

|  |
| --- |
| **Sažetak** |
| Procjena učinka Prijedloga uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ kako bi se nastavila postojeća ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti i pripremila provedba globalne tržišno utemeljene mjere od 2021. |
| **A. Potreba za djelovanjem** |
| **Zašto? O kakvom je problemu riječ?** Najviše 11 redaka |
| Sporazum o globalnoj mjeri (GMBM) za rješavanje pitanja emisija iz međunarodnog zrakoplovstva od 2021. postignut je 2016. Zakonodavstvo EU-a mora se izmijeniti kako bi se to uzelo u obzir. Bez ikakvih izmjena, od 2017. sustavom trgovanja emisijskim jedinicama EU-a uz trenutačno obuhvaćene letove unutar EGP-a bit će obuhvaćeni letovi između EU-a i trećih zemalja. |
| **Što se nastoji postići ovom inicijativom?** Najviše 8 redaka |
| I dalje treba težiti ostvarenju ciljeva sustava trgovanja emisijama EU-a u pogledu okoliša kako bi se ispunili unutarnji klimatski ciljevi EU-a i međunarodne obveze, uz istovremeno pružanje podrške provedbi globalne tržišno utemeljene mjere u svrhu postizanja maksimalnog učinka u pogledu ublažavanja klimatskih promjena na globalnoj razini. |
| **Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a?** Najviše 7 redaka |
| Jedinstveno tržište u području zrakoplovstva predstavlja ključni cilj za EU. Djelovanjem EU-a sprječava se narušavanje tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu osiguravanjem jedinstvene provedbe globalne tržišno utemeljene mjere u EU-u. |
| **B. Rješenja** |
| **Koje su se zakonodavne i nezakonodavne mogućnosti politika uzele u obzir? Ima li koja od njih prednost? Zašto?** Najviše 14 redaka |
| U mogućnostima za razdoblje od 2017. do 2020. predviđa se sustav trgovanja emisijama EU-a s različitim područjima primjene: područje primjene u punom opsegu (nulta mogućnost), letovi iz EGP-a (druga mogućnost) te trenutačno područje primjene kojim su obuhvaćeni letovi unutar EGP-a (prva mogućnost).  Nakon 2020. osnovna nulta mogućnost ostaje kao područje primjene u punom opsegu. U okviru ostalih mogućnosti svi letovi izvan EGP-a isključivo su obuhvaćeni globalnom tržišno utemeljenom mjerom. U okviru prve mogućnosti sustav trgovanja emisijama EU-a primjenjuje se na letove unutar EGP-a. U okviru druge mogućnosti sustav trgovanja emisijama EU-a za letove unutar EGP-a usklađen je s globalnom tržišno utemeljenom mjerom. U okviru treće mogućnosti globalna tržišno utemeljena mjera primjenjuje se na letove unutar EGP-a.  Mogućnost kojoj se daje prednost je proširenje područja primjene kojim su obuhvaćeni letovi unutar EGP-a (prva mogućnost) dok ne bude dovoljno jasno kakve će instrumente Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (ICAO) donijeti za provedbu globalne tržišno utemeljene mjere. |
| **Tko podržava koju mogućnost?** Najviše 7 redaka |
| 2017. – 2020. Organizacije civilnog društva i pojedinci daju prednost nultoj mogućnosti, a javna tijela prvoj mogućnosti. Privatna poduzeća, profesionalne organizacije i međunarodne organizacije podijeljene su između prve mogućnosti i stavljanja izvan snage sustava trgovanja emisijama EU-a.  Nakon 2020.: Organizacije civilnog društva i pojedinci podupiru nastavak primjene sustava trgovanja emisijama EU-a (nulta, prva i druga mogućnost). Neka javna tijela podržavaju nastavak primjene sustava trgovanja emisijama EU-a za letove unutar EGP-a (prva i druga mogućnost), dok druga, kao i zračni prijevoznici i zrakoplovna udruženja, daju prednost trećoj mogućnosti. |
| **C. Učinci mogućnosti kojoj se daje prednost** |
| **Koje su koristi mogućnosti kojoj se daje prednost (ako ih ima, navesti glavne)?** Najviše 12 redaka |
| Zrakoplovstvo nastavlja pridonositi ciljevima klimatske politike EU-a. Očekuje se da će ta mogućnost 2020. dovesti do godišnje potražnje za 25,10 Mt emisijskih jedinica drugih sektora sustava trgovanja emisijama i međunarodnih emisijskih jedinica te 2030. do godišnje potražnje za 49,3 Mt emisijskih jedinica EU-a prvotno dodijeljenih drugim sektorima sustava trgovanja emisijama. U usporedbi s osnovnom vrijednošću operativni troškovi za mogućnost kojoj se daje prednost su niži (– 0,1 % 2020. te – 0,43 % 2030.), što dovodi do povećanja potražnje za letovima (povećanje za 0,5 % 2020. te za 1,44 % 2030.). Vjerojatno će doći i do rasta zapošljavanja u zrakoplovnom sektoru za 0,4 % 2020. te za 1,5 % 2030. |
| **Koliki su troškovi mogućnosti kojoj se daje prednost (ako ih ima, navesti glavne)?** Najviše 12 redaka |
| Niski troškovi za emisijske jedinice dovode do manjeg dodatnog povećanja operativnih troškova te imaju zanemariv utjecaj na konkurentnost zrakoplovnog i turističkog sektora EU-a.  U okviru svih mogućnosti nastaju administrativni troškovi za operatere zrakoplova i nacionalna tijela. Ti će troškovi u okviru mogućnosti kojoj se daje prednost vjerojatno biti najniži, ali ih je teško izračunati za razdoblje nakon 2020. zbog nesigurnosti u pogledu administrativnih pravila koja se primjenjuju na globalnu tržišno utemeljenu mjeru. |
| **Kako će to utjecati na poduzeća, MSP-ove i mikropoduzeća?** Najviše 8 redaka |
| U okviru sustava trgovanja emisijama EU-a oko 2 600 nekomercijalnih malih emitera odgovorno je za 1 % emisija. Prethodnim izmjenama sustava trgovanja emisijama EU-a mali, nekomercijalni operateri zrakoplova izuzeti su do 2020. Predlaže se produljenje izuzeća kako bi se smanjili administrativni teret i troškovi. |
| **Hoće li to bitno utjecati** **na nacionalne proračune i uprave?** Najviše 4 retka |
| Prihodi od dražbovnih prodaja ostvaruju se za javna tijela (godišnji prihodi od dražbovnih prodaja od 123,6 milijuna EUR 2020. te od 302,3 milijuna EUR 2030.). |
| **Hoće li biti drugih bitnih učinaka?** Najviše 6 redaka |
| Zbog ograničenog područja primjene smanjeni su rizici povezani s protivljenjem trećih zemalja ili njihovim neispunjavanjem obveza. |
| **D. Daljnje mjere** |
| **Kad će se ta politika preispitati?** Najviše 4 retka |
| Kada budu na raspolaganju preciznije informacije o obilježjima globalne tržišno utemeljene mjere koja nedostaju te o njezinoj provedbi. |