



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 16 iulie 2021
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
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

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

| | |
|----------------|---|
| Sursă: | Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare |
| Destinatar: | DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene |
| Nr. doc. Csie: | SWD(2021) 634 final |
| Subiect: | DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil |

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 634 final.

Anexă: SWD(2021) 634 final



Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 634 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

**Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului
privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian
durabil**

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

Fișă rezumat

Evaluarea impactului propunerii de regulament privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil

A. Necesitatea de a acționa

De ce? Care este problema abordată?

Deși menținerea unor condiții de concurență echitabile în ceea ce privește transportul aerian este esențială, emisiile de GES generate de sectorul aviației sunt în creștere de la începutul anilor 1990 la nivelul UE și la nivel mondial și se preconizează că vor crește și mai mult până în 2050. Întrucât UE a adoptat obiective ambițioase privind clima pentru 2030 și 2050, sectorul aviației trebuie să își accelereze decarbonizarea. Cu toate acestea, sectorul are opțiuni limitate de a-și reduce amprenta de carbon, în special din cauza dependenței sale de combustibilii fosili și a lipsei unor tehnologii mature și competitive din punctul de vedere al prețului pentru combustibilii alternativi. Astfel cum se subliniază în Planul privind obiectivul climatic pentru 2030 al Comisiei, combustibilii de aviație durabili (SAF) au potențialul de a contribui în mod semnificativ la decarbonizarea sectorului. Combustibilii de aviație durabili sunt viabili din punct de vedere tehnologic și compatibili cu tehnologia existentă a aeronavelor și cu infrastructura de alimentare. Cu toate acestea, piața SAF este într-un punct staționar, unde (i) producția și (ii) cererea de SAF sunt scăzute. Acest lucru se datorează (a) provocărilor industriale și comerciale, inclusiv costurilor ridicate de producție și cererii concurente de materii prime și de energie electrică din surse regenerabile, (b) investițiilor cu risc ridicat în vederea creșterii producției și (c) cadrului fiscal și de reglementare în vigoare care nu facilitează utilizarea combustibililor de aviație durabili, toate acestea în contextul caracterului extrem de competitiv al pieței transportului aerian.

Ce se așteaptă de la această inițiativă?

Obiectivul general al acestei inițiative este de a asigura condiții de concurență echitabile pe piața transportului aerian, reducând totodată emisiile de CO₂ generate de aviație, în conformitate cu obiectivele climatice ale UE pentru 2030 și 2050, prin tranziția de la combustibilul turboreactor fosil și prin valorificarea potențialului ridicat de decarbonizare al SAF, prin crearea unei piețe competitive pentru SAF, asigurând totodată condiții de concurență echitabile în sectorul aviației. Pe de o parte, aceasta înseamnă (i) obținerea unei producții și a unei aprovizionări la scară largă a SAF la costuri competitive, optimizarea capacității de producție existente și stimularea dezvoltării de noi fabrici de SAF în UE și reducerea costurilor de producție prin economii de scară și efecte de învățare. Pe de altă parte, aceasta înseamnă (ii) obținerea unei adoptări treptate și continue a SAF de către companiile aeriene, atenuarea riscurilor de relocare a emisiilor de dioxid de carbon și asigurarea accesului companiilor aeriene la piața SAF pe baza unor condiții de concurență echitabile.

Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE?

Aviația este o piață cu un grad ridicat de integrare, funcționând într-o dimensiune de rețea în întreaga UE. Dimensiunea transfrontalieră este inerentă transportului aerian, ceea ce face ca orice cadru de reglementare fragmentat să reprezinte un obstacol semnificativ pentru operatorii economici. Un mozaic de măsuri naționale ar putea duce la efecte contraproductive neintenționate. Emisiile de CO₂ generate de aviație sunt, de asemenea, de natură transfrontalieră și, ca atare, nu pot fi abordate doar la nivel național sau local. Obiectivele climatice ale UE au cele mai multe șanse de a fi atinse în mod eficace prin stabilirea unei politici la nivelul UE. În cele din urmă, obiectivul de a realiza o extindere pe scară largă a producției și a aprovizionării cu SAF este cel mai bine abordat la nivelul UE, întrucât sectorul energetic este integrat în mod considerabil, actorii de pe piață desfășurându-și activitatea în mare măsură în întreaga UE.

B. Soluții

Ce opțiuni de politică legislative și nelegislative au fost luate în considerare? Există sau nu o opțiune preferată? De ce?

