



V Bruselu dne 5.11.2025
COM(2025) 664 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

Investiční plán pro udržitelnou dopravu

1. ÚVOD

Mobilita a přeprava cestujících a zboží jsou základem průmyslového růstu a konkurenceschopnosti – spojují EU se zbytkem světa, nabízí občanům prostředky k cestování a podnikům k rozvoji jejich činnosti. Zároveň je hlavní ambicí EU snížit do roku 2050 emise skleníkových plynů z dopravy, které zůstávají stále vysoké, o 90 %. Toho lze dosáhnout zlepšením účinnosti dopravy, mimo jiné prostřednictvím multimodální mobility, elektrifikace a přechodu na obnovitelná a nízkouhlíková paliva. Tato paliva jsou obzvláště důležitá¹ pro odvětví letectví a námořní odvětví, která mají na celkových emisích skleníkových plynů v EU podíl přibližně 8,4 %, protože mohou výhod elektrifikace využívat pouze okrajově. Při přechodu na klimaticky neutrální hospodářství budou všechny druhy dopravy v různé míře záviset na používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv².

Jak je zdůrazněno v Draghiho zprávě³, **investování do technologií obnovitelných a nízkouhlíkových paliv má zásadní význam pro dekarbonizaci a zvýšení konkurenceschopnosti průmyslu, jakož i pro energetickou bezpečnost**, čímž se sníží naše závislost na dovozu fosilních paliv. Zpráva zdůrazňuje potřebu strategického rámce, který by spojil nabídku a poptávku po těchto palivech v EU.

Klíčové politické prvky takového rámce již existují:

- EU má komplexní regulační rámec na podporu obnovitelných a nízkouhlíkových technologií, včetně nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU⁴ a nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU⁵, revidované směrnice o obnovitelných zdrojích energie⁶ a nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva⁷.
- Vývoj mezinárodní politiky se ubírá stejným směrem: Mezinárodní námořní organizace (IMO) se zavázala, že do roku 2050 dosáhne v námořní dopravě nulových čistých emisí prostřednictvím Rámce pro nulové čisté emise (NZF), nicméně členské státy organizace IMO jej nepřijaly. Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO uznává udržitelná letecká paliva⁸ jako hlavní faktor, který umožňuje snižování emisí.

To však nestačí. Tržní podmínky pro investice v EU se musí zlepšit. V opačném případě bude poptávka z velké části uspokojována výrobou mimo EU, čímž vzniknou nové závislosti na

¹ Kousoulidou et al. 2016, Biofuels in aviation: Fuel demand and CO2 emissions evolution in Europe toward 2030 (Biopaliva v letectví: vývoj poptávky po palivech a emisí CO2 v Evropě do roku 2030).

² Podle posouzení dopadů cílů v oblasti klimatu do roku 2040 bude podíl osobních vozidel se spalovacím motorem na počtu vozidel v EU představovat 26 %, zatímco bateriová elektrická vozidla budou tvořit 57–58 %. V důsledku vyšší energetické účinnosti elektrických vozidel zároveň výrazně klesá celková spotřeba energie, a i když se má poptávka po biopalivech do roku 2030 zvýšit, bude poté v důsledku rostoucího podílu elektrifikace klesat.

³ Draghiho zpráva (2025): A competitiveness strategy for Europe (Strategie konkurenceschopnosti pro Evropu).

⁴ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>.

⁵ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

⁶ <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/53/oj>.

⁷ <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/2025-04-14>.

⁸ Udržitelná letecká paliva jsou letecká paliva, která jsou schválena podle normy ASTM 7566 a navržena tak, aby v případě tradičních tryskových paliv představovala řešení v podobě paliv typu „drop-in“ a letadla je mohla používat bez úprav motorů nebo infrastruktury. Lze je vyrábět z udržitelných vstupních biologických surovin, a to různými způsoby (udržitelná letecká biopaliva). Udržitelná letecká paliva lze vyrábět také synteticky (syntetická udržitelná letecká paliva).

projektech pokročilé výroby⁹. Investice do výrobních zařízení v regionech mimo EU se zrychlují¹⁰. Vzhledem k této rostoucí konkurenci je naléhavě nutné rozšířit výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v EU. Evropské společnosti zatím celosvětově vlastní 60 % inovativních patentů v této oblasti i většinu světových komerčních zařízení na výrobu pokročilých biopaliv. Vedoucí úlohu v oblasti technologií bychom neměli ztratit, ale naopak bychom měli tento nově vznikající celosvětový rozhodující trh utvářet.

Tento Investiční plán pro udržitelnou dopravu se zaměřuje na obnovitelná a nízkouhlíková paliva pro leteckou a vodní dopravu a doplňuje návrhy, které se týkají jiných druhů dopravy. Průmyslový přístup k silniční dopravě je nastíněn v Průmyslovém akčním plánu pro automobilový průmysl¹¹. Uvedený plán je právě prováděn, a to zejména v souvislosti s blížícím se přezkumem norem pro emise CO₂ u osobních a dodávkových vozidel a návrhem na čisté firemní vozové parky. Připravovaný balíček Battery Booster podpoří elektrifikaci několika druhů dopravy a předpokládají se opatření k urychlení zavádění infrastruktury. V příštích měsících se rovněž očekávají opatření týkající se těžkých nákladních vozidel a související infrastruktury. Podobně již EU komplexně podporuje rozvoj účinného a efektivního železničního systému, konkrétně prostřednictvím revidovaného nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T), včetně finanční podpory například využitím Nástroje pro propojení Evropy (CEF) a Akčního plánu pro vysokorychlostní železnice, který byl zveřejněn společně s tímto plánem.

Letecká a vodní doprava je však stále téměř plně závislá na konvenčním palivu. V tomto plánu je naléhavé zaměřit se na potřeby letecké a námořní dopravy, protože tato odvětví musí v roce 2030 splnit ambiciózní cíle v oblasti snižování emisí a v zájmu dekarbonizace se musí spoléhat hlavně na obnovitelná a nízkouhlíková paliva.

Nyní je třeba jednat. Tento Investiční plán pro udržitelnou dopravu (STIP) mapuje investiční potřeby a nastiňuje opatření k lepšímu využití stávajících finančních programů EU na podporu požadovaných investic se zaměřením na letecké a námořní odvětví. Zavádí opatření na podporu provádění regulačního rámce a stanoví opatření k dosažení většího dopadu na trh prostřednictvím lepší koordinace podpory na úrovni členských států a lepší mezinárodní spolupráce.

2. STANOVENÍ SMĚRU AKCÍ PRO LETECKOU A VODNÍ DOPRAVU

2.1 Tržní problémy

Cíle podle nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU a nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU

⁹Evropská komise, 2024: Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels (Vývoj výhledu v oblasti nezbytných prostředků pro vybudování průmyslové kapacity pro pokročilá biopaliva typu „drop-in“).

¹⁰ Mezinárodní středisko pro sledování e-paliv, vydání 2025, a informace založené na konzultacích s odborníky. Projekt Frontrunner v Texasu je ve výstavbě (syntetická udržitelná letecká paliva) a několik projektů na výrobu e-metanolu v Číně prošlo fází konečného investičního rozhodnutí nebo jsou ve výstavbě. <https://www.sia-partners.com/en/insights/publications/international-e-fuels-observatory-2025-edition>.

¹¹ https://commission.europa.eu/topics/business-and-industry/boosting-european-car-sector_en.

Aby bylo možné tyto cíle splnit, je nezbytné trvale zvětšovat stávající tržní objemy, včetně objemů týkajících se e-paliv, což je zásadní pro konkurenceschopnost Evropy a její vedoucí postavení ve světě.

Podle **nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU** se podíl udržitelných leteckých paliv dodávaných na letiště v EU musí zvýšit z 2 % (což odpovídá zhruba 0,9 Mt udržitelných leteckých paliv nebo 0,92 Mtoe) v roce 2025 na 6 % v roce 2030, na 20 % v roce 2035 a poté na 70 % (32,5 Mt nebo 33,4 Mtoe) do roku 2050. Požadovaný minimální podíl syntetických udržitelných leteckých paliv začíná na 1,2 % v roce 2030, v roce 2035 se zvyšuje na 5 % (2,2 až 2,3 Mt syntetických udržitelných leteckých paliv, tj. 2,26 až 2,36 Mtoe) a v roce 2050 stoupá na 35 % (16,25 Mt, tj. 16,7 Mtoe).

V rámci **Iniciativy pro námořní paliva FuelEU** je cíl snížení intenzity emisí skleníkových plynů pro rok 2035 stanoven na 14,5 %, ale v roce 2050 dosáhne 80 %. Udržitelná námořní paliva budou hrát podstatnou roli při plnění cílů Iniciativy pro námořní paliva FuelEU (odhadované množství udržitelných námořních paliv pro rok 2035 je přibližně 11,3 Mtoe)¹². Pokud bude do roku 2031 podíl paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu¹³ (syntetická udržitelná námořní paliva) nižší než 1 %, pak se od 1. ledna 2034 použije povinná kvóta 2 % paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (což odpovídá 0,56 Mt syntetických udržitelných námořních paliv). Očekává se, že do roku 2035 budou dodávky elektřiny z pevniny představovat přibližně 1,4 % celkové energie spotřebované plavidly.

Aktuální podmínky na trhu

Řada technologií obnovitelných nebo nízkouhlíkových paliv v současné době vykazuje nízkou tržní vyspělost. Pokud jde o letecká paliva, v současnosti se nejčastěji vyrábí udržitelná letecká paliva na bázi hydroprocesovaných esterů a mastných kyselin (HEFA). Řada dalších technologií je v pilotní nebo demonstrační fázi¹⁴. V námořní dopravě se široce používají technologie methylesterů mastných kyselin (FAME) kvůli jejich celkovým přínosům pro životní prostředí, když jsou v rámci přístupu „od vrtu k brázdě za lodí“ smíchány s lodním olejem a motorovou naftou. Rozvinutou technologií je rovněž biometan. Pokud jde o e-paliva, ta nejsou v komerčním měřítku dostupná ani u jednoho z uvedených druhů dopravy.

