



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 16 юли 2021 г.
(OR. en)

Междуинституционално досие:
2021/0205(COD)

10884/21
ADD 3

TRANS 479
AVIATION 207
ENV 530
ENER 331
IND 201
COMPET 558
ECO 80
RECH 355
CODEC 1101
CLIMA 197
RELEX 674

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От: Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор

До: Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз

№ док. Ком.: SWD(2021) 634 final

Относно: РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2021) 634 final.

Приложение: SWD(2021) 634 final

Брюксел, 14.7.2021 г.
SWD(2021) 634 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА
РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,
придружаващ
Предложение за
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен
транспорт

{COM(2021) 561 final} - {SEC(2021) 561 final} - {SWD(2021) 633 final}

Резюме

Оценка на въздействието на предложението за регламент за осигуряване на еднакви условия на конкуренция за устойчив въздушен транспорт

А. Необходимост от действия

Защо? В какво се състои разглежданият проблем?

Като се има предвид, че поддържането на еднакви условия на конкуренция във въздушния транспорт е от съществено значение, емисиите на парникови газове от сектора на въздухоплаването са се увеличили от началото на 90-те години на миналия век на равнището на ЕС и в световен мащаб и се очаква да продължат да нарастват до 2050 г. С приемането на амбициозни цели в областта на климата за 2030 г. и 2050 г. от страна на ЕС въздухоплаването трябва да ускори своята декарбонизация. Секторът обаче разполага с ограничени възможности за намаляване на въглеродния си отпечатък, по-специално поради зависимостта си от изкопаеми горива и липсата на утвърдени и конкурентоспособни по отношение на цените технологии за алтернативни горива. Както се подчертава в Плана на Комисията във връзка с целта в областта на климата за 2030 г., устойчивите авиационни горива (УАГ) имат потенциала да допринесат значително за декарбонизацията на сектора. УАГ са технологично жизнеспособни и съвместими със съществуващите технологии за въздухоплавателни средства и инфраструктурата за зареждане с гориво. Пазарът на УАГ обаче е в застой, при който i) производството и ii) търсенето на УАГ са слаби. Това се дължи на а) промишлени и търговски предизвикателства, включително високи производствени разходи и конкурентно търсене на суровини и електроенергия от възобновяеми източници, б) високорискови инвестиции за увеличаване на производството и в) действащата регулаторна и фискална рамка, която не позволява въвеждането на УАГ, като всички тези фактори действат в контекста на силно конкурентния характер на пазара на въздушния транспорт.

Какво се очаква да бъде постигнато с настоящата инициатива?

Общата цел на настоящата инициатива е да се осигурят еднакви условия на конкуренция на пазара на въздушния транспорт, като същевременно се намалят емисиите на CO₂ от въздухоплаването в съответствие с целите на ЕС в областта на климата за 2030 г. и 2050 г., като се осъществи преход от изкопаемите горива за реактивни двигатели и се използва големият потенциал за декарбонизация на УАГ чрез създаване на конкурентен пазар за УАГ при същевременно гарантиране на еднакви условия на конкуренция във въздухоплаването. От една страна, това означава i) постигане на широкомащабно производство и доставка на УАГ на конкурентни цени; оптимизиране на съществуващия производствен капацитет и насърчаване на развитието на нови заводи за УАГ в ЕС и намаляване на производствените разходи чрез икономии от мащаба и резултати от опита. От друга страна, това означава ii) постигане на постепенно и трайно използване на УАГ от авиокомпаниите; намаляване на рисковете от изместване на въглеродни емисии и гарантиране, че авиокомпаниите имат достъп до пазара на УАГ въз основа на еднакви условия на конкуренция.

Каква е добавената стойност от действие на равнището на ЕС?

Воздухоплаването е силно интегриран пазар, който функционира в мрежово измерение в целия ЕС. Трансграничното измерение е присъщо на въздушния транспорт, което превръща всяка разпокъсана регулаторна рамка в съществено препятствие за стопанските субекти. Разпокъсаността на националните мерки би могла да има нежелани контрапродуктивни последици. Емисиите на CO₂ от въздухоплаването също имат трансграничен характер и като такива не могат да бъдат разглеждани само на национално или местно равнище. Целите на ЕС в областта на климата най-вероятно ще бъдат постигнати ефективно, ако политиката бъде определена на равнището на ЕС. И накрая, целта за постигане на съществено увеличаване на производството и предлагането на УАГ може да бъде постигната най-добре на равнището на ЕС, тъй като енергийният сектор е значително интегриран, с участници на пазара, които в голяма степен извършват дейност в целия ЕС.

