

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění směrnice 2003/87/ES, aby dále platila stávající omezení rozsahu činností v oblasti letectví a aby se připravilo provádění celosvětového tržního opatření od roku 2021

[COM(2017) 54 final – 2017/0017 (COD)]

(2017/C 288/10)

Zpravodaj: **Thomas KROPP**

Konzultace	Rada, 21. 2. 2017 Parlament, 13. 2. 2017
Právní základ	Čl. 192 odst. 1 a článek 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Rozhodnutí předsednictva	21. 2. 2017
Odpovědná specializovaná sekce	Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí
Přijato ve specializované sekci	17. 5. 2017
Přijato na plenárním zasedání	31. 5. 2017
Plenární zasedání č.	526
Výsledek hlasování	192/0/2
(pro/proti/zdrželi se hlasování):	

1. Závěry a doporučení

1.1 Ačkoli pozměňovací návrhy navržené Komisí budou mít dopad na udržení regulatorního rámce specifického pouze pro letecké dopravy provozující lety v evropském hospodářském prostoru (EHP) po roce 2017, navrhované pozměňovací návrhy připravují podmínky pro podporu vedenou EU a provádění týkající se nerušivého celosvětového „systému kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě“ (CORSIA) ⁽¹⁾ od roku 2020.

1.2 Výbor podporuje návrh Komise (dále jen návrh) s určitými výhradami. Pokud bude návrh přijat, ambice systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) v oblasti životního prostředí by byly menší než plný rozsah EU ETS a takový systém by byl částečně negativní pro domácí cíle EU v oblasti klimatu a mezinárodní závazky EU; současně by však EU věrohodně projevila svou podporu celosvětovému opatření, aby mohly být sledovány globální dopady na snížení emisí.

1.3 Rozšíření rozsahu působnosti současného EU ETS v oblasti letectví za účelem pokrytí všech příchozích a odchozích letů z/do EHP by způsobilo riziko vzniku mezinárodních obchodních sporů o platnosti jednostranného extraterritoriálního uplatňování cílů EU a pozdrželo by proces vytváření konsensu pro zajištění jednotného provádění mnohostranně schváleného systému.

1.4 Je třeba, aby EU učinila opatření, aby se při provádění celosvětového tržního opatření v Evropské unii zabránilo narušení hospodářské soutěže v rámci jednotného trhu v oblasti letectví, a zároveň zajistila, aby environmentální integrita systému CORSIA byla na základě zkušeností se systémem pro obchodování s emisemi na co nejvyšší úrovni. Politická diskuse o funkčnosti samostatného postupu vpřed specifického pro EU musí brát v úvahu vývoj systému CORSIA a zda případně splňuje své cíle.

⁽¹⁾ Na plenárním zasedání 39. shromáždění Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) bylo doporučeno přijmout konečné znění usnesení, které přináší „systém kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě“.

1.5 Pokrok v legislativním procesu je naléhavě nutný. Návrh je třeba přijmout před koncem roku 2017, aby na začátku roku 2018 mohla být zahájena přípravná opatření pro provádění systému CORSIA. Nařízení specifická pro EU by měla být vnímána a pozměněna pouze tak, aby podporovala celosvětová tržní opatření. Výbor naléhavě vyzývá Radu a Evropský parlament, aby zachovaly dynamiku pro včasné provedení systému CORSIA jednotným a nerušivým způsobem.

1.6 Výbor podporuje vyvážený přístup, který doporučuje i Komise a jenž udržuje pákový efekt, který vytvořila Komise s EU ETS, ale současně řeší celosvětovou otázku globálně, a tím snižuje přetrvávající riziko úniku uhlíku a zmenšuje znevýhodnění Evropy v hospodářské soutěži. Komise je žádána, aby spotřebitele informovala, že emise pocházející z mezinárodní letecké dopravy jsou celosvětovou záležitostí. Pokud bude systém CORSIA vhodně řešen prostřednictvím Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), povede k neutrálnímu růstu emisí uhlíku, což by oddělilo růst dopravy od růstu emisí, nehlédě na to, kde se letecká přeprava uskutečňuje.