Hlavní překážkou bránící růstu trhu je **značný cenový rozdíl mezi obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy a konvenčními palivy**. Poptávka po nízkouhlíkových a obnovitelných palivech zaostává, protože používání těchto paliv má za následek výrazně vyšší provozní náklady pro letecké a lodní dopravce. **Cenový rozdíl se dnes pohybuje v rozmezí dvou až desetinásobků**¹⁵. Očekává se, že náklady v nadcházejících letech budou klesat, částečně díky úsporám z rozsahu a novým výrobním technologiím. Nejistota ohledně očekávané ceny a příjmů však vyvolává mezi investory pochybnosti. To platí zejména pro syntetická udržitelná letecká paliva a syntetická udržitelná námořní paliva, jejichž vysoké kapitálové náklady a vysoká rizika spojená s cenami a příjmy v současnosti zpochybňují jejich ekonomické opodstatnění. V EU je

¹² Udržitelná námořní paliva lze vyrábět z různých zdrojů, včetně vstupních surovin z biologického materiálu, fosilního odpadu nebo z obnovitelných a nízkouhlíkových zdrojů energie (syntetická udržitelná námořní paliva). Předpokládá se, že pro splnění cílů podle nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU do roku 2035 dosáhne poptávka ze strany tohoto odvětví 6,4 Mt udržitelných námořních paliv a 4,6 Mt syntetických udržitelných námořních paliv, viz dokument SWD(2024) 63 final.

¹³ Podle definice ve směrnici o obnovitelných zdrojích energie.

¹⁴ Mezi tyto technologie patří zplyňování + Fischer-Tropschova syntéza (FT) a přeměna alkoholu na tryskové palivo (AtJ).

¹⁵ EASA 2025, Výroční technická zpráva o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU, ze které vyplývá, že e-paliva jsou nejdražším řešením.

ve fázi plánování více než 40 projektů výroby e-paliv. U žádného z nich však zatím nebylo možné dosáhnout přijetí konečného investičního rozhodnutí. **Rozdílné potřeby při uzavírání smluv představují překážku pro růst trhu.** Výrobci paliv se snaží uzavírat dlouhodobé smlouvy o odběru paliva, které by jim umožnily amortizovat nákladné investice, zatímco provozovatelé jsou zvyklí uzavírat krátkodobé smlouvy o dodávkách, které jim poskytují větší flexibilitu, pokud jde o ceny paliva na konkurenčních světových trzích. K neochotě investovat dále přispívá **nejistota ohledně dostupných vstupních surovin biologického a nebiologického původu a jejich celkových podmínek přístupu.**

Omezení biologických vstupních surovin

Omezená dostupnost udržitelných vstupních surovin a konkurenční poptávka z jiných odvětví omezují možnosti využití biopaliv v celkové skladbě paliv v dopravě¹⁶.

Potenciál biopaliv

Odhaduje se, že maximální domácí nabídka udržitelných surovin pro bioenergie v EU¹⁷ dosáhne 160 Mtoe v roce 2030 a 207 Mtoe v roce 2050¹⁸. Očekávaná konečná poptávka po bioenergie ve všech odvětvích kromě dopravy do roku 2030 se odhaduje na 114 Mtoe, což znamená, že v roce 2030 na odvětví dopravy připadá ekvivalent 46 Mtoe. Jedná se o malý zlomek celkové energie, kterou v současnosti spotřebovává odvětví dopravy a která představuje 355 Mtoe, nicméně by posloužil ke splnění současných cílů nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU a nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU pro rok 2030.

V dlouhodobějším horizontu je však dostupný potenciál udržitelné bioenergie omezený a předpokládaná nabídka by postačovala ke splnění očekávaného podílu udržitelných leteckých biopaliv / udržitelných námořních biopaliv na cílech v oblasti letecké a námořní dopravy, což ponechává jen malý prostor pro další využití. Studie poukazují na předpokládanou poptávku po bioenergie z jiných odvětví ve výši 170 Mtoe v roce 2050, což by znamenalo, že na dopravu by připadalo pouze 37 Mtoe. Tuto nabídku je třeba porovnat s očekávanou kombinovanou poptávkou po energii pro leteckou a námořní dopravu, která v roce 2050¹⁹ dosáhne přibližně 90–100 Mtoe, což podtrhuje význam syntetických udržitelných leteckých paliv a syntetických udržitelných námořních paliv. Nedávné studie dospěly k pozitivnějšímu výhledu, pokud jde o dostupnost vstupních surovin a potenciál pokročilých biopaliv²⁰.

Vzhledem k současné výrobní kapacitě 2 Mtoe je tudíž důležité mobilizovat další udržitelné vstupní suroviny a přijmout dvojí investiční strategii: jednak na podporu inovativního zpracování dalších pokročilých vstupních surovin a vstupních surovin na bázi odpadů, které v současné době

¹⁶ Pokud jde konkrétně o námořní a leteckou dopravu, je způsobilost vstupních surovin omezena, aby se snížila rizika související s potravinami a se změnou ve využívání půdy, a to vyloučením např. potravinářské a krmné biomasy. Kromě toho by mohly dále narušit a omezit dostupnost biomasy faktory, jako je změna klimatu.

¹⁷ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2024) 63 2040.

¹⁸ Mezi vstupní suroviny patří potravinářské plodiny, lignocelulózní plodiny, odpady ze zemědělství, lesní kmenovina, zbytkový materiál z lesa, odpad a zbytkový materiál z papíru a celulózy.

¹⁹ Odhaduje se, že poptávka leteckého a námořního odvětví bude v případě každého z těchto odvětví v roce 2050 činit 45–50 Mtoe.

²⁰ Evropská komise: Generální ředitelství pro výzkum a inovace a BEST, Development of outlook for the necessary means to build industrial capacity for drop-in advanced biofuels (Vývoj výhledu v oblasti nezbytných prostředků pro vybudování průmyslové kapacity pro pokročilá biopaliva typu „drop-in“), příloha 3, zpráva o úkolu 3, Úřad pro publikace Evropské unie, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2777/858956>. Studie vychází z různých předpokladů týkajících se dostupnosti vstupních surovin, regulačního rámce atd. V současné době se však kapacita pohybuje kolem 2 Mtoe/rok, přičemž plánovaná produkce dosahuje 5–6 Mtoe/rok.

nejsou komerčně dostupné, a jednak na budování dodavatelských řetězců pro dosud nevyužívané suroviny, a to při současném zlepšování účinnosti zdrojů a oběhovosti zbytků z domácností. Tato transformace musí zajistit, aby výroba obnovitelných paliv plně využívala udržitelné zbytky, vedlejší produkty a odpadové toky, přičemž budou respektovány environmentální záruky a vodní zdroje. Biomasa by měla být využívána způsoby, kterými se maximalizují dlouhodobé hospodářské a environmentální přínosy a podporují odolné hodnotové řetězce, jež jsou založeny na biotechnologiích, a propad uhlíku v odvětví půdy.

Odvětví dopravy bude soutěžit o využívání biomasy. Pokud jde o námořní a leteckou dopravu, je způsobilost vstupních surovin omezena, aby se snížila rizika související s potravinovou bezpečností a se změnou ve využívání půdy, a to vyloučením např. potravinářské a krmné biomasy. Současně jsou udržitelné vstupní suroviny pro výrobu pokročilých biopaliv, jako jsou lignocelulózní zbytky ze zemědělství, zbytky ze zemědělských potravin, zbytky z hnoje a odpad, v současné době nedostatečně využívány a jejich využití by se mohlo rozšířit. Kromě toho je třeba klást důraz na synergie mezi odvětvími a druhy dopravy, což rovněž pomůže zvýšit objem a snížit cenu²¹. Hledání výrobních vstupů, které nejsou využívány jinými odvětvími, pomůže omezit náklady a kolísání cen a zabrání tomu, aby ostatní odvětví přešla na biomasu, která není udržitelná. Správné nakládání se vstupními surovinami, ověřování udržitelnosti a sledovatelnost v rámci celého hodnotového řetězce jsou klíčové pro zajištění čistého snížení emisí a pro to, aby se zabránilo podvodům²².

Aby bylo možné rychle rozšířit používání udržitelných paliv, zejména v námořním a leteckém odvětví, je důležité identifikovat a řešit výzvy a rizika, kterým čelí celý dodavatelský řetězec, a prozkoumat integrované přístupy od udržitelného získávání biomasy po výrobu a používání pokročilých biopaliv v EU. Bioekonomická strategie EU prozkoumá, jak podpořit soudržné, oběhové a udržitelné hodnotové řetězce v celé Evropě.

Omezení týkající se vstupních surovin nebiologického původu

Výroba syntetických udržitelných leteckých paliv a syntetických udržitelných námořních paliv je závislá na dostupnosti vodíku z obnovitelných zdrojů a oxidu uhličitého²³. V EU je v současné době relativně málo míst, která by byla vhodná pro ekonomicky životaschopnou výrobu vodíku z obnovitelných zdrojů. Rozšíření výroby e-paliv je omezeno dostupností, náklady a vyspělostí technologií týkajících se vodíku z obnovitelných zdrojů, způsobilého zachycování oxidu uhličitého a uhlíku, jakož i energetickou náročností výroby čistého vodíku. Konverzní technologie pro výrobu e-paliv jsou stále v pilotní fázi a výrobní závody, které by měly k dispozici jak dodávky vstupních surovin ve velkém měřítku, tak vyspělou technologii, dosud nebyly zavedeny. Aby došlo ke snížení velmi vysokých nákladů na e-paliva, je nutné snížit

²¹Biorafinerie umožňují zpracování a přeměnu biomasy na širokou škálu cenných produktů, včetně biopaliv, biochemikálií, biomateriálů, ale i výroby tepla a elektřiny. Výroba pokročilých udržitelných leteckých paliv biologického původu vytváří trh s vedlejšími produkty pro zelenou naftu (pro nákladní automobily, pro neelektrifikovanou část železnice, pro rybářská plavidla, vnitrozemskou vodní dopravu, terénní stroje atd.) a primární benzin (pro lodě nebo jako směsný komponent v silniční dopravě).