Б. Решения

Какви законодателни и незаконодателни варианти на политиката са разгледани? Предпочетен ли е даден вариант? Защо?

Предложените мерки са структурирани около регулаторно изискване, състоящо се в осигуряване на еднакви условия на конкуренция във въздушния транспорт и задължение по отношение на УАГ. Вариантите на политиката осигуряват различни начини за разработване на задължението. Първият набор от варианти (А1 и А2) включва задължение за доставчиците на гориво да разпространяват УАГ на всички летища в ЕС. Вторият набор от варианти (Б1 и Б2) включва задължение за авиокомпаниите да използват УАГ, когато изпълняват полети от летища в ЕС (Б1 обхваща всички полети, а Б2 обхваща само полетите в рамките на

ЕС). И накрая, третият набор от варианти (В1 и В2) включва задължения за доставчиците на гориво да разпространяват УАГ с известна гъвкавост в началото, а авиокомпаниите да зареждат гориво за реактивни двигатели преди заминаване от летища в ЕС. Разработени са цели, изразени в обема УАГ за вариантите А1, В1, В2 и В1 и в намаляване на интензитета на CO₂ на горивото за реактивни двигатели за вариантите А2 и В2. Всички варианти съдържат стимули за подкрепа на ВГНП¹. Всички варианти са придружени от съпътстващи мерки, които са извън приложното поле на настоящата инициатива. Те включват засилване на европейските действия в рамките на ИКАО за определяне на глобални цели за използване на УАГ, насочване на финансиране към внедряването на УАГ, създаване на стратегически съюз за подкрепа на възобновяемите и нисковъглеродните горива и улесняване на процеса на сертифициране на УАГ. Други елементи от регулаторната рамка на ЕС, които понастоящем са в процес на преразглеждане (например СТЕ на ЕС, Директивата за енергийното данъчно облагане и ДЕВИ²), могат допълнително да подкрепят внедряването на УАГ. Вариантите В1 и В2 са предпочитаните варианти, тъй като те позволяват значително увеличаване на производството и въвеждането на УАГ в съответствие с амбициите в областта на климата, с минимални нарушения на пазара и изместване на въглеродни емисии, по икономически ефективен начин.

Кой подкрепя отделните варианти?

По-голямата част от заинтересованите страни от отраслите на въздухоплаването и горивата, държавите членки и НПО подкрепят установяването на задължение по отношение на УАГ като ефективен механизъм на политиката за насърчаване на производството и въвеждането на УАГ и за успешна декарбонизация на сектора на въздухоплаването. Заинтересованите страни не са единодушни по отношение на конкретното разработване на варианта, но по-голямата част от доставчиците на гориво, държавите членки, НПО и някои авиокомпани подкрепят задължение за УАГ по отношение на предлагането, с гъвкавост при разпространението на горивата, както и обхващане на горивото за реактивни двигатели, доставяно за всички полети, заминаващи от летища в ЕС. Същевременно по-голямата част от заинтересованите страни считат, че са необходими мерки за предотвратяване на изместването на въглеродни емисии и нарушаването на вътрешния авиационен пазар. Освен това по-голямата част от заинтересованите страни подкрепят конкретни стимули за подкрепа на ВГНП. Всички тези мерки са включени във варианти на политиката В1 и В2.

В. Въздействие на предпочетения вариант

Какви са ползите от предпочетения вариант?

