



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 6 lutego 2017 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0017 (COD)

5968/17
ADD 1

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

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 3 lutego 2017 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii
Europejskiej

Nr dok. Kom.: SWD(2017) 30 final

Dotyczy: Dokument roboczy służb Komisji - streszczenie oceny skutków
towarzyszący dokumentowi: wniosek dotyczący rozporządzenia
parlamentu europejskiego i rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE
w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności
lotniczej i przygotowania do wdrożenia międzynarodowego środka
rynkowego od 2021 r.

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2017) 30 final.

Zał.: SWD(2017) 30 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 3.2.2017 r.
SWD(2017) 30 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**WNIOSEK DOTYCZĄCY ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY**

**ZMIENIAJĄCEGO dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego
ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia
międzynarodowego środka rynkowego od 2021 r.**

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

Streszczenie oceny skutków
<p>Ocena skutków dotycząca wniosku w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego dyrektywę 2003/87/WE w celu kontynuowania obecnego ograniczenia zakresu działalności lotniczej i przygotowania do wdrożenia globalnego środka rynkowego od 2021 r.</p>
A. Zasadność działań
<p>Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak? Na czym polega problem? Maksymalnie 11 wierszy</p> <p>W 2016 r. osiągnięto porozumienie w sprawie globalnego środka rynkowego (GMBM) w celu przeciwdziałania wzrostowi emisji pochodzących z lotnictwa międzynarodowego od 2021 r. Aby uwzględnić to porozumienie, należy zmienić przepisy UE. W przypadku braku zmian, poczynając od 2017 r., system EU ETS oprócz lotów wewnątrz EOG będzie również obejmował loty pomiędzy UE i państwami trzecimi.</p>
<p>Jaki jest cel inicjatywy? Maksymalnie 8 wierszy</p> <p>Należy utrzymać poziom ambicji w zakresie ochrony środowiska, aby zrealizować wewnętrzne cele UE związane z klimatem i jej zobowiązania międzynarodowe, a jednocześnie wspierać wdrożenie GMBM, aby zwiększyć do maksimum globalny wpływ na łagodzenie zmiany klimatu.</p>
<p>Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE? Maksymalnie 7 wierszy</p> <p>Jednolity rynek w dziedzinie lotnictwa jest kluczowym celem UE. Działania UE zapobiegają zakłócaniu konkurencji na rynku wewnętrznym, zapewniając harmonijne wdrażanie GMBM w UE.</p>
B. Rozwiązania
<p>Jakie warianty legislacyjne i nielegislacyjne rozważono? Czy wskazano preferowany wariant? Jak uzasadniono ten wybór lub jego brak? Maksymalnie 14 wierszy</p> <p>Warianty dla okresu 2017–2020 przewidują różne zakresy stosowania EU ETS: pełen zakres (wariant 0), loty odlatujące z EOG (wariant 2) i obecny zakres obejmujący loty wewnątrz EOG (wariant 1). Na okres po 2020 r. podstawowy wariant 0 przewiduje pełen zakres stosowania. Pozostałe warianty przewidują objęcie wszystkich lotów poza EOG wyłącznie zakresem stosowania GMBM. W ramach wariantu 1 EU ETS miałyby zastosowanie do lotów wewnątrz EOG. W ramach wariantu 2 zakres stosowania EU ETS w odniesieniu do lotów wewnątrz EOG jest zharmonizowany z GMBM. W ramach wariantu 3 w odniesieniu do lotów wewnątrz EOG przewiduje się stosowanie GMBM. Wariantem preferowanym jest przedłużenie zakresu stosowania EU ETS wewnątrz EOG (wariant 1) do momentu, gdy zostaną jasno określone przyjęte przez ICAO instrumenty w zakresie wdrożenia GMBM.</p>
<p>Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów? Maksymalnie 7 wierszy</p> <p>2017–2020: Organizacje społeczeństwa obywatelskiego i pojedynczy obywatele opowiadają się za wariantem 0 a organy publiczne za wariantem 1. Prywatne przedsiębiorstwa, organizacje zawodowe i międzynarodowe po części opowiadają się za wariantem 1 a po części za uchyleniem EU ETS. Okres po 2020 r.: Organizacje społeczeństwa obywatelskiego i pojedynczy obywatele popierają dalsze stosowanie EU ETS (warianty 0–2). Niektóre z organów publicznych popierają kontynuowanie stosowania EU ETS w odniesieniu do lotów wewnątrz EOG (warianty 1 i 2), natomiast inne organy, a także przedsiębiorstwa i stowarzyszenia lotnicze preferują wariant 3.</p>
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
<p>Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Maksymalnie 12 wierszy</p> <p>Lotnictwo nadal przyczynia się do realizacji wyznaczonych przez UE celów w zakresie klimatu. Oczekuje się, że przy realizacji preferowanego wariantu roczny popyt na uprawnienia do emisji z innych sektorów objętych ETS i międzynarodowe jednostki emisji wyniesie w 2020 r. 25,10 Mt a roczny popyt na unijne uprawnienia do emisji, które pierwotnie przyznano innym sektorom objętym ETS, wyniesie w 2030 r. 49,3 Mt. W porównaniu do wariantu podstawowego wariant preferowany ma niższe koszty operacyjne (–0,1 % w 2020 r. i –0,43 % w 2030 r.), dzięki czemu wzrośnie popyt na loty (wzrost o 0,5 % w 2020 r. i o 1,44 % w 2030 r.). Wzrośnie również prawdopodobnie zatrudnienie w sektorze lotnictwa o 0,4 % w 2020 r. i o 1,5 % w 2030 r.</p>
<p>Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Maksymalnie 12 wierszy</p> <p>Niskie koszty uprawnień mogą skutkować dodatkowymi niewielkimi kosztami operacyjnymi o nieistotnym wpływie na konkurencyjność unijnych sektorów lotnictwa i turystyki.</p>

Wszystkie warianty generują koszty administracyjne dla operatorów lotniczych i organów krajowych. Koszty te prawdopodobnie będą najniższe w wariantcie preferowanym, jednak trudno jest je określić ilościowo na okres po 2020 r. z powodu niepewności w odniesieniu do przepisów administracyjnych mających zastosowanie do GMBM.

Jakie będą skutki dla przedsiębiorstw, MŚP i mikroprzedsiębiorstw? Maksymalnie 8 wierszy

W ramach EU ETS około 2600 małych podmiotów uczestniczących w systemie wykonujących niezarobkowe przewozy odpowiada za 1 % emisji. Wcześniejsze zmiany systemu EU ETS wyłączyły z zakresu jego stosowania małych operatorów statków powietrznych wykonujących niezarobkowe przewozy lotnicze do 2020 r. Proponuje się przedłużyć wyłączenie, aby ograniczyć obciążenie administracyjne i koszty.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych? Maksymalnie 4 wiersze

Dla organów publicznych generowane będą dochody z aukcji (roczny dochód z aukcji wyniesie 123,6 mln EUR w 2020 r. i 302,3 mln EUR w 2030 r.).

Czy wystąpią inne znaczące skutki? Maksymalnie 6 wierszy

Ryzyko związane ze sprzeciwem państw trzecich i niespełnianiem wymogów ulegnie zmniejszeniu, z uwagi na ograniczony zakres.

D. Działania następcze

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki? Maksymalnie 4 wiersze

Gdy zostaną jasno określone właściwości GMBM i proces jego wdrażania.