²²Komisi byla nahlášena některá podezření z podvodu týkající se dovážených biopaliv, která byla údajně podvodně klasifikována jako pokročilá biopaliva vyráběná z použitého kuchyňského oleje. Ačkoli tato tvrzení nemohla být Komisí ověřena, zdůrazňují význam posílení ochranných opatření proti podvodům na trhu s biopalivy.

²³Podle současných předpisů neumožní použití CO₂ z fosilních zdrojů pro výrobu e-paliv, aby příslušná paliva splnila požadované 70% úspory emisí po roce 2041.

náklady na elektřinu, vodík z obnovitelných zdrojů a biogenní nebo přímo ze vzduchu zachycený oxid uhličitý.

2.2 Plán energetické transformace v letectví

Emise z komerční letecké dopravy představují přibližně 123 milionů tun CO₂, což je 13,1 % emisí CO₂ z dopravy v EU. Udržitelná letecká paliva tvořila od roku 2024 pouhých 0,6 % veškerého tryskového paliva čerpaného na letištích EU, což vedlo k úspoře emisí skleníkových plynů ve výši 714 kt CO₂²⁴.

Pro rozšíření výroby a používání udržitelných leteckých paliv v celé EU je zásadní jasný plán a předvídatelnost, kterou poskytuje legislativní rámec. Trhy na tyto cíle reagovaly pozitivně, protože přinášejí předvídatelnost a stabilitu pro dlouhodobé investice: podle agentury EASA²⁵ **je průmysl na dobré cestě ke splnění celkového cíle pro udržitelná letecká biopaliva ve výši 4,8 % v roce 2030**²⁶ (hlavně udržitelná letecká paliva na bázi HEFA). Podle realistického scénáře²⁷ agentury EASA se předpokládá, že do roku 2030 vzroste výrobní kapacita pro udržitelná letecká paliva na přibližně 3,6 Mt. **Splnění dílčího cíle pro syntetická udržitelná letecká paliva (1,2 %) v roce 2030 však zůstává nejisté.** Po roce 2030 se všechny cíle nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU prudce zvýší. V současné době **nejdou dostupné a předpokládané objemy biopaliv, a zejména syntetických udržitelných leteckých paliv, pro splnění cílů nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU po roce 2030 dostatečné.** Je tudíž třeba rozšířit výrobní kapacitu a v případě syntetických udržitelných leteckých paliv ve značném rozsahu, protože tato paliva mají hrát významnou roli v dekarbonizaci letectví díky svému vysokému potenciálu škálovatelnosti a vysoké přidané hodnotě pro klima.

Investiční potřeby

Pro rok **2035 je cíl stanovený pro udržitelná letecká paliva podle nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuel ve výši 20 %, z čehož 5 % musí tvořit syntetická udržitelná letecká paliva.** Odhaduje se, že si vyžádá investice v rozsahu **od 56,93 do 66,75 miliardy EUR**²⁸.

Pro rok **2050 je cíl stanovený pro udržitelná letecká paliva podle nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuel ve výši 70 %, z toho 35 % musí tvořit syntetická udržitelná letecká paliva.** Odhaduje se, že k tomu budou vyžadovány investice v rozmezí **267,9–376,2 miliardy EUR**²⁹.

²⁴ EASA, 2025, Výroční technická zpráva o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU.

²⁵ EASA, 2025, European Aviation Environmental Report (Environmentální zpráva o evropském letectví), https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/caer-downloads/EASA_EAER_2025_Book_v5.pdf.

²⁶ Na základě zpětné vazby od odborníků Komise odhaduje, že současná roční výrobní kapacita v oblasti udržitelných leteckých paliv v EU je o něco vyšší než 1 milion tun (Mt). Téměř celá tato výroba udržitelných leteckých paliv probíhá na bázi HEFA a nebere v úvahu výrobu v rámci společného zpracování s využitím udržitelných vstupních surovin v zařízeních spalujících fosilní paliva, o níž není dostatek spolehlivých informací.

²⁷ EASA, 2025, Výroční technická zpráva o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU.

²⁸ Komise odhady vypočítala na základě aktuálních oznámených cen platných pro náklady na kapitálové výdaje (CAPEX) vynaložené na výrobu biopaliv (přibližně 3 mld. EUR/Mt) a e-paliv (přibližně 20 mld. EUR/Mt). V interních výpočtech Komise přihlížela k rozvoji technologické vyspělosti, neboť postupy v oblasti udržitelných leteckých paliv dosahují vyšších úrovní technologické připravenosti (8–9); snížení kapitálových výdajů v případě vyspělejších technologií a růst odvětví letecké dopravy na základě nejnovějších údajů organizace EUROCONTROL. Byl zohledněn vliv úspor z rozsahu.

²⁹ To odpovídá ročním investicím ve výši 1,27 – 2,04 miliardy EUR v přípravě udržitelných leteckých biopaliv a 9,45 – 13,00 miliardy EUR v případě syntetických udržitelných leteckých paliv.

2.3 Plán energetické transformace ve vodní dopravě

Vodní doprava se na celkových emisích CO₂ z dopravy v EU podílí téměř 13,3 %³⁰, a to vzhledem k tomu, že 94 %³¹ paliv používaných v tomto odvětví tvoří konvenční kapalné ropné produkty.

Nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU stanoví jasný plán dekarbonizace námořního odvětví. Tento regulační rámec vyvolal zvýšený zájem o obnovitelná a nízkouhlíková paliva, jak bylo uvedeno v souvislosti s Průmyslovou aliancí pro hodnotový řetězec obnovitelných a nízkouhlíkových paliv (RLCF), v níž jsou zahrnuta syntetická paliva, a zároveň podporuje využívání přímé elektrifikace v omezených případech, kdy je to možné³². **Odvětví vodní dopravy by mělo využívat různé technologie (včetně pohonu s pomocí větru) a širokou paletu udržitelných námořních paliv**, včetně LNG jako přechodného paliva. LNG s účinnými technologiemi pro omezení úniku metanu může také snížit emise skleníkových plynů.

Pobřežní lodě provozované v malých a středně velkých přístavech mohou využívat elektrický/hybridní pohon doplněný o bionaftu a v budoucnu i e-naftu, zatímco zaoceánské lodě přecházejí na metan (LNG, biometan a v budoucnu i e-metan). Očekává se, že některé lodě provozované v největších uzlech přejdou na bionaftu nebo e-metanol a v dlouhodobém horizontu také na čpavek. Odvětví lodní dopravy je navíc rozmanité a jeho páteří jsou četné malé a střední podniky s různými činnostmi a potřebou paliv. Strategie musí zohledňovat charakteristiky všech segmentů lodní dopravy.

Existuje však riziko, že současné tržní investice nebudou dostatečné k tomu, aby podpořily výrobu odhadovaných 11,3 Mtoe udržitelných námořních paliv, které budou v roce 2035 podle prognózy v nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU zapotřebí. Omezení, která ovlivňují evropské vstupní suroviny pro biopaliva, a 2% cíl pro syntetická udržitelná námořní paliva podle nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU vyžadují, aby se syntetická udržitelná námořní paliva rychle rozšiřovala.

Podobně jako v námořním odvětví se zvažuje široký soubor možných alternativ k fosilním palivům i **pro vnitrozemskou vodní dopravu, menší pobřežní plavbu a rybářská plavidla**, ale i pro rekreační plavidla³³. Odvětví vnitrozemských vodních cest a rekreační plavidla se potýkají s nízkou mírou rozšíření nových plavidel (do roku 2050 pouze 15–20% obnova loďstva). Bez zavedení závazných cílů bude přinejmenším 90 % plavidel i nadále používat motorovou naftu (relativně malé množství, v současné době odhadované na 1,7 milionu tun),

³⁰ Doprava v EU v číslech: Statistická příručka, 2025. Údaje od roku 2023 včetně mezinárodních zásobníků, <https://op.europa.eu/s/Aac0>.

³¹ EMSA. Zpráva EMTER – 2025.

³² V současné době u dodávek elektřiny z pevniny a v některých omezených případech použití v lodní dopravě.

³³ Patří mezi ně hydrogenačně upravené rostlinné oleje (HVO), zkapalněný biometan (LBM), zelený metanol nebo zelený vodík v kombinaci s palivovými články, spalovací motory (ICE) a zelená elektřina v kombinaci s bateriemi.

kteřá může být postupně nahrazena obnovitelnými palivy typu „drop-in“. To platí i pro **odvětví rybolovu**³⁴.

Investiční potřeby

Cílem nařízení o **Iniciativě pro námořní paliva FuelEU** je do **roku 2035** snížit intenzitu emisí skleníkových plynů o 14,5 %. Přestože v tomto odvětví existuje široká škála možných alternativ (různé palivové technologie i různé možnosti přimíchávání do konvenčních paliv pro stávající a nově vznikající pohony), odhaduje se, že výsledná **výroba udržitelných námořních biopaliv a syntetických udržitelných námořních paliv si do roku 2035 vyžádá investice³⁵ v rozsahu od 34,7 miliardy do 46,7 miliardy EUR³⁶**.

Dekarbonizace odvětví vnitrozemské vodní dopravy a rybolovu si vyžádá přibližně **dalších 3,1 Mt**, a **do roku 2035** tedy dosáhne **celkem 23,1 Mt**.

