

Bruxelles, den 3.2.2017
SWD(2017) 30 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUME AF KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på at bibeholde de aktuelle
begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og for at forberede
gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021**

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

Resumé
Konsekvensanalyse til et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af direktiv 2003/87/EF med henblik på at bibeholde de aktuelle begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og for at forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021.
A. Behov for handling
Hvorfor? Hvad er problemstillingen? <u>Højst 11 linjer</u>
I 2016 nåede man til enighed om en global foranstaltning (GMBM) for at håndtere internationale luftfartsemissioner fra 2021. EU-lovgivningen må ændres for at tage højde herfor. Uden ændringer vil EU ETS dække flyvninger mellem EU og tredjelande fra 2017, ud over de aktuelt omfattede EØS-interne flyvninger.
Hvad kan der forventes med initiativet? <u>Højst 8 linjer</u>
Miljøambitionerne for EU ETS må bibeholdes for at kunne opfylde EU's klimamål og internationale forpligtelser, samtidig med at gennemførelsen af GMBM støttes for at maksimere den globale modvirkning mod klimaforandringer.
Hvad er merværdien ved handling på EU-plan? <u>Højst 7 linjer</u>
Det indre marked for luftfart er et af EU's centrale mål. En indsats på EU-plan forhindrer konkurrenceforvridning i det indre marked ved at sikre en ensartet gennemførelse af GMBM i EU.
B. Løsningsmodeller
Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige politikmodeller er overvejet? Er der en foretrukken løsningsmodel? Hvorfor? <u>Højst 14 linjer</u>
Løsningsmodellerne for 2017-2020 bibeholder EU ETS, men med forskellige anvendelsesområder: Fuldt anvendelsesområde (model 0), fly fra EØS (model 2) og det nuværende EØS-interne anvendelsesområde (model 1). Efter 2020 er referencescenariet (model 0) fortsat fuldt anvendelsesområde. Under de andre løsningsmodeller er alle fly fra EØS udelukkende omfattet af GMBM. For model 1 gælder EU ETS for EØS-interne flyvninger. For model 2 er EU ETS for EØS-interne flyvninger tilpasset GMBM. For model 3 gælder GMBM for EØS-interne flyvninger. Den foretrukne løsning er at udvide det EØS-interne anvendelsesområde (model 1), indtil der er tilstrækkelig klarhed om de instrumenter, ICAO vedtager med henblik på gennemførelsen af GMBM.
Hvem støtter hvilken løsning? <u>Højst 7 linjer</u>
2017-2020: Civilsamfundsorganisationer og enkeltpersoner foretrækker model 0, og offentlige myndigheder foretrækker model 1. Private virksomheder, erhvervsorganisationer og internationale organisationer er delte mellem model 1 og en ophævelse af EU ETS. Efter 2020: Civilsamfundsorganisationer og enkeltpersoner støtter fortsættelsen af EU ETS (model 0-2). Nogle offentlige myndigheder støtter fortsættelsen af EU ETS for EØS-interne flyvninger (model 1 og 2), medens andre og luftfartsvirksomheder og -sammenslutninger foretrækker model 3.
C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)? <u>Højst 12 linjer</u>
Luftfarten fortsætter med at bidrage til EU's klimamål. Løsningsmodellen forventes at give en årlig efterspørgsel efter 25,10 Mt andre ETS-sektors emissionskvoter og internationale kreditter i 2020 og en årlig efterspørgsel efter 49,3 Mt EU-kvoter, som oprindeligt var tildelt andre ETS-sektorer, i 2030. Sammenlignet med referencescenariet har den foretrukne løsning lavere driftsomkostninger (-0,1 % i 2020 og -0,43 % i 2030), hvilket giver en øget efterspørgsel efter flyvninger (stigning på 0,5 % i 2020 og 1,44 % i 2030). Beskæftigelsen i luftfartsindustrien forventes også at stige med 0,4 % i 2020 og 1,5 % i 2030.
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)? <u>Højst 12 linjer</u>
De lave kvotepriser giver kun ringe yderligere driftsomkostninger med en ubetydelig virkning for konkurrenceevnen i EU's luftfartssektor og turismebranche. Alle løsningsmodeller indebærer administrative omkostninger for luftfartsoperatører og nationale myndigheder. De vil sandsynligvis være lavest for den foretrukne løsningsmodel, men er svære at kvantificere for perioden efter 2020 på grund af usikkerheden om de administrative regler for GMBM.

Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne? <u>Højest 8 linjer</u>
Under EU ETS er der ca. 2600 ikkekommercielle små emittenter, som står for 1 % af emissionerne. Tidligere ændringer af EU ETS undtog små, ikkekommercielle luftfartsoperatører frem til 2020. Det foreslås at forlænge undtagelsen for at mindske den administrative byrde og omkostningerne.
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder? <u>Højest 4 linjer</u>
Der genereres indtægter for de offentlige myndigheder (årlige auktionsindtægter på 123,6 mio. EUR i 2020 og 302,3 mio. EUR i 2030).
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger? <u>Højest 6 linjer</u>
Risiciene i forbindelse med tredjelandes modstand og manglende overholdelse er små grundet det begrænsede anvendelsesområde.
D. Opfølgning
Hvornår vil politikken blive revideret? <u>Højest 4 linjer</u>
Når der er foreliggende flere oplysninger om de udestående modaliteter for GMBM og dens gennemførelse.