Вариантите на политиката В1 и В2 водят до значително намаляване на емисиите на CO₂ от източника до самолета в сектора на въздухоплаването, т.е. с около 60—61 % до 2050 г. в сравнение с базовия сценарий. Емисиите на замърсители на въздуха намаляват с около 9 % до 2050 г. в сравнение с базовия сценарий. Като цяло разходите за околна среда във въздухоплаването (свързани с емисиите на CO₂ и емисиите на замърсители на въздуха) намаляват с около 87—88 милиарда евро в сравнение с базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г. Производственият капацитет за УАГ се увеличава с допълнителни 25,5—25,6 милиона тона до 2050 г. Появата на УАГ на пазара води до значително намаляване на зависимостта на въздухоплаването от изкопаеми горива за реактивни двигатели, чието потребление намалява с 65 % до 2050 г. в сравнение с базовия сценарий. Енергийната сигурност на ЕС се подобрява с намаляването на вноса на енергия от изкопаеми горива от трети държави и добиването на суровини и електроенергия от възобновяеми енергийни източници за производството на УАГ в ЕС (произведеното в ЕС УАГ представлява 92 % от общото потребление на УАГ през 2050 г.). При вариантите на политиката В1 и В2 технологиите за УАГ с най-голям потенциал за декарбонизация се появяват на пазара в значителни количества по-рано в сравнение с варианта без действия в областта на политиката. Цените на УАГ намаляват в сравнение с настоящите прогнози, което допринася за намаляване на разликата с цените на изкопаемите горива за реактивни двигатели с течение на времето. Вариантите на политиката В1 и В2 водят до нетно създаване на работни места в ЕС, т.е. около 202 100 допълнителни работни места в сравнение с базовия сценарий. И накрая, намаляването на замърсяването на въздуха оказва положително въздействие върху общественото здраве (т.е. през периода 2021—2050 г. външните разходи от замърсяване на въздуха намаляват с около 1,5 милиарда евро в сравнение с базовия сценарий).

Какви са разходите, свързани с предпочетения вариант?

¹ Възобновяеми горива от небиологичен произход (ВГНП), както са определени в преработената Директива (ЕС) 2018/2001 за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници. Обикновено се наричат „горива на основата на електроенергия“ или течни горива на базата на водород и въглерод („Power-to-Liquid fuels“).

² Системата на ЕС за търговия с емисии, Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията и Директивата за енергията от възобновяеми източници.

<p>Като цяло вариантите на политиката В1 и В2 водят до увеличаване на разходите с 20,3 милиарда евро (В1) и 14,6 милиарда евро (В2) в сравнение с базовия сценарий за периода 2021—2050 г. Тези разходи се дължат в голяма степен на увеличаването на разходите за гориво за реактивни двигатели в сравнение с базовия сценарий, т.е. 103,5 милиарда евро (В1) и 88,2 милиарда евро (В2), изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г. Увеличаването на разходите за гориво се отразява върху въздухоплавателните тарифи, които се очаква да нараснат с около 8,1—8,2 % до 2050 г. По-високите въздухоплавателни тарифи водят до леко намаляване на общия брой на пътниците във въздушния транспорт в сравнение с базовия сценарий, въпреки че той все още нараства със 77 % до 2050 г. в сравнение с 2015 г. Това води до по-ниска стойност на инвестицията и по-ниски оперативни разходи във въздушния транспорт в сравнение с базовия сценарий, т.е. с 84 милиарда евро (В1) и 74,5 милиарда евро (В2). Допълнителните логистични разходи възлизат на 0,19 милиарда евро (В1 и В2). Освен това авиокомпаниите увеличават разходите си за докладване с 0,34 милиарда евро (В1 и В2) в сравнение с базовия сценарий, изразени като настояща стойност за периода 2021—2050 г. По отношение на производителите на УАГ инвестициите, необходими за периода 2021—2050 г., се оценяват на около 10,4—10,5 милиарда евро. В действителност до 2050 г. в ЕС трябва да бъдат построени 104—106 допълнителни завода за УАГ, за да бъде постигнат необходимият производствен капацитет за УАГ.</p>
<p>Какви ще са последиците за предприятията, МСП и микропредприятията?</p> <p>Въздействието на настоящата инициатива върху предприятията, МСП и микропредприятията вероятно ще бъде незначително и е трудно да се предвиди. Липсва подробна оценка.</p>
<p>Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?</p> <p>Като се има предвид, че настоящата инициатива разчита в голяма степен на съществуващите административни и правоприлагащи процедури, които вече са въведени съгласно други регулаторни рамки на ЕС, административните разходи на органите нарастват с 0,27 милиарда евро (В1 и В2). Това съответства на по-високи разходи за държавите членки, т.е. 264 милиона евро, а за органите на ЕС — 2,7 милиона евро.</p>
<p>Ще има ли друго значително въздействие?</p> <p>Не се предвижда друго значително въздействие.</p>
<p style="text-align: center;">Г. Последващи действия</p>
<p>Кога ще се извърши преглед на политиката?</p> <p>Ще бъде извършена оценка на политиката, като ще се осигури достатъчен период от време след приемането на предложението, за да бъдат мерките ефективни и да постигнат въздействие. Ако не възникнат проблеми с прилагането, това ще стане не по-рано от пет години след влизането в сила на законодателството.</p>