Măsurile propuse sunt structurate în jurul unei cerințe de reglementare care constă în asigurarea unor condiții de concurență echitabile în transportul aerian și a unei obligații privind SAF. Opțiunile de politică oferă diferite modalități de concepere a obligației. Un prim set de opțiuni (A1 și A2) include obligația furnizorilor de combustibili de a distribui SAF în toate aeroporturile din UE. Un al doilea set de opțiuni (B1 și B2) include obligația companiilor aeriene de a alimenta SAF atunci când zboară de pe aeroporturile din UE (B1 acoperă toate zborurile, B2 acoperă doar zborurile în interiorul UE). În cele din urmă, un al treilea set de opțiuni (C1 și C2) include obligații pentru furnizorii de combustibili de a distribui SAF cu o anumită flexibilitate la început și pentru companiile aeriene de a alimenta combustibil turboreactor înainte de decolarea de pe aeroporturile din UE. Obiectivele sunt concepute în funcție de volumul SAF pentru opțiunile A1, B1, B2 și C1 și în funcție de reducerea intensității emisiilor de CO₂ ale

combustibilului turboreactor pentru A2 și C2. Toate opțiunile conțin stimulente pentru sprijinirea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO)¹. Toate opțiunile sunt acompaniate de măsuri de însoțire, care nu intră în domeniul de aplicare al prezentei inițiative. Printre acestea se numără intensificarea acțiunii europene în cadrul OACI pentru a stabili obiective globale de utilizare a SAF, direcționarea finanțării către implementarea SAF, instituirea unei alianțe strategice pentru sprijinirea combustibililor din surse regenerabile și cu conținut scăzut de carbon și facilitarea procesului de certificare a SAF. Alte elemente ale cadrului de reglementare al UE aflat în prezent în curs de revizuire (de exemplu, EU ETS, ETD și RED²) pot sprijini în continuare implementarea SAF. Opțiunile C1 și C2 sunt opțiunile preferate, deoarece permit extinderea semnificativă a producției și a utilizării SAF în conformitate cu obiectivele ambițioase în materie de climă, cu denaturări minime ale pieței și cu o minimă relocare a emisiilor de dioxid de carbon, într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

Marea majoritate a părților interesate din sectorul aviației și al industriei combustibililor, statele membre și ONG-urile sprijină instituirea unei obligații privind SAF ca mecanism eficient de politică pentru stimularea producției și a utilizării SAF și pentru decarbonizarea cu succes a sectorului aviației. Opiniile părților interesate sunt destul de împărțite în ceea ce privește conceperea specifică a opțiunii, dar majoritatea furnizorilor de combustibili, a statelor membre, a ONG-urilor și unele companii aeriene sprijină o obligație privind furnizarea de SAF, cu flexibilitate în ceea ce privește distribuția de combustibil și care acoperă combustibilul turboreactor furnizat pentru toate zborurile cu plecare de pe aeroporturile din UE. În același timp, majoritatea părților interesate consideră că sunt necesare măsuri de prevenire a relocării emisiilor de dioxid de carbon și a denaturării pe piața internă a aviației. Majoritatea părților interesate sprijină, de asemenea, stimulente specifice pentru sprijinirea RFNBO. Toate aceste măsuri sunt incluse în opțiunile de politică C1 și C2.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate?

Opțiunile de politică C1 și C2 conduc la o reducere semnificativă a emisiilor de CO₂ globale în sectorul aviației, și anume cu aproximativ 60-61 % până în 2050, în comparație cu scenariul de referință. Emisiile de poluanți atmosferici scad cu aproximativ 9 % până în 2050 în raport cu scenariul de referință. În ansamblu, costurile de mediu ale aviației (legate de emisiile de CO₂ și de emisiile de poluanți atmosferici) sunt reduse cu aproximativ 87-88 de miliarde EUR în comparație cu scenariul de referință, exprimate ca valoare actuală pentru perioada 2021-2050. Capacitatea de producție a SAF crește cu încă 25,5-25,6 milioane de tone până în 2050. Apariția pe piață a SAF determină o reducere semnificativă a dependenței aviației de combustibilul turboreactor fosil, al cărui consum se reduce cu 65 % până în 2050, în comparație cu scenariul de referință. Securitatea energetică a UE se îmbunătățește pe măsură ce importurile de energie fosilă din țări terțe scad, iar materiile prime și energia electrică produsă din surse regenerabile pentru producția de SAF se obțin în UE (SAF produși de UE reprezintă 92 % din totalul utilizării SAF în 2050). În cadrul opțiunilor de politică C1 și C2, tehnologiile SAF cu cel mai mare potențial de decarbonizare apar pe piață în cantități semnificative mai devreme decât în absența unor măsuri de politică. Prețurile aferente SAF scad în comparație cu estimările actuale, ceea ce contribuie, de-a lungul timpului, la reducerea diferenței de preț față de combustibilul turboreactor fosil. Opțiunile de politică C1 și C2 conduc la crearea netă de locuri de muncă în UE, și anume aproximativ 202 100 de locuri de muncă suplimentare, în comparație cu scenariul de referință. În cele din urmă, reducerea poluării atmosferice are efecte pozitive asupra sănătății publice (și anume, costurile externe generate de poluarea atmosferică scad cu aproximativ 1,5 miliarde EUR în perioada 2021-2050, în comparație cu scenariul de referință).