3. OPATŘENÍ NA PODPORU INVESTIC

Pro leteckou a vodní dopravu dohromady bude do roku 2035 zapotřebí přibližně 20 Mt obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Aby byly splněny požadavky, je zapotřebí investovat přibližně 100 miliard EUR³⁷ do roku 2035³⁸, přičemž velkou většinu investic by měl poskytnout soukromý sektor. **Je zapotřebí veřejná podpora na evropské i vnitrostátní úrovni, která pomůže snížit riziko masivních soukromých investic, jež jsou nutné pro výstavbu velkých zařízení na výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.** Naše politiky je třeba sladit a lépe zaměřit. Tento plán se soustředí na krátkodobá a střednědobá opatření, která pomohou odstartovat první investice.

EU má k dispozici širokou škálu **programů a nástrojů financování EU**³⁹. Tyto programy spolu s finančními prostředky členských států již podpořily přechod na obnovitelná a nízkouhlíková paliva, ale zatím s omezeným dopadem na trh. Projekty se příliš často nerozvinou nad rámec demonstrační fáze a technologie se nerozšíří do fáze plného průmyslového a komerčního zavádění.

³⁴ Odvětví rybolovu spotřebovalo v roce 2022 více než 1,60 miliardy litrů lodní motorové nafty (přibližně 1,4 Mtoe) a vyprodukovalo emise CO₂ v objemu 4,2 milionu tun. Investice jsou v odvětví s průměrným stářím loďstva 36,5 roku, zmenšující se velikostí, minimální mírou obnovy (nižší než 1 %) a technologickou nejistotou omezené. Investory odrazují také specifické požadavky rybářských plavidel a malá velikost trhu v tomto odvětví. To platí i pro odvětví akvakultury. Plán energetické transformace v odvětví rybolovu a akvakultury se předpokládá v roce 2026.

³⁵ Tento rozsah je dán skutečností, že odhadnout investice je obtížné, a to vzhledem k širokému spektru dostupných palivových technologií a možnostem mísení, které mohou využívat stávající a nově vznikající pohony / pohonné systémy a infrastruktura.

³⁶ Posouzení dopadů cílů v oblasti klimatu pro rok 2040. Investiční potřeby pro námořní odvětví jsou vypočteny na základě předpokladu, že všechna paliva budou pocházet z EU. Podle nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU bude zapotřebí celkem 28 Mt paliv. Při výpočtech byla zohledněna prognóza modelu PRIMES nezbytná do roku 2035, realistické investiční potřeby pro pokročilá paliva a syntetická udržitelná námořní paliva, elektřinu s podílem 1,4 % směřujícím k dosažení cílů nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a splnění závazkové doložky, pokud jde o cíle stanovené pro paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu (2 %).

³⁷ Podle odhadů Komise je tato částka rozdělena na 57 až 67 miliard EUR pro leteckou dopravu a 35 až 47 miliard EUR pro námořní dopravu.

³⁸ Bez zohlednění investic, které vyžadují plavidla, letadla a příslušná infrastruktura.

³⁹ Včetně Inovačního fondu v rámci EU ETS, InvestEU, programu Horizont Evropa (včetně podpory Evropské rady pro inovace), Nástroje pro propojení Evropy, financování z fondů politiky soudržnosti a plánů pro oživení a odolnost.

Očekává se, že tento plán do konce roku 2027 zmobilizuje nejméně 2,9 miliardy EUR, zejména s využitím Programu InvestEU, Inovačního fondu a programu Horizont Evropa. Bude prováděn ve spolupráci s členskými státy a prostřednictvím spuštění a aktivace podpory na trhu ze strany skupiny Evropské investiční banky (EIB) a dalších finančních institucí.

V příštím víceletém finančním rámci, a zejména v Evropském fondu pro konkurenceschopnost, je zdůrazněn význam obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Očekává se, že tuto oblast podpoří i předpokládané plány národních a regionálních partnerství. Pro silný růst trhu v dlouhodobějším horizontu bude rozhodující vytvořit nový mechanismus zprostředkování na trhu, který by umožňoval uzavírání krátkodobých (pro koncové uživatele) a dlouhodobých (pro výrobce paliv) smluv, zajišťoval cenovou stabilitu a snižoval rizika prostřednictvím dvoustranných aukcí.

3.1 Opatření k mobilizaci investiční podpory EU v krátkodobém horizontu

Inovační fond

Inovační fond dosud podpořil 39 projektů zaměřených na výrobu inovativních udržitelných paliv, včetně metanolu, čpavku a vodíku, celkovou částkou 2,1 miliardy EUR. Komise aktivně spolupracuje s navrhovateli projektů a průmyslem, a to i v rámci aliance RLCF, aby přispěla k posílení rezervy projektů.

Od roku 2020 podpořil Inovační fond projekty udržitelných leteckých paliv částkou 286 milionů EUR. V rámci poslední celkové výzvy k podávání návrhů v oblasti inovací Komise tento týden přidělí 153 milionů EUR na čtyři projekty v oblasti syntetických udržitelných leteckých paliv a 293 milionů EUR na pět projektů v oblasti udržitelných námořních paliv. Tyto projekty přispějí k rozvoji naléhavě potřebné první generace projektů syntetických udržitelných leteckých paliv / [syntetických] udržitelných námořních paliv v EU a posílí průmyslovou výrobní kapacitu Evropy. Kromě toho bude jedenácti projektům v oblasti leteckých paliv a šestnácti projektům v oblasti námořních paliv, které dosáhly vyššího počtu bodů, než jsou prahové hodnoty pro hodnocení Inovačního fondu, udělena pečeť STEP⁴⁰. Komise vyzývá členské státy a finanční instituce, aby zvážily poskytnutí podpory těmto vysoce kvalitním projektům, a to i v rámci přezkumu politiky soudržnosti v polovině období nebo prostřednictvím využití vnitrostátních příjmů ze systému obchodování s emisemi (ETS) na klimatické účely.

Na základě těchto výsledků zahájí Komise **začátkem prosince 2025 další aukci Evropské vodíkové banky s vyhrazeným rozpočtem 300 milionů EUR na výrobu vodíku s odběrateli v námořním odvětví a odvětví letectví.** Inovační fond bude v uvedených odvětvích rovněž nadále podporovat inovativní projekty, včetně výroby udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv, a to prostřednictvím obecné výzvy k předkládání návrhů, v níž projekty v námořním odvětví získají výhodné podmínky (bonusový bod) za svůj potenciál k dekarbonizaci a snižování dopadů změny klimatu.

⁴⁰ Pečeť STEP je označení kvality pro vynikající projekty s vysokým potenciálem. Umožňuje zviditelnit se a prozkoumat možnosti dalšího veřejného a soukromého financování a podpůrných služeb EU.

Komise se ve spolupráci s Poradenskou službou EIB zaměří také na zlepšení technické a finanční vyspělosti průkopnických zařízení na výrobu nízkouhlíkových e-paliv v EU.

Program InvestEU

Nedávná dohoda mezi Radou a Evropským parlamentem o posílení programu InvestEU zvyšuje záruku EU o částku 2,5 miliardy EUR, čímž se uvolní téměř 55 miliard EUR na další veřejné a soukromé investice. To může podpořit projekty v oblasti čistých technologií a čisté mobility, včetně projektů v celém hodnotovém řetězci od výroby paliv až po jejich distribuci a využití. Celkově Komise očekává, že v **období 2026–2027** zmobilizuje investice do **odvětví udržitelných alternativních paliv ve výši přibližně 2 miliard EUR**. Klíčovou roli při stimulaci významných investic do projektů obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro námořní odvětví a odvětví letectví budou hrát prováděcí partneři InvestEU⁴¹.

Skupina Evropské investiční banky

Skupina EIB do dnešní doby poskytla, mimo jiné prostřednictvím podpory programu InvestEU, více než 1 miliardu EUR na projekty zařízení na výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv⁴². Tuto finanční podporu výrobním zařízením doplňuje podpora širšího ekosystému a technické poradenství ze strany Poradenských služeb EIB. Jedná se o dobré první kroky, je ale třeba udělat více.

Komise intenzivně spolupracuje se skupinou EIB s cílem porozumět výzvám v oblasti podpory inovací a vývoje obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Tuto činnost zintenzivní, aby mobilizovala další investice, mimo jiné prostřednictvím **programu TechEU** skupiny EIB, který by měl do roku 2027 zmobilizovat 250 miliard EUR v klíčových oblastech důležitých pro konkurenceschopnost Evropy, jako jsou čisté technologie. Program TechEU, podporovaný také programem InvestEU, poskytne širokou sadu nástrojů pro celý hodnotový řetězec obnovitelných a nízkouhlíkových paliv s jasným záměrem zvýšit počet projektů v této oblasti.

Komise, mimo jiné prostřednictvím aliance RLCF, nabídne větší podporu předkladatelům projektů s cílem zlepšit vyspělost a lukrativnost projektů prostřednictvím činností zaměřených na sdílení znalostí, identifikaci osvědčených postupů a propojení předkladatelů projektů nejvyšší úrovně s finančními institucemi.

Horizont Evropa

Jak bylo oznámeno v Dohodě o čistém průmyslu, Komise v rámci pracovního programu na období 2026–2027 vyhlásí stěžejní výzvu programu Horizont Evropa v hodnotě přibližně 600 milionů EUR na podporu projektů dozrálých pro fázi zavedení, včetně projektů týkajících se obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.

⁴¹ Skupina EIB, národní podpůrné banky, mezinárodní rozvojové banky a regionální rozvojové banky.

⁴² Například rozsáhlý projekt biopaliv v hodnotě 1 miliardy EUR obdržel od MOEVE v Andalusii v rámci mandátu programu InvestEU úvěr od EIB ve výši více než 400 milionů EUR. Zařízení na výrobu e-paliv ERA One společnosti INERATEC, které je největší svého druhu v Evropě, podepsalo s EIB smlouvu o rizikovém dluhovém úvěru na částku 40 milionů EUR a získalo grant 30 milionů EUR z programu Breakthrough Energy Catalyst Venture.