1.7 Výbor se rozhodl uspořádat konferenci EHSV s účastí všech příslušných zainteresovaných stran a poskytnout jim tak možnost vyjádřit názory organizované občanské společnosti, které se týkají politických, sociálních, hospodářských a environmentálních důsledků této regulatorní iniciativy.

2. Důvody pro předložení předběžného návrhu stanoviska

2.1 Systém EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) byl zaveden v roce 2005 a stanovil stropy pro emise z průmyslových odvětví v rámci EHP. Tento strop spočívá v povolenkách, jejichž celkové množství odpovídá objemu tun CO₂, který může být v rámci daného stropu produkován. Obecný strop se každý rok snižuje o 1,74 %, což je ku prospěchu odvětvím, která potřebují méně povolenek, a naopak znečišťující odvětví nutí k nákupu většího množství povolenek. Systém vyžaduje, aby vlády určily, jak může být dosaženo hlavních cílů snižování emisí, aby se celkový objem emisí CO₂ v EU zmenšil.

2.2 V roce 2008 EU souhlasila s tím, že do roku 2012 zahrne letectví do svého systému pro obchodování s emisemi. Poprvé tak bylo určitému odvětví, a nikoli členským státům, uloženo, aby dodržovalo cíle snižování emisí. Na emise z letecké dopravy byl v letech 2004–2006 dočasně uvalen strop nižší, než byl jejich průměrný objem. Strop emisních povolenek v letectví byl odlišný od stropu pro celkové emise EU ETS. Podle ETS i v oblasti letectví byli provozovatelé letadel od roku 2012 povinni předložit emisní povolenku za každou tunu vypuštěného CO₂ pro let na letiště nebo z letiště v rámci EHP. Aby se mohli letečtí dopravci vypořádat s nárůstem objemu dopravy, a tedy i potřebou nárůstu odvětví letecké dopravy, bylo jim uděleno právo nakoupit si dodatečné zásoby povolenek v aukcích, do nichž byly uvolněny povolenky z jiných odvětví. Strop pro povolenky v letectví byl snížen z 97 % historických emisí (mezi lety 2004–2006) v roce 2012 na 95 % tohoto základu v období let 2013–2020. Během tohoto časového rámce je 82 % povolenek uděleno provozovatelům letadel zdarma a 15 % je vydraženo.

2.3 Zahrnutí letectví do systému obchodování s emisemi bylo předmětem velmi kontroverzních diskusí. Potíže spočívají v samotné povaze letectví jakožto mezinárodního odvětví služeb, kde jsou producenti emisí CO₂ mobilní, a přidělit emise v daném vzdušném prostoru vnitrostátní vládě je tedy úkol obtížný. Několik základních otázek však nelze v mezinárodním měřítku zpochybnit:

2.3.1 Letectví způsobuje minimálně 2 % celosvětových emisí, mezinárodní letectví pak představuje 1,3 %.

2.3.2 Žádné odvětví by nemělo být vyloučeno ze zmírňování dopadů emisí na změnu klimatu, a námořní a letecké odvětví by tedy měla být zahrnuta do celosvětových systémů pro zmírňování dopadů CO₂ na změnu klimatu.

2.3.3 Během času se dospělo ke konsenzu, že nevýhody daní uvalených na emise CO₂ převažují nad výhodami tržních opatření. Daně se platí v plné výši od prvního dne, zatímco režimy jako ETS předpokládají bezplatné povolenky předem jako pobídku k co největší možné efektivitě a – díky obchodování s nevyužitými povolenkami – dělají z nákladů zdroj příjmů. Daně navíc nejsou ze své podstaty orientované na cíl, ale jsou odváděny do státní pokladny vnitrostátních vlád, zatímco tržní mechanismy mohou být spojeny s vyrovnávacími opatřeními, která mají kompenzovat emise přímo.