Care sunt costurile opțiunii preferate?

În ansamblu, opțiunile de politică C1 și C2 conduc la o creștere a costurilor cu 20,3 miliarde EUR (C1) și cu 14,6 miliarde EUR (C2) în raport cu scenariul de referință pentru perioada 2021-2050. Aceste costuri sunt determinate în mare măsură de o creștere a costului combustibilului turboreactor în raport cu scenariul de referință, și anume 103,5 miliarde EUR (C1) și 88,2 miliarde EUR (C2), exprimate ca valoare actuală pentru perioada 2021-2050. Creșterea costurilor combustibililor se reflectă în tarifele pentru transportul aerian de pasageri, care se estimează că vor crește cu aproximativ 8,1-8,2 % până în 2050. Tarifele mai ridicate pentru transportul aerian de pasageri conduc la o ușoară reducere a activității totale de transport aerian de pasageri în raport cu scenariul de referință, în pofida unei creșteri cu 77 % până în 2050 față de 2015. Acest lucru determină costuri de capital și operaționale mai scăzute pentru transportul aerian în raport cu scenariul de referință, și anume cu 84 de miliarde

¹ Combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO), astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (reformare). Denumiți în mod curent „e-combustibili” sau „combustibili lichizi”.

² Sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii, Directiva privind impozitarea energiei și Directiva privind energia din surse regenerabile.

| |
|--|
| <p>EUR (C1) și cu 74,5 miliarde EUR (C2). Costurile suplimentare de logistică se ridică la 0,19 miliarde EUR (C1 și C2). Companiile aeriene suportă, de asemenea, o creștere a costurilor de raportare de 0,34 miliarde EUR (C1 și C2) în raport cu scenariul de referință, exprimată ca valoare actuală pentru perioada 2021-2050. Pentru producătorii de SAF, nevoile de investiții pentru perioada 2021-2050 sunt estimate la aproximativ 10,4-10,5 miliarde EUR. Într-adevăr, până în 2050, în UE trebuie construite 104-106 fabrici de SAF suplimentare pentru a se acoperi capacitatea de producție necesară pentru SAF.</p> |
| <p>Care va fi impactul asupra întreprinderilor, a IMM-urilor și a microîntreprinderilor?</p> |
| <p>Impactul acestei inițiative asupra întreprinderilor, a IMM-urilor și a microîntreprinderilor este probabil marginal și este dificil de prevăzut. Fără o evaluare detaliată.</p> |
| <p>Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?</p> |
| <p>Deși această inițiativă se bazează în mare măsură pe procesele administrative și de asigurare a respectării legislației existente deja în temeiul altor cadre de reglementare ale UE, autoritățile suportă o creștere a costurilor administrative de 0,27 miliarde EUR (C1 și C2). Aceasta corespunde unor costuri mai mari pentru statele membre, și anume 264 de milioane EUR, iar pentru autoritățile UE de 2,7 milioane EUR.</p> |
| <p>Vor exista și alte efecte semnificative?</p> |
| <p>Nu se preconizează niciun alt impact semnificativ.</p> |
| <p style="text-align: center;">D. Acțiuni ulterioare</p> |
| <p>Când va fi revizuită politica?</p> |
| <p>Politica va fi evaluată după o perioadă de timp adecvată după adoptarea propunerii, pentru ca măsurile să fie eficiente și să genereze un impact. Dacă nu apar probleme legate de punerea în aplicare, acest termen nu va fi mai scurt de cinci ani de la intrarea în vigoare a legislației.</p> |