Další výzva programu Horizont Evropa⁴³ na rok 2026 poskytne celkovou částku 63,5 milionu EUR. Částka 33 milionů EUR bude k dispozici pro projekty zaměřené na velkokapacitní výrobu kapalných pokročilých biopaliv a paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu a dalších 8 milionů EUR bude k dispozici pro projekty zajišťující hodnotové řetězce pokročilých biopaliv a paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu. Částka 22,5 milionu EUR bude směřovat na podporu inovativních řešení pro přeměnu energie a bezpečnost nízkouhlíkových a bezuhlíkových paliv v námořní dopravě. Podporována budou také nově vznikající řešení v oblasti obnovitelných paliv. Nadcházející pracovní program Horizont Evropa na období 2026–2027 by měl zahrnovat témata zaměřená na vytvoření meziregionálních hodnotových řetězců technologií obnovitelných paliv v celé EU, jakož i na snížení rizika technologií obnovitelných paliv prostřednictvím nadnárodního zadávání veřejných zakázek v předobchodní fázi v oblasti průmyslových hodnotových řetězců obnovitelných paliv. V nadcházejícím novém pracovním programu Horizont Evropa na období 2026–2027 hodlá Komise předložit dvě stěžejní témata plánu SET týkající se udržitelných alternativních paliv s odhadovanou částkou 70 milionů EUR.

Evropská rada pro inovace

Pomocí výzev Evropské rady pro inovace (ERI) mohou být podpořeny subjekty vyvíjející obnovitelná a nízkouhlíková paliva, a to financováním výzkumu v rané fázi prostřednictvím nástroje ERI Pathfinder a usnadněním připravenosti trhu prostřednictvím nástroje ERI Transition. Rozrůstání společností vyvíjejících inovace v oblasti udržitelných paliv může být navíc podpořeno nástrojem ERI Accelerator a s ním související výzvou v rámci STEP Scale Up. Pracovní program ERI na rok 2025 poskytl částku 50 milionů EUR na „Průlomové inovace pro budoucí mobilitu“.

V rámci pracovního programu ERI na rok 2026, který má být dnes přijat, budou tyto projekty i nadále způsobilé v rámci výzvy ERI Scale Up ve výši 300 milionů EUR⁴⁴. Komise také zvažuje, že by tento postup zopakovala i v programu na rok 2027⁴⁵, a to s podobným rozpočtem, který by mohl pomoci podpořit subjekty vyvíjející obnovitelná a nízkouhlíková paliva.

Podpora udržitelných a nízkouhlíkových paliv v rámci systému ETS

V rámci systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) je vyhrazeno 20 milionů povolenek v odhadované hodnotě 1,6 miliardy EUR pro využívání udržitelných leteckých paliv leteckými společnostmi v období 2024–2030⁴⁶. Cílem je motivovat průkopníky, a to plným nebo částečným pokrytím cenového rozdílu mezi udržitelnými a konvenčními leteckými palivy. To snižuje dopady nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU na konkurenceschopnost evropských provozovatelů, dokud se ceny udržitelných leteckých paliv nestanou ve vztahu k fosilním

⁴³ Výzva č. 02-2026 pro klastr 5 programu Horizont Evropa (pracovní program 2025) (HORIZON-CL5-2026-02).

⁴⁴ Tato výzva má stanoven specifický cíl týkající se udržitelných paliv a technologií paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu.

⁴⁵ Výzva „Průlomové inovace pro budoucí mobilitu“.

⁴⁶ Tato podpora doplňuje pobídku systému EU ETS pro používání udržitelných leteckých paliv, jelikož provozovatelé nemusí odevzdávat povolenky na používání těchto paliv, což v roce 2024 představovalo výhodu v hodnotě přibližně 25 milionů EUR.

palivům nákladově konkurenceschopnější. Pro rok 2024 činila podpora přibližně 1,3 milionu povolenek v hodnotě přibližně 100 milionů EUR, které byly přiděleny 53 provozovatelům.

Vzhledem k potenciálu tohoto mechanismu odstranit cenový rozdíl mezi fosilními a obnovitelnými nízkouhlíkovými palivy Komise posoudí možnost rozšíření podpory v rámci systému ETS pro udržitelná letecká paliva, pokud jde o objem a dobu trvání pro odvětví letectví, a prozkoumá obdobný mechanismus pro udržitelná námořní paliva vyrobená v EU, aniž by tím byly dotčeny návrhy týkající se nových vlastních zdrojů.

Stěžejní opatření

Komise:

- poskytne 446 milionů EUR v rámci výzvy Inovačního fondu na rok 2024 na čtyři projekty v oblasti syntetických udržitelných leteckých paliv a pět projektů v oblasti námořních paliv,
- zahájí aukci Evropské vodíkové banky (Inovační fond) s rozpočtem 300 milionů EUR pro projekty s odběrateli z odvětví letecké a námořní dopravy (4. čtvrtletí 2025),
- zmobilizuje 2 miliardy EUR z programu InvestEU pro odvětví udržitelných alternativních paliv (2026–2027),
- podpoří skupinu EIB při mobilizaci dalších investic, mimo jiné prostřednictvím programu TechEU (2026),
- poskytne orientační rozpočet ve výši 133,5 milionu EUR na podporu projektů týkajících se výzkumu a inovací v oblasti technologií obnovitelných paliv a v oblasti průmyslové hodnoty prostřednictvím výzvy v rámci programu Horizont Evropa a stěžejních témat plánu SET (2026–2027),
- zváží rozšíření podpory udržitelných leteckých paliv v rámci systému EU ETS v rámci jeho nadcházejícího přezkumu a prozkoumat analogickou podporu nebo alternativní opatření pro udržitelná námořní paliva vyráběná v EU (2026).

3.2 Vývoj nových nástrojů pro řešení selhání trhu

V rámci konzultací k tomuto plánu zúčastněné strany jednoznačně uváděly, že EU musí **kromě stávajících nástrojů zvážit nový přístup ke snižování rizik investic na trhu**, a to takový, který by řešil hlavní příčinu cenových rizik a rizik souvisejících s příjmy. Za klíčový nástroj jsou v tomto ohledu považovány mechanismy soutěžního nabídkového řízení, jako jsou dvoustranné aukce⁴⁷.

Komise s cílem urychlit případné zavedení dvoustranné aukce a v praxi otestovat možná řešení na úrovni EU do konce roku oficiálně zahájí Alianci průkopníků se zúčastněnými členskými státy na vysoké politické úrovni a zároveň posoudí ve střednědobém horizontu podmínky pro celounijní mechanismus zprostředkování, který by měl podpořit plné využití síly jednotného trhu.

Obeznačení s dvoustrannými aukcemi

⁴⁷ Draghiho zpráva, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

Členské státy zavedly mechanismy, jako jsou rozdílové smlouvy, rozdílové smlouvy o uhlíku⁴⁸, a „mechanismy jistoty příjmů“, jakož i dvoustranné aukce⁴⁹. **Dvoustranné aukce využívají tržního zprostředkovatele**, který propojuje výrobce paliv a jejich kupující, a to tak, že na jedné straně nabízí dlouhodobé smlouvy (např. na 10 až 15 let) s výrobcí paliv a na druhé straně uzavírá krátkodobé smlouvy (např. na 1 až 3 roky) s kupujícími udržitelných leteckých paliv nebo udržitelných námořních paliv na odběr těchto paliv. **Poskytují navrhovatelům jistotu příjmů** potřebnou k zajištění financování výstavby nových výrobních zařízení a zároveň přejímají finanční rizika refinancování prostřednictvím řady krátkodobých smluv o odběru.

Aliance průkopníků a pilotní projekt pro sdruženou dvoustrannou aukci

Komise spolu s členskými státy zřídí pracovní skupinu, která vytvoří koncepční rámec pro pilotní aukci, jež má být dokončena do konce roku 2025. Cílem bude v roce 2026 zmobilizovat nejméně 500 milionů EUR na financování několika rozsáhlých projektů prostřednictvím **uspořádání první sdružené dvojité aukce pro syntetická udržitelná letecká paliva**. To by mohlo být realizováno pomocí stávajících mechanismů, například nadace H2 Global⁵⁰.

V této souvislosti Komise nabídne další podporu prostřednictvím **Nástroje pro koordinaci konkurenceschopnosti**. **Do konce roku Komise vytvoří pilotní projekt pro výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv** pro námořní odvětví a odvětví letectví s cílem usnadnit společnou práci na prvním pilotním projektu pro sdruženou dvoustrannou aukci na úrovni EU a připojit se k nezbytné finanční podpoře.

Snaha o zavedení celounijní dvoustranné aukce

V návaznosti na pilotní akci Komise zahájí počátkem roku 2026 přípravy na vytvoření celounijního mechanismu pro **celounijní dvoustrannou aukci pro výrobu udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv**, aniž by tím byly dotčeny návrhy týkající se dalšího víceletého finančního rámce a nových vlastních zdrojů.

To bude zahrnovat určení nejlepších možností pro návrh a řízení tržního zprostředkovatele v EU a metodik pro mobilizaci dostatečných finančních prostředků na úrovni EU a členských států včetně případného využití Inovačního fondu a dalších nástrojů. Návrh nového Evropského fondu pro konkurenceschopnost umožní podporu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v období 2028–2034, a to i prostřednictvím zadávacích řízení ve formě konkurenčního nabídkového řízení.

⁴⁸ Rozdílová smlouva zmírňuje tržní riziko tím, že dodavateli vyplácí rozdíl mezi předem stanovenou referenční cenou odrážející konvenční palivo a „realizační cenou“ stanovenou v hodnotě, která je nutná pro životaschopnost nové technologie. Režimy rozdílových smluv o uhlíku jsou vhodné pro odvětví, na která se vztahuje systém ETS.

