



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.2.3.
SWD(2017) 30 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedési tevékenységekre vonatkozó hatály jelenlegi korlátozásainak folytatása és egy globális piaci alapú intézkedés 2021-től történő végrehajtásának előkészítése céljából történő módosításáról

{COM(2017) 54 final}

{SWD(2017) 31 final}

Vezetői összefoglaló
Hatásvizsgálat a 2003/87/EK irányelvnek a légi közlekedési tevékenységekre vonatkozó hatály jelenlegi korlátozásainak folytatása és a globális piaci alapú intézkedés 2021-től történő végrehajtásának előkészítése céljából történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatához
A. A fellépés szükségessége
Miért? Milyen problémát kell megoldani? <u>Legfeljebb 11 sor</u>
2016-ban megállapodás született egy globális intézkedésről (GMBM), amelynek célja a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások kezelése 2021-től kezdődően. Az uniós jogszabályokat ennek figyelembevételére érdekében módosítani kell. Módosítás nélkül az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere – amely jelenleg csak az EGT-n belüli légi járatokra vonatkozik – 2017-től kezdve az EU és a harmadik országok közötti járatokra is kiterjed.
Mi a kezdeményezés várható eredménye? <u>Legfeljebb 8 sor</u>
Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének környezetvédelmi célkitűzését fenn kell tartani az EU belső éghajlat-politikai céljainak és nemzetközi kötelezettségvállalásainak teljesítése érdekében, ugyanakkor a globális kibocsátáscsökkentési hatás maximalizálása érdekében támogatni kell a GMBM végrehajtását.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés? <u>Legfeljebb 7 sor</u>
Az egységes légi közlekedési piac alapvető cél az EU számára. Az uniós fellépés a GMBM egységes európai végrehajtásának biztosítása révén megakadályozza a belső piacon folyó verseny torzulását.
B. Megoldások
Milyen jogalkotási és nem jogalkotási szakpolitikai lehetőségek merültek fel? Van-e előnyben részesített megoldás? Miért? <u>Legfeljebb 14 sor</u>
A 2017–2020 közötti időszakra vonatkozó lehetőségek különböző hatállyal tartják fenn az EU ETS-t: teljes hatály (0. opció), EGT-ből induló járatok (2. opció) és a jelenlegi EGT-n belüli hatály (1. opció). 2020. után az alapforgatókönyv (0. opció) teljes mértékben hatályban marad. A többi opció szerint az összes EGT-n kívüli járatra kizárólag a GMBM vonatkozik. Az 1. opció szerint az EGT-n belüli járatokra az EU ETS vonatkozik. A 2. opció szerint az EGT-n belüli járatokra vonatkozó EU ETS-t a GMBM-hez igazítják. A 3. opció szerint az EGT-n belüli járatokra a GMBM vonatkozik. Az előnyben részesített lehetőség az EGT-n belüli hatály (1. opció) meghosszabbítása mindaddig, amíg az ICAO által a GMBM végrehajtására elfogadott eszközök nem válnak eléggé egyértelművé.
Ki melyik lehetőséget támogatja? <u>Legfeljebb 7 sor</u>
2017–2020: a társadalmi szervezetek és az egyének a 0. opciót, a közigazgatási szervek az 1. opciót részesítik előnyben. A magánvállalkozások, szakmai szervezetek és a nemzetközi szervezetek véleménye megoszlik az 1 opció és az EU ETS hatályon kívül helyezése között. 2020. után: a civil szervezetek és az egyének az EU ETS folytatását (0–2. opció) támogatják. Egyes közigazgatási szervek az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerének az EGT-n belüli járatokra vonatkozó folytatását támogatják (1. és 2. opció), míg mások, valamint a légitársaságok és a repülési egyesületek a 3. opciót részesítik előnyben.
C. Az előnyben részesített lehetőség hatásai
Melyek az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei? <u>Legfeljebb 12 sor</u>
A légi közlekedés továbbra is hozzájárul az EU éghajlat-politikai céljainak eléréséhez. A lehetőség 2020-ban várhatóan évi 25,10 Mt kibocsátási egységre vonatkozó igényt eredményez a többi ETS-ágazattól és a nemzetközi jóváírásokból, 2030-ban pedig az eredetileg más ETS-ágazatoknak szánt európai kibocsátási egységekből évente 49,3 Mt-ra vonatkozó igényt. Az alapforgatókönyvhöz képest az előnyben részesített lehetőségnek alacsonyabbak a működési költségei (2020-ban –0,1 %, 2030-ban pedig –0,43 %), ami a járatok iránti igény növekedését vonja maga után (0,5 % növekedés 2020-ban, és 1,44 % 2030-ban). A légi közlekedési ágazatban a foglalkoztatás 2020-ra várhatóan 0,4 %-kal, 2030-ra pedig 1,5 %-kal növekszik.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)? <u>Legfeljebb 12 sor</u>
Az alacsony kibocsátási egység-költségek csak csekély működési többletköltséget eredményeznek, amelyek elhanyagolható hatást gyakorolnak az EU légi közlekedési és idegenforgalmi ágazatának versenyképességére.

Valamennyi opció adminisztratív költségeket ró a légi közlekedési szolgáltatókra és a nemzeti hatóságokra. Ezek a költségek valószínűleg az előnyben részesített lehetőség esetében a legalacsonyabbak, de ezt – a GMBM-re vonatkozó adminisztratív szabályok körüli bizonytalanság miatt – nehéz számszerűsíteni a 2020. utáni időszakra.

Hogyan érinti a fellépés a vállalkozásokat, köztük a kis- és középvállalkozásokat és a mikrovállalkozásokat? Legfeljebb 8 sor

Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere (EU ETS) keretében körülbelül 2 600 nem kereskedelmi, kis kibocsátó felelős a kibocsátások 1 %-áért. Az EU ETS korábbi módosításai 2020-ig mentességet adtak a kis, nem kereskedelmi célú légi jármű-üzemeltetők számára. Az adminisztratív terhekre és költségekre csökkentése érdekében javasoljuk a mentesség kiterjesztését.

Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás? Legfeljebb 4 sor

A hatóságok számára árverésből származó bevételek keletkeznek (2020-ban 123,6 millió EUR, 2030-ban pedig 302,3 millió EUR összegű árverezésből származó bevétel évente).

Lesznek-e egyéb jelentős hatások? Legfeljebb 6 sor

A korlátozott hatály miatt csökkennek a harmadik országok ellenállásával és az előírások be nem tartásával kapcsolatos kockázatok.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára? Legfeljebb 4 sor

Amint egyértelműbbé válnak a GMBM függőben levő elemei és végrehajtása.