



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 6 Φεβρουαρίου 2017
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0017 (COD)

5968/17
ADD 1

CLIMA 25
ENV 104
AVIATION 20
MI 102
IND 27
ENER 38
CODEC 162

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	3 Φεβρουαρίου 2017
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2017) 30 final
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ - ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2017) 30 final.

συνημμ.: SWD(2017) 30 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων
περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την
προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021**

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

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης	
Εκτίμηση επιπτώσεων της πρότασης κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για τη συνέχιση των ισχυόντων περιορισμών του πεδίου εφαρμογής για τις αεροπορικές δραστηριότητες και την προετοιμασία για την εφαρμογή ενός παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου από το 2021	
A. Ανάγκη ανάληψης δράσης	
Γιατί; Ποιο είναι το πρόβλημα που εξετάζεται; Το πολύ 11 σειρές	
Το 2016 επιτεύχθηκε συμφωνία για ένα παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο που θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα των εκπομπών από τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές από το 2021. Η νομοθεσία της ΕΕ πρέπει να τροποποιηθεί για να λάβει υπόψη την εξέλιξη αυτή. Χωρίς καμία αλλαγή, το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα καλύπτει τις πτήσεις μεταξύ ΕΕ και τρίτων χωρών από το 2017, επιπλέον των πτήσεων εντός ΕΟΧ τις οποίες καλύπτει τώρα.	
Τι αναμένεται να επιτευχθεί με την παρούσα πρωτοβουλία; Το πολύ 8 σειρές	
Οι φιλόδοξοι στόχοι του ΣΕΔΕ της ΕΕ για το περιβάλλον πρέπει να διατηρηθούν ώστε να συναντηθούν με τους ενωσιακούς στόχους της ΕΕ για το κλίμα και τις διεθνείς υποχρεώσεις της ΕΕ αλλά και να στηρίξουν την υλοποίηση του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου ώστε να μεγιστοποιηθούν παγκοσμίως τα αποτελέσματα της μείωσης των εκπομπών.	
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ; Το πολύ 7 σειρές	
Η ενιαία αγορά αεροπορικών μεταφορών είναι βασικός στόχος για την ΕΕ. Η δράση της ΕΕ εμποδίζει τη στρέβλωση του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και εξασφαλίζει ενιαία εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου στην ΕΕ.	
B. Λύσεις	
Ποιες νομοθετικές και μη νομοθετικές επιλογές πολιτικής έχουν εξεταστεί; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Γιατί; Το πολύ 14 σειρές	
Ανάλογα με τις επιλογές για την περίοδο 2017-2020 το ΣΕΔΕ της ΕΕ θα έχει διαφορετικά πεδία εφαρμογής: πλήρες πεδίο (επιλογή 0), πτήσεις που αναχωρούν από τον ΕΟΧ (επιλογή 2) και το τρέχον πεδίο εφαρμογής στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ (επιλογή 1). Μετά το 2020, το βασικό σενάριο 0 είναι το πλήρες πεδίο εφαρμογής. Με βάση όλα τα άλλα σενάρια, όλες οι πτήσεις εκτός ΕΟΧ καλύπτονται αποκλειστικά από το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Με βάση το σενάριο 1, το ΣΕΔΕ της ΕΕ εφαρμόζεται στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ. Με βάση το σενάριο 2, το ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις εντός του ΕΟΧ πτήσεις ευθυγραμμίζεται με το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο. Με βάση το σενάριο 3, το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο εφαρμόζεται στις πτήσεις εντός του ΕΟΧ. Η προτιμώμενη επιλογή είναι η παράταση του πεδίου εφαρμογής των πτήσεων εντός του ΕΟΧ (επιλογή 1) έως ότου αποσαφηνιστούν τα μέσα που θα υιοθετήσει ο ΔΟΠΑ για την εφαρμογή του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου.	
Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή; Το πολύ 7 σειρές	
2017-2020: Οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών και τα μεμονωμένα άτομα προτιμούν την επιλογή 0 και οι δημόσιες αρχές την επιλογή 1. Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, οι επαγγελματικές οργανώσεις και οι διεθνείς οργανισμοί είναι μοιρασμένοι μεταξύ της επιλογής 1 και της αναδίπλωσης του ΣΕΔΕ της ΕΕ. Μετά το 2020: Οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών και τα μεμονωμένα άτομα στηρίζουν τη συνέχιση του ΣΕΔΕ της ΕΕ (επιλογές 0-2). Ορισμένες δημόσιες αρχές υποστηρίζουν τη συνέχιση του ΣΕΔΕ της ΕΕ για τις πτήσεις εντός ΕΟΧ (επιλογές 1 και 2), ενώ άλλες, όπως και οι αεροπορικές εταιρείες και ενώσεις στον χώρο των αεροπορικών μεταφορών προτιμούν την επιλογή 3.	
Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής	
Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (αν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών); Το πολύ 12 σειρές	
Οι αεροπορικές μεταφορές εξακολουθούν να συμβάλλουν στους στόχους της ΕΕ για το κλίμα. Η επιλεγόμενη λύση αναμένεται να οδηγήσει σε ετήσια ζήτηση 25,10 Mt δικαιωμάτων εκπομπών άλλων τομέων του ΣΕΔΕ και διεθνών πιστωτικών μορίων το 2020 και σε ετήσια ζήτηση δικαιωμάτων που αντιστοιχούν σε 49,3 Mt και τα οποία αρχικά είχαν εκχωρηθεί σε άλλους τομείς του ΣΕΔΕ το 2030. Σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, η προτιμώμενη επιλογή έχει μικρότερο λειτουργικό κόστος (-0,1 % το 2020 και - 0,43 % το 2030), με αποτέλεσμα αύξηση της ζήτησης για τις πτήσεις (αύξηση κατά 0,5% το 2020 και κατά 1,44 % το 2030). Η απασχόληση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών πιθανότατα θα αυξηθεί κατά 0,4 % το 2020 και κατά 1,5 % το 2030.	

