



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR

SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGEN

Följedokument till

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsade räckvidd för
luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad
åtgärd från och med 2021**

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning avseende förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av direktiv 2003/87/EG för att förlänga nuvarande begränsade räckvidd för luftfartsverksamhet och förbereda för genomförande av en global marknadsbaserad åtgärd från och med 2021
A. Behov av åtgärder
Varför? Vilket problem behöver åtgärdas? <u>Max 11 rader</u>
En överenskommelse nåddes 2016 om en global marknadsbaserad åtgärd för att hantera utsläpp från internationell luftfart från och med 2021. EU:s lagstiftning måste ändras för att ta hänsyn till detta. Om inga ändringar görs kommer EU:s system för handel med utsläppsrätter att omfatta flygningar mellan EU och tredjeländer från och med 2017, utöver de flygningar inom EES som för närvarande omfattas.
Vad förväntas initiativet leda till? <u>Max 8 rader</u>
Miljöambitionerna bakom EU:s system för handel med utsläppsrätter måste bibehållas för att uppfylla EU:s egna klimatmål och internationella åtaganden, samtidigt som stöd ges till genomförandet av en marknadsbaserad global åtgärd för största möjliga effekt av globala utsläppsminskningar.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå? <u>Max 7 rader</u>
Den inre marknaden för luftfart är av central betydelse för EU. Åtgärder på EU-nivå förhindrar en snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden genom att säkerställa ett enhetligt genomförande av den globala marknadsbaserade åtgärden i EU.
B. Lösningar
Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför? <u>Max 14 rader</u>
I alternativen för perioden 2017–2020 bibehålls EU:s utsläppshandelssystem, med olika räckvidd: Full räckvidd (alternativ 0), avgående EES-flygningar (alternativ 2) och nuvarande räckvidd där endast flygningar inom EES omfattas (alternativ 1). För perioden efter 2020 är grundscenariot, alternativ 0, också full räckvidd. I alla de andra alternativen omfattas alla externa EES-flygningar endast av den globala marknadsbaserade åtgärden. I alternativ 1 omfattar EU:s utsläppshandelssystem flygningar inom EES. I alternativ 2 anpassas EU:s utsläppshandelssystem för flygningar inom EES till den globala marknadsbaserade åtgärden. I alternativ 3 omfattas flygningar inom EES av den marknadsbaserade åtgärden. Det rekommenderade alternativet är att förlänga räckvidden för EU-systemet där endast flygningar inom EES omfattas (alternativ 1) fram till dess att det finns tillräcklig klarhet i fråga om vilka instrument som antas av Icao för att genomföra den globala marknadsbaserade åtgärden.
Vem stöder vilket alternativ? <u>Max 7 rader</u>
2017–2020: Organisationer inom civilsamhället och enskilda föredrar alternativ 0 och myndigheter föredrar alternativ 1. Privata företag, branschorganisationer och internationella organisationer föredrar antingen alternativ 1 eller ett upphävande av EU:s utsläppshandelssystem. Efter 2020: Organisationer inom civilsamhället och enskilda ger sitt stöd till att EU:s system för handel med utsläppsrätter ska fortsätta (alternativ 0–2). Vissa myndigheter ställer sig bakom en fortsättning av EU:s utsläppshandelssystem för flygningar inom EES (alternativen 1 och 2), medan andra, tillsammans med flygbolag och luftfartssammanslutningar, föredrar alternativ 3.
C. De rekommenderade alternativens konsekvenser
Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars anges för huvudsakliga alternativ)? <u>Max 12 rader</u>
Luftfarten fortsätter att bidra till EU:s klimatmål. Detta alternativ förväntas leda till en årlig efterfrågan år 2020 på utsläppsrätter från andra sektorer som omfattas av systemet och på internationella reduktionsenheter motsvarande 25,1 miljoner ton, och år 2030 till en årlig efterfrågan på EU-utsläppsrätter som ursprungligen tilldelats andra sektorer som omfattas av systemet motsvarande 49,3 miljoner ton. Jämfört med grundscenariot har det rekommenderade alternativet lägre operativa kostnader (-0,1 % år 2020 och -0,43 % år 2030), vilket leder till ökad efterfrågan på flygresor (ökning med 0,5 % år 2020 och med 1,44 % år 2030). Sysselsättningen inom luftfartssektorn förväntas öka med 0,4 % till år 2020 och med 1,5 % till år 2030.
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om sådant alternativ finns, annars

anges för huvudsakliga alternativ)? <u>Max 12 rader</u>
Den låga kostnaden för utsläppsrätter innebär att driftskostnaderna endast ökar obetydligt, med försumbar inverkan på konkurrenskraften för EU:s luftfart och turismsektorn. Alla alternativ genererar administrativa kostnader för luftfartygsoperatörer och nationella myndigheter. Kostnaderna är sannolikt lägst i det rekommenderade alternativet, men är svåra att kvantifiera för perioden efter 2020 på grund av osäkerheten kring de administrativa regler som kommer att gälla för den globala marknadsbaserade åtgärden.
Hur påverkas företagen, särskilt små och medelstora företag och mikroföretag? <u>Max 8 rader</u>
Inom ramen för EU:s utsläppshandelssystem står cirka 2 600 icke-kommersiella små företag för 1 % av utsläppen. I samband med tidigare ändringar av systemet har man gett undantag för små icke-kommersiella luftfartygsoperatörer fram till 2020. Det föreslås att utvidga undantaget för att begränsa administrativa bördor och kostnader.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad? <u>Max 4 rader</u>
Auktionsintäkter genereras till myndigheter (årliga auktionsintäkter på 123,6 miljoner euro år 2020 och på 302,3 miljoner euro år 2030).
Uppstår andra betydande konsekvenser? <u>Högst 6 rader</u>
Risken för att tredjeländer ska motsätta sig förslaget och risken för problem med bristande efterlevnad minskas på grund av den begränsade räckvidden.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över? <u>Max 4 rader</u>
När det finns ytterligare klarhet i fråga om återstående delar av den globala marknadsbaserade åtgärden och dess genomförande.