

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve s cieľom do roku 2020 implementovať medzinárodnú dohodu, ktorou sa na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy uplatňuje jednotné globálne trhové opatrenie“

COM(2013) 722 final – 2013/0344 (COD)

(2014/C 177/16)

Hlavný spravodajca: **Jan SIMONS**

Európsky parlament (24. októbra 2013) a Rada (18. novembra 2013) sa rozhodli podľa článku 192 ods. 1 a článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve s cieľom do roku 2020 implementovať medzinárodnú dohodu, ktorou sa na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy uplatňuje jednotné globálne trhové opatrenie“

COM(2013) 722 final – 2013/0344 (COD).

Predsedníctvo Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru poverilo 12. novembra 2013 odbornú sekciu pre poľnohospodárstvo, rozvoj vidieka a životné prostredie vypracovaním tohto stanoviska.

Vzhľadom na naliehavosť témy bol pán Simons rozhodnutím Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na 495. plenárnom zasadnutí 21. a 22. januára 2014 (schôdza z 22. januára 2014) vymenovaný za hlavného spravodajcu. Výbor prijal 173 hlasmi za, pričom 4 členovia hlasovali proti a 7 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závety a odporúčania

1.1 V záujme zabezpečenia právnej istoty pre prevádzkovateľov lietadiel a orgány členských štátov výbor odporúča schváliť návrh uplatniť rozhodnutie o dočasnej výnimke zo smernice aj na rok 2013 a o rok predĺžiť lehotu na nahlásenie a odovzdanie emisných kvót za rok 2013.

1.2 Rovnako by sa malo schváliť oslobodenie malých nekomerčných prevádzkovateľov lietadiel, ktorí sotva emitujú CO₂, a malým leteckým spoločnostiam, ktoré pod toto oslobodenie nespádajú, by sa mala dať možnosť využiť zjednodušené administratívne postupy.

1.3 To však neplatí pri tých častiach návrhu, ktoré sa týkajú letov z a do tretích krajín v období rokov 2014 až 2020. Je v záujme všetkých zúčastnených, aby sa zabránilo leteckej a/alebo obchodnej vojne, a preto nabáda najprv k rokovaniu, na ktorých sa má nájsť celosvetové riešenie.

1.4 Keďže lety medzi letiskami v európskom hospodárskom priestore (EHP) majú naďalej podliehať pravidlám systému obchodovania s emisnými kvótami v EÚ (ETS) vyzýva výbor inštitúcie EHP:

- bez meškania vytvoriť jednotný európsky vzdušný priestor („jednotné európske nebo“), aby sa zabránilo zbytočným emisiám z presmerovaní a omeškaní letov podmienených riadením letovej prevádzky⁽¹⁾;
- viesť mnohostranné a dvojstranné rokovania, aby sa do roku 2016 popri systéme trhových opatrení v EHP vytvorili aj ďalšie takéto medziregionálne systémy.

2. Úvod

2.1 Aj keď je podiel emisií z leteckej dopravy pomerne nízky (okolo 5 % celkových emisií), je toto odvetvie jedným z najrýchlejšie rastúcich zdrojov emisií skleníkových plynov a tieto emisie sa za posledných 20 rokov takmer zdvojnásobili. Technické možnosti znižovania emisií v leteckej doprave sú pritom obmedzené, ale letecké spoločnosti na celom svete môžu a chcú aj trhovými opatreniami prispieť k znižovaniu emisií, a to svojimi finančnými príspevkami na znižovanie emisií v iných odvetviach, čím by kompenzovali svoje vlastné výrazné zvyšovanie emisií.

⁽¹⁾ Nariadenie (ES) č. 549/2004.
Nariadenie (ES) č. 1070/2009.

2.2 Valné zhromaždenie ICAO prijalo 4. októbra 2013 rozhodnutie, že sa pomocou schváleného plánu do roku 2016, čo je rok ďalšieho zasadnutia ICAO usporadúvaného každé tri roky, vypracuje celosvetový trhový mechanizmus, ktorý, ak bude schválený, sa bude uplatňovať na emisie z medzinárodnej leteckej dopravy s účinnosťou od roku 2020, k čomu prispela aj EÚ, okrem iného tým, že začiatkom roku 2013 rozhodla o odložení účinnosti smernice 2008/101/ES (začlenenie leteckej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami) pre prevádzkovateľov lietadiel s letmi do EHP alebo z EHP. Do roku 2020 môžu krajiny alebo skupiny krajín, napríklad EÚ, uplatňovať dočasné opatrenia, ale nedosiahol sa žiadny kompromis o rozsahu a spôsobe uplatňovania týchto opatrení.

