



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

NÁVRH NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby dále platila stávající omezení rozsahu činností
v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku
2021**

{COM(2017) 54 final}
{SWD(2017) 31 final}

Souhrnný přehled
Posouzení dopadů k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby dále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021.
A. Potřeba opatření
Proč? Jaký problém se řeší? <u>Maximálně 11 řádků</u>
V roce 2016 bylo dosaženo dohody o celosvětovém tržním opatření (<i>global market-based measure</i>, „GMBM“) pro řešení emisí z mezinárodní letecké dopravy od roku 2021. Právní předpisy EU musí být pozměněny tak, aby toto opatření zohlednily. Pokud nedojde k žádným změnám, systém EU pro obchodování s emisemi („EU ETS“) se bude od roku 2017 vztahovat na lety mezi EU a třetími zeměmi, kromě letů uvnitř EHP, na které se v současnosti již vztahuje.
Čeho by měla tato iniciativa dosáhnout? <u>Maximálně 8 řádků</u>
Ambice EU ETS v oblasti životního prostředí musí být zachovány, aby bylo možné dostat vlastními cíli EU v oblasti klimatu i mezinárodním závazkům a zároveň podpořit provádění GMBM s cílem maximalizovat dopady globálního úsilí o snížení emisí.
Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU? <u>Maximálně 7 řádků</u>
Jednotný trh v oblasti letectví je klíčovým cílem EU. Opatření EU zajišťuje jednotné provádění GMBM v EU, a brání tak narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu.
B. Řešení
Jaké legislativní a nelegislativní možnosti byly zvažovány? Je některá možnost upřednostňována? Proč? <u>Maximálně 14 řádků</u>
V období 2017–2020 existuje několik možností s různým rozsahem působnosti EU ETS: plný rozsah (možnost 0), odlétající lety v rámci EHP (možnost 2) a současný rozsah působnosti uvnitř EHP (možnost 1). Pro období po roce 2020 zůstává základní možností 0 plný rozsah. Podle ostatních možností se na všechny lety mimo EHP vztahuje výlučně GMBM. Podle možnosti 1 platí EU ETS pro lety uvnitř EHP. Podle možnosti 2 je EU ETS týkající se letů uvnitř EHP sladěn s GMBM. Podle možnosti 3 se pro lety uvnitř EHP použije GMBM. Upřednostňovanou možností je rozšířit oblast působnosti uvnitř EHP (možnost 1), dokud nebude dostatečně jasné, jaké nástroje schválí ICAO k provádění GMBM.
Kdo podporuje kterou možnost? <u>Maximálně 7 řádků</u>
Období 2017–2020: organizace občanské společnosti a jednotlivci upřednostňují možnost 0 a veřejné orgány možnost 1. Soukromé podniky, profesní organizace a mezinárodní organizace jsou pro možnost 1, nebo zrušení EU ETS. Období po roce 2020: organizace občanské společnosti a jednotlivci podporují pokračování EU ETS (možnosti 0–2). Některé veřejné orgány podporují pokračování EU ETS, pokud jde o lety uvnitř EHP (možnosti 1 a 2), zatímco jiné subjekty, letečtí dopravci a asociace civilního letectví, upřednostňují možnost 3.
C. Dopady upřednostňované možnosti
Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)? <u>Maximálně 12 řádků</u>
Letectví nadále přispívá k cílům EU v oblasti klimatu. Očekává se, že tato možnost povede v roce 2020 k roční poptávce po emisních povolenkách z jiných odvětví ETS a po mezinárodních kreditech ve výši 25,10 Mt a v roce 2030 k roční poptávce po povolenkách EU, které byly původně přiděleny jiným odvětvím ETS, ve výši 49,3 MT. V porovnání se základní možností znamená upřednostňovaná možnost nižší provozní náklady (–0,1 % v roce 2020 a –0,43 % v roce 2030), což povede k nárůstu poptávky po letech (nárůst o 0,5 % v roce 2020 a o 1,44 % v roce 2030). Zaměstnanost v odvětví letectví také pravděpodobně vzroste o 0,4 % v roce 2020 a o 1,5 % v roce 2030.
Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)? <u>Maximálně 12 řádků</u>
Nízké náklady na povolenky vedou k malým dodatečným provozním nákladům, které mají na konkurenceschopnost EU v oblasti letectví a cestovního ruchu zanedbatelný dopad. Všechny možnosti znamenají administrativní náklady pro provozovatele letecké dopravy a vnitrostátní orgány. Nejnižší jsou pravděpodobně u upřednostňované možnosti, nicméně je obtížné je pro období po roce 2020

vyčíslit, a to kvůli nejasnosti ohledně správních pravidel platných pro GMBM.
Jaký bude dopad na podniky, včetně malých a středních podniků a mikropodniků? <u>Maximálně 8 řádků</u>
V rámci systému EU ETS zodpovídá za 1 % emisí ~ 2600 nekomerčních malých producentů emisí. Předchozí změny EU ETS udělily výjimku malým nekomerčním provozovatelům letecké dopravy až do roku 2020. Navrhuje se tuto výjimku prodloužit, aby se zabránilo růstu administrativní zátěže a nákladů.
Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány? <u>Maximálně 4 řádků</u>
Výnosy z dražeb vzniknou ve prospěch veřejných orgánů (roční příjmy z dražeb mají v roce 2020 činit 123,6 mil. EUR a v roce 2030 302,3 mil. EUR).
Očekávají se jiné významné dopady? <u>Maximálně 6 řádků</u>
Vzhledem k omezené oblasti působnosti jsou rizika vyplývající z nesouhlasu třetích stran a nedodržování pravidel omezená.
D. Návazná opatření
Kdy bude tato politika přezkoumána? <u>Maximálně 4 řádků</u>
Až budou jasnější nevyřešené aspekty ohledně GMBM a jeho provádění.