⁴⁹ Tyto mechanismy podléhají schválení státní podpory ze strany Komise, pokud zahrnují zdroje členských států. Německo a Nizozemsko poskytly nadaci H2 Global, která je zprostředkovatelem, 600 milionů EUR na společné výběrové řízení na dovoz vodíku z obnovitelných zdrojů v roce 2027 prostřednictvím dvojích aukcí.

⁵⁰ <https://h2-global.org/>.

Komise **bude dále analyzovat vhodné aukční modely**⁵¹. Za tímto účelem probíhá studie, jejímž cílem je posoudit vhodné rámce řízení a určit právní požadavky, které by byly nezbytné pro zahájení takových aukcí.

3.3 Zlepšení využívání podpůrných opatření na vnitrostátní úrovni

Významná podpora je již poskytována prostřednictvím různých režimů podpory členských států⁵². Lepší sladění a využití této podpory by však mohlo vést k dalšímu zvýšení efektivity.

Komise vyzývá členské státy, aby plně využívaly flexibility a zjednodušení, které se zavádějí **novými pravidly státní podpory**, jež doplňují rámec státní podpory Dohody o čistém průmyslu (CISAF)⁵³. Zjednodušené požadavky na slučitelnost se vztahují na režimy státní podpory, kterými jsou podněcovány investiční projekty zvyšující výrobní kapacitu pro obnovitelná a nízkouhlíková paliva, jakož i výrobní kapacitu pro zařízení a hlavní komponenty, jež jsou potřebné k zavedení požadovaných souvisejících výrobních technologií.

Komise rovněž vyzývá členské státy, aby zajistily, že vnitrostátní opatření týkající se používání metanu a směsí nebudou nepřímo zavádět překážky pro nadnárodní obchod s biometanem a omezovat přeshraniční dostupnost v rámci jednotného trhu⁵⁴. Využití **Databáze Unie** zabrání dvojímu započítávání žádostí a položí základy pro integrovaný jednotný trh s biometanem. Komise bude spolupracovat s členskými státy na řešení nesrovnalostí, pokud jde o způsobilost subvencovaného biometanu v jednotlivých členských státech, aby se usnadnilo využívání udržitelných námořních paliv⁵⁵.

Společné evropské fórum pro **významné projekty společného evropského zájmu** rozhodne do konce listopadu 2025, zda zvaží možného kandidáta na významný projekt společného evropského zájmu v oblasti obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro leteckou a vodní dopravu⁵⁶. Po udělení statusu kandidáta je Komise prostřednictvím nového střediska pro podporu návrhů připravena pomoci členským státům při **včasném návrhu** takového kandidáta na významný projekt společného evropského zájmu.

⁵¹ Studie financovaná Evropským parlamentem, výzva k podání nabídek je k dispozici na adrese <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/tender-details/5201c7be-3e33-43f6-b1e7-081412f75e34-CN>.

⁵² Například dánský program ve výši 36 milionů EUR (268 milionů DKK) na používání udržitelných leteckých paliv při vnitrostátních letech, francouzská výzva v částce 100 milionů EUR na vnitrostátní výrobu udržitelných leteckých paliv, německý plán podpory ve výši 300 milionů EUR na vnitrostátní výrobu syntetických udržitelných leteckých paliv, portugalský plán podpory ve výši až 40 milionů EUR na výrobu udržitelných leteckých paliv, nizozemský plán ve výši 150 milionů EUR na vývoj technologií udržitelných leteckých paliv, nebo řecký program ve výši 300 milionů EUR na udržitelná paliva v dopravě, včetně udržitelných leteckých paliv.

⁵³ <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2025/3602/oj>.

⁵⁴ Využití metanu a směsí je jedním z možných krátkodobých až střednědobých řešení pro snížení emisí energetických a dopravních systémů EU, a to za předpokladu, že se podaří omezit emise metanu do atmosféry.

⁵⁵ Členské státy využívají různé typy subvencí na biometan. Některé režimy umožňují výrobcům využívat více než jednu subvenci, případně z různých členských států, což může narušit hospodářskou soutěž. Tyto rozdíly vedou k nejednotným pravidlům způsobilosti a certifikace / záruk původu a nerovným rizikovým profilům pro investory, které ovlivňují zavádění biometanu.

⁵⁶ Rozhodnutí o zahájení fáze identifikace významného projektu společného evropského zájmu musí vzejít od členských států a musí být schváleno Komisí podle pravidel státní podpory.

Subvence na fosilní paliva a daňové režimy mají dopad na cenový rozdíl mezi fosilními palivy a obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy. Členské státy se vyzývají, aby přezkoumaly subvence a daňové režimy a **urychleně dokončily jednání o směrnici o zdanění energie**.

Plány pro oživení a odolnost v rámci Nástroje pro oživení a odolnost (RRF) hrají významnou roli při ekologické transformaci ve všech členských státech. Provádění probíhá, ale stále dochází ke zpoždění. Jak bylo nedávno oznámeno⁵⁷, členské státy mají k dispozici různé možnosti, jak zajistit úplné provedení svých plánů pro oživení a odolnost. Stále ještě se do určité míry nabízí vhodná příležitost k přijetí opatření, která umožní větší investice do výroby obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, a to za předpokladu, že bude možno je dokončit do 31. srpna 2026 a členské státy je urychleně zahrnou do svých revidovaných plánů.

Členské státy jsou ze zákona povinny využívat **příjmy ze systému EU ETS** k investicím do opatření v oblasti klimatu, mezi něž mohou patřit opatření k dekarbonizaci odvětví letectví a námořního odvětví, mimo jiné prostřednictvím výroby a využívání udržitelných paliv, zvyšování energetické účinnosti lodí a letadel, investic do inovativních technologií a udržitelné infrastruktury, jako jsou ekologická letiště a přístavy. Některé členské státy přidělují tyto příjmy odvětví letectví a vodní dopravy, čímž podporují a zajišťují lepší předvídatelnost svých investic. Členské státy se vyzývají, aby část příjmů, které získávají ze systému EU ETS, investovaly do dekarbonizace námořního a leteckého sektoru, mimo jiné prostřednictvím obnovitelných a nízkouhlíkových paliv.

Stěžejní opatření

Komise:

- *bude spolupracovat s členskými státy na zavedení sdružené společné dvoustranné aukce v rámci pilotního projektu zaměřené na výrobu syntetických udržitelných leteckých paliv v EU v hodnotě EUR 500 milionů EUR (2025–2026),*
- *v rámci Nástroje pro koordinaci konkurenceschopnosti zahájí pilotní projekt výroby obnovitelných a nízkouhlíkových paliv pro námořní odvětví a odvětví letectví (2026),*
- *bude pracovat na identifikaci možného významného projektu společného evropského zájmu v oblasti udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv (2026),*
- *posoudí proveditelnost zavedení celounijního přístupu k dvoustranným aukcím, pokud jde o výrobu udržitelných leteckých paliv / udržitelných námořních paliv (2025–2027),*
- *vyzve členské státy, aby přidělily přiměřené příjmy ze systému ETS námořnímu odvětví a odvětví letectví, včetně výroby udržitelných a nízkouhlíkových paliv.*

3.4 Zajištění dobrých podmínek umožňujících tržní investice

Aby jednotný trh řádně fungoval, je zapotřebí rychle, správně a důsledně uplatňovat a provádět všechna regulační ustanovení. To se týká zejména vztahu mezi směrnicí o obnovitelných

⁵⁷ COM(2025) 310 final.

zdrojích energie a nařízeními o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU a Iniciativě pro námořní paliva FuelEU.

Komise připomíná, že nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU stanoví harmonizované povinnosti týkající se dodávek udržitelných leteckých paliv a syntetických udržitelných leteckých paliv pro jednotný trh v EU, aby byly zachovány rovné podmínky pro jednotný trh letecké dopravy. Jiná situace je však v námořní dopravě, na kterou se zatím v EU nevztahují zvláštní cíle v oblasti dodávek, a to vzhledem k odlišnému funkčnímu profilu tohoto odvětví. Přesto jsou členské státy podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie již povinny zahrnout dodavatele pohonných hmot pro námořní dopravu do mechanismů na podporu využívání obnovitelné energie v dopravě. Komise bude dále spolupracovat s členskými státy, aby motivovala k dodávkám udržitelných námořních paliv, a pomohla tak splnit cíle směrnice o obnovitelných zdrojích energie a nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU a zároveň bránila narušení trhu. Podpoře dostupnosti udržitelných námořních paliv v přístavech EU bude věnována zvláštní pozornost při přípravě nadcházejícího balíčku týkajícího se energetické unie nebo rámce pro obnovitelné zdroje energie, který má být předložen v roce 2026⁵⁸, a tato podpora bude zohledněna v trojstranné smlouvě o biometanu, jak bylo oznámeno v plánu Komise na postupné ukončení zbývajících dovozu energie z Ruska.

Komise rovněž posoudí, jakým způsobem řešit výzvy týkající se potíží provozovatelů letadel při získávání informací a dokumentů o cenách, objemech a místech dodávek udržitelných leteckých paliv a při získávání přístupu k infrastruktuře pro distribuci pohonných hmot na letištích pro účely samozásobování. Letecké společnosti jsou vybízeny k tomu, aby se připojily k zavádění štítku letových emisí, který informuje cestující o uhlíkové stopě leteckých společností a zohledňuje zavádění udržitelných leteckých paliv a modernizaci leteckého parku.

Na základě zkušeností se zmírňováním finančních rizik projektů větrné a solární energie⁵⁹ Komise prozkoumá, jakým způsobem by bylo možné vztáhnout smlouvy o nákupu elektřiny (PPA) na výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv, až se tyto trhy více rozvinou. Na základě zkušeností s větrnou energií na moři a sítěmi Komise prostřednictvím aliance RLCF rovněž usnadní uzavření třístranné smlouvy o skladování udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv a o biometanu.

Vzhledem k různorodosti udržitelných námořních paliv a různým strategiím provozovatelů v oblasti energetické transformace nebude ekonomicky proveditelné zajistit dostupnost všech paliv ve všech přístavech. Vzhledem k malému množství syntetických udržitelných leteckých paliv a pokročilých biopaliv, které budou v nadcházejících letech vyrobeny, by mohlo být náročné v krátkodobém horizontu zajistit dodávky na všechna letiště v EU. Komise posoudí proveditelnost a možnosti návrhu možných mechanismů využívajících obchodovatelné certifikáty udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv a zhodnotí rovněž možnosti časově ohraničeného

⁵⁸ Tento rámec bude v roce 2026 zahrnovat legislativní návrhy, kterými se stanoví rámec pro energetickou účinnost a rámec pro energii z obnovitelných zdrojů.

⁵⁹ Např. spolupráce Komise a EIB na pilotním projektu v orientační hodnotě 500 milionů EUR.

systému „book and claim“. Tento systém by měl zohlednit stávající systémy certifikace udržitelnosti⁶⁰.

V roce 2026 Komise rovněž zahájí studii, jejímž cílem bude posoudit otázku dekarbonizace v odvětví vnitrozemské vodní dopravy a identifikovat možné regulační změny, které by mohly přispět k zavádění alternativních paliv.

3.5 Opatření ke zjednodušení provádění stávajícího regulačního rámce

Zkušenosti z počátečních fází provádění nařízení o Iniciativě pro letecká paliva ReFuelEU ukázaly, že investice do nových kapacit udržitelných leteckých paliv by mohly být dále usnadněny posílením transparentnosti trhu a snížením administrativní zátěže. Za tímto účelem Komise posoudí **způsoby objasnění povinností dodavatelů leteckých paliv**, včetně včasného poskytování dokumentů týkajících se udržitelných leteckých paliv provozovatelům letadel, zajištění sledovatelnosti objemů udržitelných leteckých paliv a certifikátů udržitelnosti až do konečné spotřeby ze strany provozovatelů letadel a propojení Databáze Unie (databáze UDB) s portálem pro udržitelnost agentury EASA, aby bylo možno údaje z uvedené databáze využívat.

Komise rovněž zváží možnosti **zjednodušení a další digitalizace požadavků na podávání zpráv**⁶¹, včetně těch, které vyplývají z povinností v oblasti boje proti převážení paliva. Komise rovněž plánuje dále zpřísnit pravidla pro certifikaci udržitelnosti a prosadit **povinné používání databáze UDB** pro suroviny. Nezbytné je zvětšení a rozšíření databáze UDB, aby bylo možno plně sledovat obnovitelná a nízkouhlíková paliva až do jejich konečného použití prostřednictvím Portálu pro udržitelnost agentury EASA⁶².

Pokud jde o námořní dopravu, Komise na základě zkušeností z prvních vykazovaných období posoudí možnost **zjednodušit monitorování a ověřování používání námořních paliv**. Prozkoumá možnost vytvoření jednotného rámce pro monitorování, podávání zpráv a ověřování (rámce MRV) pro účely dekarbonizace námořní dopravy, který by sloužil jak pro systém pro obchodování s emisemi pro námořní dopravu, tak pro Iniciativu pro námořní paliva FuelEU, a který by mohl významně snížit administrativní zátěž pro společnosti provozující lodní dopravu, ověřovatele a členské státy⁶³. Tato skutečnost bude zohledněna v nadcházejícím přezkumu systému EU ETS, rámce MRV a Iniciativy pro námořní paliva FuelEU. Budoucí Strategie EU pro přístavy, která má být přijata ve druhém čtvrtletí roku 2026, podpoří přístavy při plnění jejich úlohy v rámci energetické transformace a energetických center. Průmyslová námořní strategie EU, která má být přijata společně se Strategií EU pro přístavy, posílí námořní výrobní a technologickou základnu v Evropě, zejména v oblasti nových technologií, a to díky většímu využívání udržitelných paliv. V souladu se stávajícími právními závazky budou rovněž

⁶⁰ Certifikace podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie a potřeby sledovatelnosti paliv až do jejich konečné spotřeby prostřednictvím Databáze Unie.

⁶¹ Cílem je vytvořit jednotné kontaktní místo pro údaje týkající se všech povinností v oblasti podávání zpráv.

⁶² Předkladatelé projektů rovněž vznášejí námitky, pokud jde o výklad způsobilosti některých pokročilých biologických vstupních surovin. Za tímto účelem Komise poskytne další pokyny v souvislosti s revizí prováděcího nařízení 996/2022.

⁶³ Včetně sjednocení definic a prvků návrhu, jako je například odpovědný subjekt.

podrobeny přezkumu systém EU ETS a Iniciativa pro námořní paliva FuelEU. Bude zohledněno přijetí celosvětových opatření v organizaci IMO.

Komise v brzké době navrhne **akt o akcelérátoru průmyslu** s opatřeními na podporu dekarbonizace energeticky náročných odvětví, včetně rafinérií pro výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv. Do cílů v oblasti syntetických udržitelných leteckých paliv lze započítávat vodík dodávaný do letadel s nulovými emisemi. Komise podpoří zprovoznění Informačního střediska EU pro udržitelná letecká paliva, které přinese na trh nové postupy v oblasti udržitelných leteckých paliv a vytvoří síť spolupráce regionálních center excelence⁶⁴, jež doplní Alianci pro letectví s nulovými emisemi.

Pro zvýšení nákladové konkurenceschopnosti e-paliv má zásadní význam zajištění dodatečné kapacity výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů určené pro vodík a snížení jejích nákladů. Komise dále posoudí, jakým způsobem usnadnit přístup k vstupním surovinám v souvislosti s účinností rámce pro vodík. Důležité je rovněž poskytnout výrobcům e-paliv jistotu, že jimi používaná paliva z obnovitelných zdrojů nebiologického původu budou v budoucnu použitelná natolik, aby byla započítávána do cílů. Komise zváží kritéria k ochraně stávajících investic pro případ, že by budoucí přezkumy regulačního rámce vedly ke změně příslušných ustanovení pro výrobní vstupy.

Stěžejní opatření

Komise:

- *bude pracovat na rozšíření smluv o nákupu elektřiny na obnovitelná a nízkouhlíková paliva (2026),*
- *posoudí způsoby, jak zvýšit dostupnost udržitelných námořních paliv v přístavech v souvislosti s balíčkem týkajícím se energetické unie v nadcházejícím desetiletí (2026),*
- *posoudí možné mechanismy využívající obchodovatelná udržitelná letecká paliva a udržitelná námořní paliva a zhodnotí možnosti systému „book and claim“,*
- *zohlední potřeby námořního odvětví v trojstranné smlouvě o biometanu a bude usilovat o vypracování trojstranné smlouvy o udržitelných leteckých palivech a udržitelných námořních palivech prostřednictvím Aliance RCLF (2026),*
- *zlepší sladění a zjednoduší podávání zpráv pro odvětví letectví a námořní odvětví,*
- *prozkoumá opatření na ochranu investic průkopníků v souvislosti s balíčkem týkajícím se energetické unie v nadcházejícím desetiletí (2026),*
- *provede přezkum systému EU ETS a nařízení o Iniciativě pro námořní paliva FuelEU, až bude přijat Rámec pro nulové čisté emise organizace IMO.*

4. STRATEGICKÁ PARTNERSTVÍ A GLOBÁLNÍ SPOLUPRÁCE S CÍLEM ZVÝŠIT DODÁVKY UDRŽITELNÝCH PALIV

EU se významně podílí na dosažení významného pokroku v oblasti globálních závazků spočívajících v přijetí opatření v rámci Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a opatření zvažovaných Mezinárodní námořní organizací (IMO). Mezinárodní spolupráce bude i

⁶⁴ Centra budou podporovat koordinované zavádění infrastruktury a služeb a prosazovat regulační prostředí, které usnadňuje účinný provoz letadel s nulovými emisemi.

nadále klíčová pro vytvoření celosvětového rozhodujícího trhu s obnovitelnými a nízkouhlíkovými palivy. Tento globální trh pak vytvoří příležitosti pro evropský průmysl a přinese prospěch místním hospodářstvím, a to při současném posílení našich vazeb s mezinárodními partnery a zamezení únikům uhlíku. K doplnění domácí produkce paliv budou zejména v počáteční fázi rozběhu potřebná obnovitelná a nízkouhlíková paliva z partnerských zemí za předpokladu, že budou splněny environmentální normy a předpisy EU nebo normy a předpisy rovnocenné normám EU, včetně programu CORSIA. Zároveň je třeba přijmout opatření na ochranu investic v EU s cílem zabránit podvodům a zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže⁶⁵. Podpora partnerských zemí v ambiciózních závazných mezinárodních dohodách je pro provádění těchto partnerství zásadní.

4.1 Podpora mezinárodních partnerství pro diverzifikaci, přístup na trh a globální ambice

Dohody o volném obchodu a vzájemně výhodná mezinárodní partnerství mají i nadále zásadní význam pro zlepšení diverzifikace a přístupu na trhy, čímž pomáhají zajistit dovoz obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a vstupních materiálů a usnadňují dovoz/vývoz čistých technologií v souladu s nedávno přijatým návrhem nařízení o nástroji Globální Evropa. Za tímto účelem bude Komise co nejlépe využívat dohody o volném obchodu a partnerství v oblasti čistého obchodu a investic, aby usnadnila financování infrastruktury pro výrobu, skladování nebo doplňování udržitelných leteckých paliv / udržitelných námořních paliv v partnerských zemích, pokud to nepředstavuje konkurenční hrozbu pro přístavy EU. Tato dílčí odvětví jsou v rámci strategie Global Gateway označena jako stěžejní projekty. Jak je uvedeno ve společném sdělení o globální vizi EU v oblasti klimatu a energetiky⁶⁶, EU bude prostřednictvím strategie Global Gateway podporovat realizaci velkých stěžejních projektů v partnerských zemích. Dohoda o volném obchodu s Chile již obsahuje zvláštní ustanovení, která mají usnadnit obchod a investice v oblasti paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu, včetně udržitelných leteckých paliv a udržitelných námořních paliv, a odstranit narušení. EU navrhla tato pravidla také v rámci probíhajících jednání s Thajskem, Austrálií, Filipínami a Spojenými arabskými emiráty⁶⁷.