2.4 Hlavní spor o začlenění letectví do systému EU pro obchodování s emisemi se soustředil na otázku uplatnění systému v mezinárodním měřítku. Evropská komise uvedla, že změna klimatu je celosvětový jev, a proto nemůže být efektivně řešena jen prostřednictvím regionálních opatření. Proto usilovala o to, aby EU ETS v oblasti letectví byl prováděn u všech leteckých dopravců, kteří létají na letiště nebo z letišť v Evropské unii neohledně na to, jestli jsou v členském státě registrováni či nikoli. Nicméně jednostranné uvalení takového mechanismu na třetí země je v rozporu se svrchovaností každého národa na celém světě. Vzhledem k tomu, že mezi svrchovanými národy neexistuje dvoustranná či vícestranná mezinárodní dohoda o začlenění tržního opatření v oblasti služeb, bylo nejisté, podle jakého právního základu by Evropská unie mohla jakýkoli takový systém třetím zemím uložit. Evropský soudní dvůr potvrdil legalitu zahrnutí letů do třetích zemí a ze třetích zemí ze strany EU v roce 2016 ⁽²⁾. Kromě právní výzvy ⁽³⁾ čelila EU hrozbě odvetných obchodních sankcí od větších obchodních zemí.

2.5 Několik velkých obchodujících států, jako je Čína, Brazílie, Spojené státy americké, Indie a Rusko, spojilo své úsilí a postavilo se proti jednostrannému provádění systému. Dne 12. listopadu 2012 Komise pod mezinárodním tlakem vydala návrh na pozastavení ETS v oblasti letectví na jeden rok. Návrh na pozastavení byl formálně přijat Radou a Evropským parlamentem v dubnu 2013, těsně před tím, než letečtí dopravci museli odevzdat povolenky za rok 2012; návrh retroaktivně omezil působnost ETS v oblasti letectví na lety v rámci EHP.

2.6 V březnu 2014 bylo přijato nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 421/2014 ⁽⁴⁾, které prodloužilo pozastavení působnosti ETS v oblasti letectví v rámci EHP do konce roku 2016 s tím, že byla plně obnovena původní působnost ETS (všechny lety z letišť a na letiště v EHP) platného do doby, než Shromáždění ICAO v roce 2016 přineslo dostatečný pokrok směrem k celosvětovému systému.

2.7 Ačkoli několik nevládních organizací zpochybňovalo, zda je Pařížská dohoda v rámci Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu podepsaná dne 12. prosince 2015 ⁽⁵⁾ v Paříži dostačující ke splnění užitečného cíle, je obecně rozšířen názor, že byla hlavním průlomem vedoucím k mezinárodnímu konsenzu o potřebě dalšího mezinárodně koordinovaného opatření na zmírnění dopadů změny klimatu. Dohoda byla katalyzátorem společného jednání na všech úrovních. V měsících následujících po jejím zveřejnění ⁽⁶⁾ ji začalo podepisovat čím dál více vlád.

2.8 Pařížská dohoda vychází z Úmluvy a – vůbec poprvé – svolává všechny národy za stejným účelem, a to aby vynaložily ambiciózní úsilí na boj proti změně klimatu a přizpůsobení se jejím účinkům a aby poskytly rozvojovým zemím větší podporu a pomohly jim tak proti změně klimatu bojovat. Jako taková nastavuje nový směr v úsilí boje proti změně klimatu ⁽⁷⁾.

2.8.1 Hlavním cílem Pařížské dohody je posílit celosvětovou reakci na hrozbu, kterou změna klimatu přináší, a to udržením nárůstu celosvětové teploty co nejnižší pod dva stupně Celsia oproti úrovni před průmyslovou revolucí, a pokračovat ve snaze ještě více omezit nárůst teploty na 1,5 stupně Celsia. Dále má dohoda za cíl posílit schopnost zemí řešit dopady změny klimatu. Pro dosažení těchto ambiciózních cílů budou zavedeny vhodné finanční mechanismy, nový technologický rámec a lepší rámec pro vytváření kapacit, čímž budou podpořena opatření rozvojových a nejzranitelnějších zemí v souladu s jejich vlastními vnitrostátními cíli. Dohoda také stanovuje větší transparentnost opatření a podporu prostřednictvím pevnějšího rámce pro transparentnost ⁽⁸⁾.