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (αν υπάρχει, ειδάλλως των κυριότερων επιλογών); <u>Το πολύ 12 σειρές</u>
Τα χαμηλά κόστη των δικαιωμάτων έχουν ως αποτέλεσμα λίγες πρόσθετες λειτουργικές δαπάνες με αμελητέες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα της αεροπλοΐας της ΕΕ και του κλάδου του τουρισμού. Όλες οι επιλογές έχουν διοικητικές δαπάνες για τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και τις εθνικές αρχές. Είναι πολύ πιθανόν ότι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής είναι το μικρότερο, αλλά είναι δύσκολο να γίνει ποσοτικοποίηση για την περίοδο μετά το 2020 λόγω της αβεβαιότητας για τους διοικητικούς κανόνες που θα αφορούν το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο.
Πώς θα επηρεαστούν οι μεγάλες, οι μικρομεσαίες και οι πολύ μικρές επιχειρήσεις; <u>Το πολύ 8 σειρές</u>
Στο πλαίσιο του ΣΕΔΕ της ΕΕ, περίπου 2600 μικροί, μη εμπορικοί φορείς εκμετάλλευσης με λίγες εκπομπές ευθύνονται για το 1 % των εκπομπών. Οι προηγούμενες τροποποιήσεις στο ΣΕΔΕ της ΕΕ εξαιρούσαν τους μικρούς, μη εμπορικούς φορείς αεροσκαφών έως το 2020. Προτείνεται να παραταθεί η εξαίρεση για περιορισμό των διοικητικών επιβαρύνσεων και του κόστους.
Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις για τους εθνικούς προϋπολογισμούς και τις εθνικές διοικητικές αρχές; <u>Το πολύ 4 σειρές</u>
Οι δημόσιες αρχές θα έχουν έσοδα από τους πλειστηριασμούς (ετήσια έσοδα από τους πλειστηριασμούς της τάξης των 123,6 εκατ. EUR το 2020 και 302,3 εκατ. EUR το 2030).
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις; <u>Το πολύ 6 σειρές</u>
Δεν υπάρχει πολύ μεγάλος κίνδυνος αντίθεσης από τις τρίτες χώρες και μη συμμόρφωσης λόγω του περιορισμένου πεδίου εφαρμογής.
Δ. Παρακολούθηση
Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική; <u>Το πολύ 4 σειρές</u>
Όταν θα αποσαφηνιστούν καλύτερα τα χαρακτηριστικά και οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου.