



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 6. helmikuuta 2017
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2017/0017 (COD)

5968/17
ADD 1

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

SAATE

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	3. helmikuuta 2017
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	SWD(2017) 30 final
Asia:	Komission yksiköiden valmisteluasiakirja - Tiivistelmä vaikutusten arvioinnista Oheisasiakirja ehdotukseen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2017) 30 final.

Liite: SWD(2017) 30 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

EHDOTUKSEEN EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI

direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi

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

Tiivistelmä
<p>Vaikutusten arviointi ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta voimassa olevan ilmailutoimintaa koskevan rajoitetun soveltamisen jatkamiseksi ja maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen vuonna 2021 alkavan täytäntöönpanon valmistelemiseksi</p>
A. Toimenpiteen tarve
<p>Miksi toimenpide toteutetaan? Mihin ongelmaan puututaan? <u>Enintään 11 riviä</u></p> <p>Vuonna 2016 päästiin yhteisymmärrykseen maailmanlaajuisesta toimenpiteestä, jolla hillitään kansainvälisen ilmailun päästöjä vuodesta 2021 alkaen. Jotta tämä kehitys voidaan ottaa huomioon, EU:n lainsäädäntöä on muutettava. EU:n päästökauppajärjestelmä kattaa nykyisellään ETA:n sisäiset lennot. Jos päästökauppajärjestelmää ei tarkisteta, se kattaa vuodesta 2017 alkaen myös EU:n ja kolmansien maiden väliset lennot.</p>
<p>Mitä toimenpiteellä on tarkoitus saada aikaan? <u>Enintään 8 riviä</u></p> <p>EU:n päästökauppajärjestelmän ympäristönsuojelullinen tavoitetaso on säilytettävä, jotta voidaan saavuttaa EU:n omat ilmastotavoitteet ja kansainväliset sitoumukset sekä tukea maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöönpanoa ilmastonsuojelutavoitteen maksimoimiseksi maailmanlaajuisella tasolla.</p>
<p>Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla? <u>Enintään 7 riviä</u></p> <p>Ilmailun sisämarkkinat ovat EU:n keskeinen tavoite. EU:n tason toimilla estetään kilpailun vääristyminen sisämarkkinoilla, koska niillä voidaan varmistaa maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen yhdenmukainen täytäntöönpano EU:ssa.</p>
B. Ratkaisut
<p>Mitä lainsäädännöllisiä ja muita toimenpidevaihtoehtoja on harkittu? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Miksi? <u>Enintään 14 riviä</u></p> <p>Vaihtoehdoissa, jotka koskevat kautta 2017–2020, säilytetään EU:n päästökauppajärjestelmä, mutta sen soveltamisala vaihtelee: täysimääräinen soveltaminen (vaihtoehto 0), lähtevät ETA-lennot (vaihtoehto 2) ja nykyinen soveltamisala, joka kattaa ainoastaan ETA:n sisäiset lennot (vaihtoehto 1).</p> <p>Vaihtoehdoissa, jotka koskevat vuoden 2020 jälkeistä kautta, perusskenaario eli vaihtoehto 0 on täysimääräinen soveltaminen. Kaikissa muissa vaihtoehdoissa kaikki ETA:n ja kolmansien maiden väliset lennot kuuluvat ainoastaan maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen piiriin. Vaihtoehdossa 1 EU:n päästökauppajärjestelmä kattaa ETA:n sisäiset lennot. Vaihtoehdossa 2 EU:n päästökauppajärjestelmää mukautetaan ETA:n sisäisten lentojen osalta maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen mukaiseksi. Vaihtoehdossa 3 ETA:n sisäiset lennot kuuluvat maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen piiriin.</p> <p>Parhaana pidetään vaihtoehtoa, jossa pidennetään nykyistä soveltamisalaa, joka kattaa ainoastaan ETA:n sisäiset lennot (vaihtoehto 1), kunnes saadaan riittävästi selvyyttä siitä, millaisia välineitä ICAO hyväksyy maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen täytäntöön panemiseksi.</p>
<p>Mitä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa? <u>Enintään 7 riviä</u></p> <p>Kausi 2017–2020: Kansalaisyhteiskunnan organisaatiot ja yksityishenkilöt kannattavat vaihtoehtoa 0 ja viranomaistahot vaihtoehtoa 1. Yksityisyrietykset, toimialajärjestöt ja kansainväliset organisaatiot jakautuvat mielipiteissään vaihtoehdon 1 ja EU:n päästökauppajärjestelmän kumoamisen välillä.</p> <p>Vuoden 2020 jälkeinen kausi: Kansalaisyhteiskunnan organisaatiot ja yksityishenkilöt kannattavat EU:n päästökauppajärjestelmän jatkamista (vaihtoehdot 0–2). Eräät viranomaistahot kannattavat EU:n päästökauppajärjestelmän jatkamista ETA:n sisäisten lentojen osalta (vaihtoehdot 1 ja 2). Eräät muut viranomaistahot, kuten myös lentoyhtiöt ja ilmailujärjestöt, kannattavat vaihtoehtoa 3.</p>
C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset
<p>Mitä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)? <u>Enintään 12 riviä</u></p> <p>Ilmailualalla edistetään jatkossakin EU:n ilmastotavoitteita. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon odotetaan johtavan vuosittaiseen kysyntään seuraavasti: 25,1 miljoonaa tonnia muiden päästökauppajärjestelmän piiriin kuuluvien alojen päästöoikeuksia ja kansainvälisiä hyvityksiä vuoteen 2020 mennessä ja 49,3 miljoonaa tonnia EU:n päästöoikeuksia, jotka oli alun perin jaettu muille EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin kuuluville aloille, vuoteen 2030 mennessä. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon toimintakustannukset ovat perusskenaariota matalammat (-0,1 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja -0,43 prosenttia vuoteen 2030 mennessä), mikä johtaa lentomatkojen kysynnän kasvuun (0,5 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja 1,44 prosenttia vuoteen 2030</p>

mennessä). Myös ilmailualan työllisyyden odotetaan kasvavan 0,4 prosenttia vuoteen 2020 mennessä ja 1,5 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)? Enintään 12 riviä

Päästöoikeuksien matalat kustannukset tarkoittavat sitä, että toimintakustannukset nousevat ainoastaan hiukan, millä on vain vähäisiä vaikutuksia EU:n ilmailu- ja matkailualan kilpailukykyyn.

Kaikista vaihtoehdoista aiheutuu hallinnollisia kustannuksia ilmailualan toimijoille ja kansallisille viranomaisille. Kustannukset ovat todennäköisesti matalimmat parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa, mutta niitä on vaikea esittää määrällisesti vuoden 2020 jälkeisen kauden osalta, koska ei ole vielä selvyyttä siitä, millaisia hallinnollisia sääntöjä maailmanlaajuiseen markkinaperusteiseen toimenpiteeseen sovelletaan.

Mitkä ovat vaikutukset yrityksiin, mukaan lukien pk- ja mikroyritykset? Enintään 8 riviä

EU:n päästökauppajärjestelmässä noin 2 600 pientä muuta kuin kaupallista yritystä vastaa yhdestä prosentista päästöistä. Aiemmissa EU:n päästökauppajärjestelmään tehdyissä tarkistuksissa on myönnetty poikkeus pienille muille kuin kaupallisille ilma-alusten käyttäjille vuoteen 2020 asti. Käsillä olevassa säädöksessä ehdotetaan kyseisen poikkeuksen laajentamista niin, että rajoitetaan hallinnollista taakkaa ja kustannuksia.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia? Enintään 4 riviä

Viranomaistahot saavat huutokaupoista tuloja (vuosittain 123,6 miljoonaa euroa vuoteen 2020 mennessä ja 302,3 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä).

Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia? Enintään 6 riviä

Riski siitä, että kolmannet maat vastustaisivat käsillä olevaa ehdotusta, ja siitä, että noudattaminen olisi puutteellista, vähenee, koska soveltamisalaa on rajattu.

D. Seuranta

Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen? Enintään 4 riviä

Asiaa tarkastellaan uudelleen heti, kun saadaan lisää selvyyttä maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen kaikista osista ja täytäntöönpanosta.