⁽²⁾ Dokument 62015CJ0272 – rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 21. prosince 2016 ve věci C-272/15.

⁽³⁾ V návaznosti na rozhodnutí z roku 2008 začlenit letectví od roku 2012 do EU ETS vedl přepravce Spojených států soudní spor proti Spojenému království, přičemž uváděl, že systém obchodování s emisemi je v rámci mezinárodního práva nelegální.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 129, 30.4.2014, s. 1.

⁽⁵⁾ http://unfccc.int/documentation/documents/advanced_search/items/6911.php?prirref=600008865

⁽⁶⁾ 43 smluvních stran ze 197 smluvních stran Úmluvy dohodu ratifikovalo. Dne 5. října 2016 bylo dosaženo hranice pro vstup Pařížské dohody v platnost. Pařížská dohoda vstoupila v platnost dne 4. listopadu 2016. První zasedání konference smluvních stran, které sloužilo jako setkání stran Pařížské dohody (CMA 1), se konalo v Marrákeši, Maroko, ve dnech 15.–18. listopadu 2016.

⁽⁷⁾ Text převzatý z webových stránek UNFCCC.

⁽⁸⁾ Další informace o klíčových aspektech dohody naleznete zde.

2.8.2 Pařížská dohoda po všech smluvních stranách vyžaduje, aby vynaložily co největší úsilí prostřednictvím vnitrostátně stanovených příspěvků a v příštích letech toto úsilí zintenzivnily. To zahrnuje i požadavky, aby všechny smluvní strany pravidelně podávaly zprávy o vypouštěných emisích a o úsilí o provádění⁽⁹⁾. V roce 2018 strany zhodnotí společné úsilí ohledně pokroku v dosahování cíle stanoveného v Pařížské dohodě a informují o přípravě vnitrostátně stanovených příspěvků. Každých pět let bude rovněž probíhat globální hodnocení pro posouzení společného pokroku v plnění účelu této dohody a pro informování o dalších jednotlivých opatřeních smluvních stran.

2.9 Má se za to, že Pařížská dohoda přinesla dynamiku, díky níž bylo dosaženo výsledků na shromáždění ICAO v roce 2016, zejména v oblasti civilního letectví⁽¹⁰⁾. Po 38. shromáždění ICAO v roce 2013 následovaly tři roky vyjednávání, po nichž se členské státy 6. října dohodly, že budou provádět celosvětové tržní opatření pro kompenzaci růstu emisí z mezinárodního letectví po roce 2020. Na plenárním zasedání bylo přijato usnesení zavádějící „systém kompenzací a snižování emisí uhlíku v mezinárodní letecké dopravě“ (CORSIA)⁽¹¹⁾. Tento systém po leteckých dopravcích požaduje, aby některé své emise kompenzovali, ale nemusejí je nutně snižovat.

2.10 Podle usnesení shromáždění bude průměrná míra emisí CO₂ z mezinárodní letecké dopravy, na niž se systém vztahuje, v letech 2019–2020 představovat základ pro neutrální růst uhlíku od roku 2020, s nímž budou emise v příštích letech srovnávány. Pokud v jakémkoli roce od roku 2021 překročí emise CO₂ z mezinárodní letecké dopravy, na niž se systém vztahuje, průměrný základ emisí z let 2019 a 2020, pak tento rozdíl představuje požadavky na kompenzaci daného odvětví pro konkrétní rok.

2.11 ICAO rozhodla o postupném zavedení provádění, aby bylo možné se přizpůsobit zvláštním okolnostem a odpovídajícím schopnostem smluvních států. Systém bude zpočátku dobrovolný a postupně se do něj zapojí všechny státy vyjma určitých vyňatých států.

ICAO se rozhodla zaujmout přístup založený na trasách, aby minimalizovala konkurenční dopad systému CORSIA na provozovatele. Trasy, jichž se týká vynětí, budou vyňaty pro každého leteckého dopravce, který na těchto trasách provozuje letecké linky.

2.12 Pilotní fáze (2021–2023) a první fáze (2024–2026) se týkají států, které se do systému zapojí dobrovolně. Ke 12. říjnu 2016 se do celosvětového tržního opatření chystalo dobrovolně se zapojit již od jeho začátku 66 států. Druhá fáze (2027–2035) se týká všech států kromě států vyňatých, pokud se tyto státy nerozhodnou se tohoto systému účastnit dobrovolně. EHSV vítá tuto dohodu, jiná odvětví však z důvodu její dobrovolné povahy budou možná muset kompenzovat rozdíl, aby bylo možné splnit cíle EU v oblasti klimatu.

2.13 Základními prvky systému CORSIA, které musí ICAO odsouhlasit a zveřejnit, jsou metodika monitorování, podávání zpráv a ověřování emisí jednotlivých provozovatelů, dále pak kritéria pro emisní jednotky a registry. ICAO nicméně poskytne všem státům prostředky na zavedení nezbytné infrastruktury⁽¹²⁾. Zatím nebyly dohodnuty podrobnosti těchto aspektů, které budou kritické pro environmentální účinnost systému CORSIA, což by mělo být v souladu s ambiciózními standardy.

2.14 Letečtí dopravci budou schopni dostat kompenzačním požadavkům prostřednictvím nákupu kompenzačních kreditů na trzích s uhlíkem. Emisní jednotka (jedna jednotka se rovná 1 tuně CO₂) bude tedy snížena mimo odvětví mezinárodní letecké dopravy. Kritéria pro emisní jednotky je teprve třeba vypracovat. Zásadní bude zajistit, aby jedna tuna CO₂ emitovaná provozovatelem letadla skutečně odpovídala jedné tuně CO₂, která byla ušetřena v jiném odvětví.

⁽⁹⁾ Další informace o vnitrostátně stanovených příspěvcích naleznete zde.

⁽¹⁰⁾ Neexistuje žádná podobná mezinárodní dílčí organizace OSN, která by se zabývala emisemi z vojenských letadel. Stejně tak se emisemi z vojenských letadel nezabývá ani systém EU obchodování s emisemi. Studijní skupina vyjádřila zájem o hodnocení dopadu vojenských výcvikových letů na úroveň CO₂, samozřejmě s výjimkou letů v rámci oficiálních misí. Na regionální, vnitrostátní ani celosvětové úrovni nebyly shromážděny žádné veřejné informace o vojenských letadlech.

⁽¹¹⁾ CORSIA je jedním z prvků balíčku opatření, který se zaměřuje na technologie letadel a motorů, provoz a udržitelná alternativní paliva jako nové zdroje energie.

⁽¹²⁾ Podrobný seznam všech požadavků je popsán v dodatku 1 tohoto dokumentu.

2.15 Vzhledem k diskusím, které v rámci ICAO probíhaly více než deset let, má dohoda, již bylo dosaženo v roce 2016, historický význam. Zohledňuje rozdíly, které v minulosti opakovaně vedly k neúspěchu při dosahování konsenzu. Rozdílné názory členských států ICAO jsou způsobeny odlišnou ekonomickou vyspělostí jednotlivých států, jakož i jejich ekonomickou strukturou a všeobecnou politikou v oblasti změny klimatu. Velký počet států připravených se zapojit do systému CORSIA již od jeho spuštění bude motivací pro další státy, aby se do systému rovněž zapojily. Nicméně nyní je potřeba, aby v souvislosti se systémem CORSIA byla do 1. ledna 2019 uzavřena dohoda o monitorování, podávání zpráv a ověřování, do roku 2018 dohoda o kritériích pro emisní jednotky, do roku 2020 o provádění regulačního rámce a do ledna 2021 o provádění registrů.

3. Hodnocení návrhu

3.1 Pokud nebudou v nařízení (EU) č. 421/2014 provedeny žádné změny, toto znění jako takové způsobí, že EU ETS v letecké dopravě bude navrátna jeho původní působnost, a tudíž se bude vztahovat na všechny mezinárodní lety na letiště a z letišť v EHP. To by znamenalo, že provozovatelé letadel budou muset odevzdat povolenky pro všechny emise z letů do třetích zemí a ze třetích zemí do 30. dubna 2018⁽¹³⁾. Jak je uvedeno výše⁽¹⁴⁾, působnost nařízení (EU) č. 421/2014 byla pozastavena do doby, než bude provedeno posouzení výsledků shromáždění ICAO v roce 2016. Komise se ve svém posouzení⁽¹⁵⁾ domnívá, že usnesení ICAO o zásadách celosvětového tržního mechanismu (GMBM) je v souladu s cíli a politikami EU, které mají velké ambice. Z tohoto důvodu je nutné pozměnit znění nařízení (EU) č. 421/2014, aby se opět zabránilo provádění nástroje EU navzdory konsenzu EU ohledně GMBM. Návrh Komise vychází z následujících úvah:

3.1.1 Formát

Vzhledem k omezenému času, který zbývá pro dokončení legislativního procesu, Komise navrhuje, aby opatření mělo formu nařízení, které by se přímo použilo ve všech členských státech a bylo by závazné v celém svém rozsahu, aby pozměňovací návrhy mohly být uplatněny a provedeny jednotným způsobem všemi členskými státy, dříve než v březnu a dubnu 2018 uplynou lhůty týkající se souladu s předpisy.

3.1.2 Posouzení dopadu⁽¹⁶⁾

Komise upřednostňuje pokračování statu quo, tzn. pokračování současného uplatňování systému EU pro obchodování s emisemi pro lety v rámci EHP v období 2017–2020 (a tedy nevracet se k původnímu rozsahu působnosti na mezinárodní lety od roku 2017). Komise potvrzuje, že EU ETS ve svém současném rozsahu působnosti vztahujícím se na lety v rámci EHP přispěl ke snížení emisí přibližně o 17 milionů tun CO₂ ročně, a letecká doprava tedy stejně jako jiná odvětví přispívá k cílům v oblasti změny klimatu. Komise dále potvrzuje, že udržení rozsahu působnosti na lety v rámci EHP by uvítaly i třetí země a umožnilo by zaměřit se na provádění nezbytných kroků pro provádění GMBM včas a harmonizovaným způsobem.

3.1.3 Lhůty

Komise navrhuje účinně prodloužit pozastavení působnosti systému i po roce 2016, použít ho stejným způsobem v roce 2017 jako v roce 2016 a dát ICAO příležitost k zavedení nezbytných nástrojů pro účinné uplatňování GMBM. Poté by Komise provedla další posouzení a revizi EU ETS pro období po roce 2020. Pro tuto novou revizi nařízení nejsou stanoveny žádné lhůty.

3.1.4 Článek 28a se mění tak, že odchylky pro mezinárodní lety na letiště nebo z letišť v EHP se prodlužují na období po roce 2016, přičemž lety v rámci EHP zůstávají pokryty.

3.1.5 Je vložen nový článek 28b, který je přípravou na zavedení GMBM. Tento článek spojuje provádění celosvětového tržního mechanismu s požadavky, že Komise musí podávat Evropskému parlamentu zprávu o stavu provádění mechanismu a míře změn v systému EU obchodování s emisemi nutných pro to, aby mechanismus mohl být použit v celém svém rozsahu i v EHP⁽¹⁷⁾.

3.1.6 Článek 28c zmocňuje Komisi, aby přijala mechanismy monitorování, podávání zpráv a ověřování pro účely provádění GMBM.

⁽¹³⁾ Jak se odkazuje ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹⁴⁾ Viz bod 2.6.

