2018-publications-pdf/ND-Kominkova_2-web.pdf)
- Komínková Magda – Navýšení klimatického cíle EU, Euroskop (2020a), <https://www.euroskop.cz/9047/36034/clanek/navyseni-klimatickeho-cile-eu/>
- Komínková Magda – Role dopravy v ekologické a digitální transformaci EU, Euroskop (2021), <https://www.euroskop.cz/9047/36642/clanek/role-dopravy-v-ekologicke-a-digitalni-transformaci-eu/>
- Komínková Magda – Zelená dohoda pro Evropu – hlavní výzva pro novou Komisi, Euroskop (2020b), <https://www.euroskop.cz/9047/34461/clanek/zelena-dohoda-pro-evropu-hlavni-vyzva-pro-novou-komisi/>
- Komise – Doprava a Zelená dohoda, Efektivní a bezpečná doprava šetrná k životnímu prostředí (2021), [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal\\_cs](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/transport-and-green-deal_cs)
- Komise – European Aviation Environmental Report 2019 (2019), <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2019-aviation-environmental-report.pdf>
- Komise – Zásadní transformace dopravy: Komise představila svůj plán ekologické, inteligentní a cenově dostupné mobility (2020), [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP\\_20\\_2329](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_20_2329)
- Komise – Zelená dohoda pro Evropu (2021b), [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_cs](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_cs)
- Komise – Zelená dohoda pro Evropu: Komise navrhuje transformaci hospodářství a společnosti EU s cílem splnit ambice v oblasti klimatu (2021a), [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_21_3541)
- Ministerstvo životního prostředí – Letectví (2021), <https://www.mzp.cz/cz/letectvi>
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 421/2014 ze dne 16. dubna 2014, kterým se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství s cílem provést do roku 2020 mezinárodní dohodu o uplatňování jednotného celosvětového tržního opatření na emise z mezinárodní letecké dopravy (2014), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX:32014R0421>.
- Nařízení Komise (ES) č. 748/2009 ze dne 5. srpna 2009 o seznamu provozovatelů letadel, kteří ke dni 1. lednu 2006 nebo po tomto datu vykonávali činnost v oblasti letectví uvedenou v příloze I směrnice 2003/87/ES,

- s uvedením členského státu správy u jednotlivých provozovatelů letadel (2009), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1396607048948&uri=CELEX:32009R0748>.
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/1603 ze dne 18. července 2019, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES, pokud jde o opatření přijatá Mezinárodní organizací pro civilní letectví pro monitorování, vykazování a ověřování emisí z letectví pro účely provádění celosvětového tržního opatření (2019), [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:O-J.L\\_.2019.250.01.0010.01.CES&toc=OJ:L:2019:250:TOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:O-J.L_.2019.250.01.0010.01.CES&toc=OJ:L:2019:250:TOC)
- OECD. COVID-19 and international trade: Issues and actions, (2020), <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-international-trade-issues-and-actions-494da2fa/>
- OEnergetice – Budoucnost letecké dopravy by měla být zelenější, (2018), <https://oenergetice.cz/cista-mobilita/budoucnost-letecke-dopravy-by-mela-byt-zelenejsi>
- OEnergetice – Evropský boj s emisemi aneb co je EU ETS a kam směřuje? (1. díl) (2015), <https://oenergetice.cz/evropska-unie/eu-ets-evropsky-system-obchodovani-s-emisemi>
- OEnergetice – Klimatická politika EU v kostce (2016), <https://oenergetice.cz/evropska-unie/klimaticka-politika-eu-v-kostce>
- Rada EU – Čistá a udržitelná mobilita pro klimaticky neutrální EU (2021), <https://www.consilium.europa.eu/cs/policies/clean-and-sustainable-mobility/>
- Rada EU – Emise z letecké dopravy: EU potvrdila svou účast na dobrovolné fázi programu CORSIA od roku 2021 a zvolila ambicióznější variantu výpočtu svých kompenzačních požadavků (2020), <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2020/06/25/aviation-emissions-eu-confirms-its-participation-in-the-corsia-voluntary-phase-from-2021-and-chooses-more-ambitious-option-to-calculate-its-offsetting-requirements/>
- Rada EU – Pařížská dohoda (2020), <https://www.consilium.europa.eu/cs/infographics/paris-agreement-eu/>
- Rada EU – Rada schválila přísnější emisní normy CO<sub>2</sub> pro osobní automobily a dodávky (2019a), <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2019/04/15/stricter-co2-emission-standards-for-cars-and-vans-signed-off-by-the-council/>
- Rada EU – Snižování emisí: Rada přijala emisní normy CO<sub>2</sub> pro nákladní automobily (2019b), <https://www.consilium.europa.eu/cs/press/press-releases/2019/06/13/cutting-emissions-council-adopts-co2-standards-for-trucks/>
- Řízení letového provozu – Program SESAR (2021b), <http://www.rlp.cz/spolecnost/tisk/Stranky/Program-SESAR-Deployment.aspx>
- Řízení letového provozu – vybrané odkazy (2021a), <http://www.rlp.cz/kontakty/odkazy/Stranky/default.aspx>
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32003L0087>
- State of the Union 2020 – Komise zvyšuje cíle v oblasti klimatu a navrhuje snížit emise do roku 2030 o 55 % (2020), [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip\\_20\\_1599](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/ip_20_1599)
- UN - Paris Agreement, (2021), [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXVII-7-d&chapter=27&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXVII-7-d&chapter=27&clang=_en)
- Veřejné konzultace – Systém EU pro obchodování s emisemi – aktualizovaná pravidla pro leteckou dopravu (2020b), [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12494-Revision-of-the-EU-Emission-Trading-System-Directive-concerning-aviation-public-consultation\\_cs](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12494-Revision-of-the-EU-Emission-Trading-System-Directive-concerning-aviation-public-consultation_cs)
- Veřejné konzultace – Udržitelná letecká paliva – ReFuelEU Aviation (2020a), [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels\\_cs](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels_cs)
- von der Leyen – Moje agenda pro Evropu (2019), [https://political-guidelines-next-commission\\_cs.pdf](https://political-guidelines-next-commission_cs.pdf) (europa.eu)
- Whitley, Angus. How Coronavirus Will Forever Change Airlines and the Way We Fly, (2020), Bloomberg Hyperdrive, <https://www.bloomberg.com/news/features/2020-04-24/coronavirus-travel-covid-19-will-change-airlines-and-how-we-fly>











[newdirection.online](http://newdirection.online)



[@europeanreform](https://twitter.com/europeanreform)



[@europeanreform](https://www.instagram.com/europeanreform)



[NDeuropeanreform](https://www.facebook.com/NDeuropeanreform)



[contact@europeanreform.org](mailto:contact@europeanreform.org)