



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 3. 2. 2017
SWD(2017) 30 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Sprievodný dokument

k NÁVRHU NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s leteckými činnosťami a prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021

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

Súhrnný prehľad
Posúdenie vplyvu k návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s leteckými činnosťami a prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021
A. Potreba konať
Prečo? Aký problém sa rieši? <u>Maximálne 11 riadkov</u>
V roku 2016 bola dosiahnutá dohoda o globálnom opatrení (GTO) na riešenie emisií z medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2021. Na zohľadnenie tejto skutočnosti sa musí zmeniť legislatíva EÚ. Bez akýchkoľvek zmien sa popri letoch v rámci EHP, ktoré sú v EU ETS zahrnuté v súčasnosti, bude tento systém vzťahovať od roku 2017 aj na lety medzi EÚ a tretími krajinami.
Čo sa od tejto iniciatívy očakáva? <u>Maximálne 8 riadkov</u>
Treba udržať úroveň environmentálnych ambícií EU ETS, aby EÚ splnila svoje domáce ciele a medzinárodné záväzky v oblasti zmeny klímy, a aby tento systém podporoval vykonávanie GTO s cieľom maximalizovať vplyv na celosvetové znižovanie emisií.
Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ? <u>Maximálne 7 riadkov</u>
Kľúčovým cieľom EÚ je jednotný trh leteckej dopravy. Opatrenie na úrovni EÚ zabráni narušaniu hospodárskej súťaže na vnútornom trhu zabezpečením jednotného vykonávania GTO v EÚ.
B. Riešenia
Aké legislatívne a nelegislatívne možnosti politiky sa zvažovali? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Prečo? <u>Maximálne 14 riadkov</u>
V rámci možností na roky 2017 až 2020 sa zachováva rôznych rozsahov pôsobnosti EU ETS: úplný rozsah pôsobnosti (možnosť 0), lety odchádzajúce z EHP (možnosť 2) a súčasný rozsah pôsobnosti v rámci EHP (možnosť 1). V období po roku 2020 je základná možnosť 0 naďalej možnosťou s úplným rozsahom pôsobnosti. Pri ostatných možnostiach sa na všetky lety mimo EHP vzťahuje výlučne GTO. Podľa možnosti 1 sa EU ETS vzťahuje na lety v rámci EHP. Podľa možnosti 2 je EU ETS v prípade letov v rámci EHP zosúladený s GTO. Podľa možnosti 3 sa na lety v rámci EHP vzťahuje GTO. Uprednostňovanou možnosťou je predĺžiť platnosť rozsahu pôsobnosti v rámci EHP (možnosť 1), kým nebudú dostatočne jasne stanovené nástroje, ktoré ICAO prijme na účely vykonávania GTO.
Kto podporuje ktorú možnosť? <u>Maximálne 7 riadkov</u>
Roky 2017 – 2020: Organizácie občianskej spoločnosti a jednotlivci uprednostňujú možnosť 0 a verejné orgány možnosť 1. Súkromné podniky, profesijné organizácie a medzinárodné organizácie sú v názoroch rozdelené medzi možnosťou 1 a zrušením EU ETS. Obdobie po roku 2020: Organizácie občianskej spoločnosti a jednotlivci podporujú pokračovanie EU ETS (možnosti 0 – 2). Niektoré verejné orgány podporujú pokračovanie EU ETS v prípade letov v rámci EHP (možnosti 1 a 2) a iné, ako aj letecké spoločnosti a združenia spoločností pôsobiach v leteckej doprave uprednostňujú možnosť 3.
C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti
Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)? <u>Maximálne 12 riadkov</u>
Lectvo naďalej prispieva k plneniu cieľov EÚ v oblasti klímy. Očakáva sa, že pri uplatnení tejto možnosti dosiahne ročný dopyt po emisných kvótach iných sektorov ETS a medzinárodných kreditoch v roku 2020 objem 25,1 milióna ton a v roku 2030 dosiahne ročný dopyt po emisných kvótach EÚ, ktoré boli pôvodne pridelené iným sektorom ETS, 49,3 milióna ton. V porovnaní so základným scenárom sú s uprednostňovanou možnosťou spojené nižšie prevádzkové náklady (-0,1 % v roku 2020 a -0,43 % v roku 2030), výsledkom čoho bude nárast dopytu po leteckej doprave (zvýšenie o 0,5 % v roku 2020 a o 1,44 % v roku 2030). Zamestnanosť v odvetví leteckej dopravy sa pravdepodobne takisto zvýši, a to o 0,4 % v roku 2020 a o 1,5 % v roku 2030.
Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)? <u>Maximálne 12 riadkov</u>
Nízke náklady spojené s kvótami vedú k niekoľkým dodatočným prevádzkovým nákladom so zanedbateľným vplyvom na konkurencieschopnosť odvetvia letectva EÚ a odvetvia cestovného ruchu.

Všetky možnosti spôsobujú leteckým prevádzkovateľom a orgánom jednotlivých štátov administratívne náklady. Pri uprednostňovanej možnosti by mali byť podľa všetkého najnižšie, ich vyčíslenie v období po roku 2020 je však náročné z dôvodu nejasných administratívnych pravidiel, ktorými sa bude riadiť GTO.
Aký bude vplyv na podniky, MSP a mikropodniky? <u>Maximálne 8 riadkov</u>
V rámci systému EU ETS je za 1 % emisií zodpovedných približne 2 600 malých nekomerčných zdrojov emisií. Pri predchádzajúcich zmenách EU ETS mali malí nekomerční prevádzkovatelia lietadiel výnimku až do roku 2020. Navrhuje sa rozšíriť výnimku o administratívne zaťaženie a náklady.
Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu? <u>Maximálne 4 riadky</u>
Výnosy v prospech verejných orgánov z obchodovania formou aukcie (ročné príjmy z aukcií vo výške 123,6 milióna EUR v roku 2020 a 302,3 milióna EUR v roku 2030).
Očakávajú sa iné významné vplyvy? <u>Maximálne 6 riadkov</u>
Z dôvodu obmedzeného rozsahu pôsobnosti sú znížené riziká spojené s nesúhlasom tretích krajín a neplnením povinností.
D. Nadväzné opatrenia
Kedy sa táto politika preskúma? <u>Maximálne 4 riadky</u>
Keď budú jasnejšie dosiaľ nestanovené prvky GTO a jeho vykonávanie.