⁽¹⁵⁾ Důvodová zpráva k návrhu nařízení č. 0017/2017 (COD).

⁽¹⁶⁾ Viz důvodová zpráva, s. 6.

⁽¹⁷⁾ Tento článek odráží skutečnost, že lety v rámci EHP jsou mezinárodní lety, a že systém CORSIA by v souladu s usnesením ICAO z roku 2016 měl být jediným tržním opatřením pro mezinárodní letectví.

3.1.7 Technicky se příloha I mění tím, že se prodlužuje platnost výjimky pro provozovatele letadel neobchodní letecké dopravy, kteří vypouštějí méně než 1 000 tun CO₂ ročně, a to na období 2020–2030. Tyto emise představují pouze 0,2 % všech emisí a jejich začlenění by znamenalo neúměrnou administrativní zátěž.

3.2 Na základě diskusí na různých fórech a podle zpráv Komise ⁽¹⁸⁾ se ukazuje, že následující tři otázky mohou být příčinou sporů:

3.2.1 Nutnost přísnějších ustanovení ve směrnici o systému EU obchodování s emisemi na období 2017–2020. Kromě otázek proveditelnosti vyvstává i otázka, zda je taková sporná diskuse v době, kdy je třeba se zaměřovat na provádění GMBM, užitečná, nebo dokonce zda není škodlivá pro konkurenceschopnost odvětví a pro postavení EU v mezinárodních jednáních o technických otázkách GMBM; dále je nejisté, zda by změny systému EU obchodování s emisemi v této fázi přinesly dostatečnou přidanou hodnotu, pokud jde o snižování emisí CO₂, neboť s sebou nesou celosvětová hospodářská, politická a obchodní rizika. A v neposlední řadě se takové uvažování jeví jako předčasné, a to až do doby, než budou perspektivy, které systém CORSIA přináší, srozumitelnější.

3.2.2 Nutnost stanovit časovou lhůtu pro novou revizi systému EU obchodování s emisemi. To je pochopitelné, neboť z opakování pozměňovacích návrhů týkajících se pozastavení působnosti se nemůže stát konečný regulační postup. Zároveň není dosud známa konečná podoba systému CORSIA a jeho evropskou integraci do politiky EU bude třeba znovu posoudit, až se více přiblíží rok 2020. Neodmyslitelným rizikem však je to, že pokud zúčastněné strany vědí, že nařízení je časově omezené, ale nevědí, zda ho nahradí nové nařízení, nebo jestli bude přijato ustanovení o vrácení se k původní působnosti, které by znovu spustilo mezinárodní obchodní spory, jejichž opakování si mnoho zúčastněných stran nepřeje, pak tím trpí stabilita plánování. Neexistence časové lhůty má jasnou výhodu v tom, že Komise může dokončit svá posouzení dopadů a revize a teprve poté představit pozměňovací návrhy ke směrnici o systému EU pro obchodování s emisemi.

3.2.3 Potřeba rychlého konsenzu mezi Evropským parlamentem a Radou. Oba orgány EU by neměly vést zdlouhavé diskuse o dopadech systému EU pro obchodování s emisemi v minulosti, ale měly by se ve svých politických diskusích zaměřit na ten nejlepší způsob, jak podpořit harmonizované a včasné provádění GMBM. Jednání o návrhu Evropské komise by měla být ukončena před koncem roku 2017, aby se zabránilo návratu k původní působnosti.

4. S ohledem na jedinečné složení a odborné znalosti EHSV je tento výbor ideální platformou pro obohacení politické diskuse o názory organizované občanské společnosti, které se týkají politických, sociálních, hospodářských a environmentálních důsledků této regulační iniciativy. EHSV se tedy rozhodl, že v souvislosti s tímto stanoviskem uspořádá konferenci za účasti všech příslušných zúčastněných stran.

V Bruselu dne 31. května 2017.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Georges DASSIS

⁽¹⁸⁾ Shrnutí posouzení dopadů, které je součástí dokumentu pozměňujícího směrnici 2003/87/ES.