

Briuselis, 2017 02 03
SWD(2017) 30 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO PASIŪLYMO

kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, siekiant išlaikyti dabartinius jos taikymo aviacijos veiklai apribojimus ir pasirengti nuo 2021 m. įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę

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

Santraukos lentelė
Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, siekiant išlaikyti dabartinius taikymo aviacijos veiklai apribojimus ir pasirengti nuo 2021 m. įgyvendinti pasaulinę rinkos priemonę, poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kodėl? Kokia problema sprendžiama? <u>Ne daugiau kaip 11 eilučių</u>
2016 m. pasiektas susitarimas dėl pasaulinės rinkos priemonės, skirtos tarptautinės aviacijos išmetamųjų ŠESD klausimui nuo 2021 m. spręsti. Siekiant į tai atsižvelgti, turi būti iš dalies pakeisti ES teisės aktai. Neatlikus jokių pakeitimų, nuo 2017 m. ES ATLPS bus taikoma ne tik EEE vidaus skrydžiams (kaip yra dabar), bet ir skrydžiams tarp ES ir trečiųjų šalių.
Ko siekiama šia iniciatyva? <u>Ne daugiau kaip 8 eilutės</u>
Siekiant įvykdyti ES vidaus uždavinius klimato srityje ir tarptautinius įsipareigojimus, turi būti išlaikytas ES ATLPS poveikio aplinkai užmojis, tačiau kartu turi būti remiamas pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimas, kad pasaulio mastu būtų kuo labiau mažinama klimato kaita.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda? <u>Ne daugiau kaip 7 eilutės</u>
Vienas pagrindinių ES tikslų – sukurti bendrą aviacijos rinką. ES veiksmais užtikrinant vienodą pasaulinės rinkos priemonės įgyvendinimą Sąjungoje, užkertamas kelias konkurencijos iškreipymui vidaus rinkoje.
B. Sprendimai
Kokios su teisėkūra susijusios ir nesusijusios politikos galimybės apsvaistytos? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Kodėl? <u>Ne daugiau kaip 14 eilučių</u>
Pagal 2017–2020 m. politikos galimybes numatoma išlaikyti ES ATLPS, tačiau ją taikyti skirtingu mastu: visapusiškai (0 galimybė), išvykimo iš EEE skrydžiams (2 galimybė) ir, kaip yra dabar, EEE vidaus skrydžiams (1 galimybė). Laikotarpiu po 2020 m. pagal bazinio lygio scenarijų (0 galimybė) ATLPS bus taikoma visapusiškai. Pagal kitas galimybes visiems skrydžiams už EEE ribų taikoma tik pasaulinė rinkos priemonė. Pagal 1 galimybę EEE vidaus skrydžiams taikoma ES ATLPS. Pagal 2 galimybę EEE vidaus skrydžiams taikoma ES ATLPS suderinama su pasauline rinkos priemone. Pagal 3 galimybę EEE vidaus skrydžiams taikoma pasaulinė rinkos priemonė. Tinkamiausia politikos galimybė – EEE vidaus skrydžiams toliau taikyti ES ATLPS (1 galimybė), kol nebus turima pakankamai informacijos apie ICAO priimtas priemones, skirtas pasaulinei rinkos priemonei įgyvendinti.
Kas kuriai galimybei pritaria? <u>Ne daugiau kaip 7 eilutės</u>
Pilietinės visuomenės organizacijos ir pavieniai asmenys mano, kad 2017–2020 m. laikotarpiu tinkamiausia rinktis 0 galimybę, o viešojo sektoriaus institucijų nuomone – 1 galimybę. Privačių įmonių, profesinių ir tarptautinių organizacijų nuomonės įvairios – vieni renkasi 1 galimybę, o kiti siūlo ES ATLPS panaikinti. Pilietinės visuomenės organizacijos ir pavieniai asmenys pritaria, kad laikotarpiu po 2020 m. būtų toliau taikoma ES ATLPS (0–2 galimybės). Kai kurios viešojo sektoriaus institucijos mano, kad ES ATLPS turėtų būti toliau taikoma EEE vidaus skrydžiams (1 ir 2 galimybės), o kitos (taip pat oro transporto bendrovės ir aviacijos asociacijos) tinkamiausia laiko 3 galimybę.
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai? <u>Ne daugiau kaip 12 eilučių</u>
Aviacijos sektorius toliau padeda įgyvendinti ES klimato srities uždavinius. Pasirinkus tinkamiausią galimybę, tikimasi, kad 2020 m. metinė kitiems sektoriams, kuriems taikoma ATLPS, paskirtų apyvartinių taršos leidimų (ATL) ir tarptautinių kreditų paklausa sieks 25,10 mln. ATL, o 2030 m. metinė kitiems sektoriams, kuriems taikoma ATLPS, iš pradžių paskirtų ATL paklausa bus 49,3 mln. ATL. Pasirinkus tinkamiausią galimybę, bus patiriamos mažesnės veiklos išlaidos nei pagal bazinio lygio scenarijų (–0,1 % 2020 m. ir –0,43 % 2030 m.), o dėl to išaugs skrydžių paklausa (0,5 % 2020 ir 1,44 % 2030 m.). Tikėtina, kad pagerės ir užimtumo aviacijos sektoriuje rodikliai: 0,4 % 2020 m. ir 1,5 % 2030 m.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos? <u>Ne daugiau kaip 12 eilučių</u>
Dėl nedidelių su ATL susijusių išlaidų bus patiriama mažai papildomų veiklos išlaidų, o tai turės nereikšmingą poveikį ES aviacijos ir turizmo sektorių konkurencingumui.

Pagal visas politikos galimybes administracinių išlaidų patirs aviacijos veiklos vykdytojai ir nacionalinės valdžios institucijos. Tikėtina, kad pasirinkus tinkamiausią galimybę išlaidos bus mažiausios, tačiau dėl netikrumo, susijusio su pasaulinei rinkos priemonei taikytinomis administracinėmis taisyklėmis, laikotarpio po 2020 m. išlaidas sunku įvertinti.

Koks bus poveikis verslui, MVĮ ir labai mažoms įmonėms? Ne daugiau kaip 8 eilutės

ES ATLPS apie 1 % išmetamųjų ŠESD išmeta apie 2 600 mažų nekomercinių orlaivių naudotojų. Ankstesniais ES ATLPS pakeitimais nustatyta, kad mažiausių nekomercinių orlaivių naudotojams ši sistema iki 2020 m. netaikoma. Siekiant sumažinti administracinę naštą ir išlaidas, siūloma šią išimtį toliau taikyti.

Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams? Ne daugiau kaip 4 eilutės

Viešojo sektoriaus institucijos gauna pajamų iš aukcionų (2020 m. metinės pajamos iš aukcionų sieks 123,6 mln. EUR, o 2030 m. – 302,3 mln. EUR).

Ar bus dar koks nors didelis poveikis? Ne daugiau kaip 6 eilutės

Ribojant taikymo sritį, sumažinama rizika, kad trečiosios šalys nepritars sistemai arba jos nesilaikys.

D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma? Ne daugiau kaip 4 eilutės

Kai bus daugiau aiškumo dėl kol kas dar nenustatytų pasaulinės rinkos priemonės elementų ir jos įgyvendinimo.