Cílem prvního partnerství v oblasti čistého obchodu a investic s Jihoafrickou republikou je prohloubit spolupráci v oblasti čistého obchodu, vytvořit udržitelné investiční příležitosti a podpořit čisté technologie v EU a Jižní Africe v souladu s Dohodou o čistém průmyslu. Partnerství v oblasti čistého obchodu a investic bude podporovat spolupráci v oblasti strategických čistých dodavatelských řetězců, včetně udržitelných paliv používaných v letecké a námořní dopravě a související infrastruktury.

V odvětví **letectví** EU společně s organizací ICAO a agenturou EASA realizuje projekt nazvaný „Pomoc, budování kapacit a odborná příprava v oblasti udržitelných leteckých paliv“ (ACT-SAF) v souladu se strategickým cílem „Žádná země nezůstane opomenuta“ organizace ICAO. Komise bude i nadále spolupracovat s partnerskými zeměmi v Africe, Latinské Americe a Karibiku a v Asii a Tichomoří a s příslušnými organizacemi OSN na podpoře rozvoje, výroby a

⁶⁵ ISCC, Reakce ISCC na nedávné případy podezření na nesprávné označení pokročilé bionafty, 2023.

⁶⁶ JOIN(2025) 25 final.

⁶⁷ Například vývozní monopoly, dvojí ceny nebo necelní překážky obchodu a investic.

využívání udržitelných leteckých paliv. V krátkodobém horizontu Komise zahájí nový projekt partnerství v oblasti letectví v Latinské Americe a Karibiku, který zahrnuje podporu výroby udržitelných leteckých paliv. EU bude rovněž v zájmu výměny znalostí a zkušeností získaných prostřednictvím aliance RLCF spolupracovat v rámci iniciativy organizace ICAO nazvané Finvest Hub, aby podpořila vznik podobných platforem na regionální a celosvětové úrovni. EU bude usilovat o další prohloubení spolupráce s Africkou unií v oblasti udržitelných paliv, mimo jiné podporou úsilí o zopakování osvědčených postupů aliance RLCF v Africe⁶⁸.

Pokud jde o **námořní** dopravu, Komise určila strategické přístavy po celém světě (tj. v Latinské Americe, subsaharské Africe a Asii), které mají velký potenciál pro výrobu a doplňování udržitelných námořních paliv. Komise urychlí zavádění těchto paliv tím, že přispěje ke zřízení zelených námořních koridorů/uzlů. Iniciativa pro zelené námořní koridory v rámci Global Gateway (GGGSC) je v počátečních fázích provádění, přičemž EU upřednostňuje partnerství pro dekarbonizaci námořní dopravy. V neposlední řadě Komise navrhuje umožnit udělování přímých grantů soukromým subjektům na podporu projektů, které jsou ve strategickém zájmu EU⁶⁹. To by bylo přínosné jak pro odvětví letectví, tak pro námořní odvětví.

Komise rovněž usnadní rozvoj hodnotových řetězců obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v rámci širšího úsilí o podporu udržitelných řešení v oblasti mobility a dopravy na západním Balkáně, na Ukrajině a v Moldavsku, jakož i v celém černomořském regionu⁷⁰, který je nedílnou součástí konektivity, energetické bezpečnosti a regionální stability Unie.

Komise navrhla stanovit obnovitelná a nízkouhlíková paliva jako klíčovou prioritu v rámci nového Paktu pro Středomoří⁷¹ s cílem posílit společný závazek k jejich výrobě a využívání, podpořit výměnu znalostí a stimulovat zapojení soukromého sektoru.

4.2 Úsilí mezinárodních organizací o celosvětový trh s palivy

První globální Rámec pro nulové čisté emise v námořní dopravě vypracovaný Mezinárodní námořní organizací (IMO) byl navržen pro snižování emisí skleníkových plynů a dosažení nulových čistých emisí z mezinárodní lodní dopravy do roku 2050 nebo přibližně v roce 2050. Přestože bylo přijetí globálního rámce o rok odloženo, bude se Unie nadále podílet na jeho přípravě s IMO a mezinárodními partnery.

Díky vedoucí úloze EU a jejích členských států bylo v poslední době dosaženo pokroku také v organizaci ICAO. V roce 2022 přijaly členské státy organizace ICAO dlouhodobý žádoucí cíl pro mezinárodní letectví, kterým je dosažení nulových čistých emisí uhlíku do roku 2050 a v jehož rámci se udržitelná letecká paliva uznávají jakožto hlavní faktor pro dosažení snížení emisí. V roce 2023 se dohodly na globální ambiciózní vizi snížit do roku 2030 emise z mezinárodní

⁶⁸ Projekt nazvaný „Pomoc, budování kapacit a odborná příprava v oblasti udržitelných leteckých paliv“ (ACT-SAF) financovaný EU, který realizují organizace ICAO a agentura EASA a který poskytuje podporu Indii a čtrnácti africkým státům: Kamerunu, Pobřeží slonoviny, Egyptu, Rovníkové Guineji, Etiopii, Keni, Madagaskaru, Mauretánii, Maroku, Mosambiku, Nigérii, Rwandě, Senegal a Jihoafrické republice s rozpočtem 4 miliony EUR.

⁶⁹ COM(2025) 551 final, 70. bod odůvodnění, čl. 20 odst. 10 a 11.

⁷⁰ JOIN(2025) 135 final.

⁷¹ JOIN(2025) 26 final.

letecké dopravy o 5 % prostřednictvím využívání udržitelných leteckých paliv a dalších čistších energií v letectví (ve srovnání s nulovým využíváním čistší energie).

V září 2025 členské státy organizace ICAO vyzvaly k širokému provádění programu CORSIA jako globálního, na trh zaměřeného programu pro mezinárodní leteckou dopravu.

4.3 Práce na společných normách na celosvětové úrovni

Komise zdůrazňuje význam mezinárodní spolupráce v oblasti robustních kritérií udržitelnosti, transparentních a srovnatelných výpočtů emisí během životního cyklu u udržitelných paliv, jakož i v oblasti zlepšování kompatibility, robustnosti a spolehlivosti certifikace. Taková spolupráce v oblasti robustních rámců udržitelnosti a výpočtu emisí umožňuje zlepšit rovné podmínky na všech trzích, snižuje riziko úniku uhlíku a administrativní zátěž. V této souvislosti budeme i nadále usilovat o dvojí soulad udržitelných leteckých paliv podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie a programu CORSIA a o posílení programu CORSIA. V námořním odvětví se v EU i v zemích mimo EU připravuje certifikace podle směrnice o obnovitelných zdrojích energie, přičemž na celosvětové úrovni organizace IMO vypracovává pravidla pro certifikaci.

4.4 Sledování trhu a nástroje na ochranu obchodu

Dovoz na trh EU by měl podléhat spravedlivým podmínkám, aby byly zajištěny rovné podmínky pro hospodářské subjekty z EU. Nástroje EU na ochranu obchodu představují účinný prostředek k odrazování od nekalých praktik a k přijímání nápravných opatření proti potenciálním dovozům působícím újmu. Pokud to bude nutné, Komise je připravena použít nástroje na ochranu obchodu, které má k dispozici. Komise v současné době zintenzivňuje monitorování dovozu výrobků ze zemí mimo EU, aby odhalila nárůst dovozu potenciálně působícího újmu, včetně biopaliv.

Nerovnoměrná globální pravidla v odvětví letectví a námořním odvětví by mohla vést k přesunu dopravy a emisí za hranice EU. Komise posoudí riziko⁷² a případně zváží opatření nezbytná k zachování rovných podmínek.

5. ZÁVĚR

Přechod na novou energetickou základnu v dopravě poskytuje **významné příležitosti pro průmyslový růst a vytváření pracovních míst v EU** a zároveň pomáhá EU **zvýšit její strategickou autonomii, diverzifikovat dodávky energie a významně přispět k dekarbonizaci odvětví dopravy.**

Zatímco silniční doprava zažívá pokrok, pokud jde o její přechod na mobilitu s nulovými emisemi, a odvětví železniční dopravy elektrifikovalo podstatnou část svého provozu, dekarbonizace letecké a vodní dopravy je stále ještě v počáteční fázi. Musíme rychle vybudovat kapacity pro výrobu obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v EU i mimo ni. Tento úkol je naléhavý, ale ne nepřekonatelný. **Dlouhodobý regulační rámec pro zvýšení poptávky po těchto palivech v EU existuje a zůstane zachován. Rozšiřování vnitrostátní výroby a**

⁷² Ekonomická studie Komise týkající se posouzení potenciálních úniků uhlíku v odvětví letectví a námořním odvětví a zmírňujících opatření; v budoucnu bude možno provést další studie.

používání uvedených paliv má zásadní význam, stejně tak je ale důležitá i mezinárodní spolupráce, která bude prosazovat celosvětovou výrobu a používání, a to nejen proto, aby byly splněny globální klimatické cíle a dekarbonizována doprava, ale také aby byly poskytovány partnerským zemím příležitosti k rozvoji a zároveň zajišťovány rovné podmínky pro náš průmysl.

Aby byl tento přechod úspěšný, je třeba výrazně zvýšit podporu investic a snížit riziko investic do zavádění vhodných technologií na trhu a zároveň dostat obnovitelná a nízkouhlíková paliva a jejich vstupní suroviny z udržitelných zdrojů do popředí pozornosti.