2.3 Tento vývoj je v súlade so skoršími stanoviskami výboru⁽²⁾, a to z roku 2006: „Prvou prioritou by malo byť zavedenie európskeho systému obchodu s emisiami (ETS) prostredníctvom medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), ktorá by sa mala postarať o celosvetové používanie tohto systému. Prvým praktickým krokom a veľmi dobre realizovateľnou možnosťou by mohlo byť – pokiaľ sa to v priebehu rokovaní ukáže byť vhodné – zavedenie systému obchodovania s emisiami v rámci EÚ“, z roku 2007: „Začlenením letectva do pôsobnosti systému obchodovania s emisnými kvótami v rámci Spoločenstva (ETS) sa potenciálne posilní samotný systém a zvýši sa jeho účinnosť ako vynikajúceho modelu riešenia problematiky emisií CO₂ na celosvetovej úrovni“ a nedávny z roku 2013: „Výbor preto víta iniciatívu, ktorá plánuje zaviesť moratórium na uplatňovanie systému obchodovania s emisnými kvótami pre letecké spoločnosti prevádzkujúce lety do a z Európskeho hospodárskeho priestoru na obdobie, kým nebudú známe závery rokovaní na celosvetovej úrovni.“

3. Zhrnutie návrhu Komisie

3.1 Európska komisia navrhuje, aby sa vzhľadom na výsledky zasadnutia organizácie civilného letectva v rámci OSN (ICAO), ktoré sa konalo od 24. septembra do 4. októbra 2013, prispôbil zemepisný rozsah pôsobnosti systému obchodovania s emisnými kvótami v EÚ (ETS) v leteckej doprave, a to do zavedenia celosvetového systému obchodovania.

3.2 Cieľom návrhu Komisie je dať ďalší podnet k vývoju celosvetového systému. V návrhu sa letecké spoločnosti nerozlišujú podľa štátu, v ktorom majú sídlo.

3.3 Pôvodne platil EU ETS v leteckej doprave na celú letovú vzdialenosť z letiska alebo na letisko v EHP, a to aj pri letoch z tretích krajín a do tretích krajín. Ako dôsledok rozhodnutia č. 377/2013/EÚ o dočasnej výnimke zo smernice platil ETS v roku 2012 iba pri letoch v rámci EHP a nie pri letoch z a do tretích krajín.

3.4 Komisia navrhuje, aby sa táto výnimka z pôsobnosti uplatňovala aj na rok 2013. Okrem toho sa navrhuje predĺžiť leteckým spoločnostiam o rok lehotu na nahlásenie a odovzdanie emisných kvót za rok 2013.

3.5 Navrhovaná pôsobnosť v rokoch 2014 až 2020 – doplnkovo k spomenutej pôsobnosti v roku 2013 – zahŕňa pri letoch z a do krajín mimo EHP tú ich časť, ktorá sa uskutočňuje nad územím krajín EHP. V návrhu sa uvádza praktický spôsob uplatňovania tohto pravidla.

3.6 Tento návrh by mal tri ďalšie dôsledky:

- lety medzi letiskami v EHP zostávajú úplne pokryté ako podľa pôvodnej smernice a rozhodnutia č. 377/2013/EÚ,
- lety do tretích krajín, ktoré nie sú rozvinutými krajinami a ktoré vypúšťajú menej než 1 % celosvetových emisií z leteckej dopravy, a lety z týchto krajín by boli vyňaté, čo by znamenalo vylúčenie tratí do približne 80 krajín na nediskriminačnom základe,
- lety do tretích krajín a z nich sú od roku 2014 zodpovedné len za emisie vypúšťané nad územím krajín EHP. Navrhuje sa zjednodušený postup na určenie relevantnej časti emisií daného letu, na ktoré sa ETS vzťahuje. Navrhuje sa, aby si prevádzkovatelia mohli vybrať z viacerých prístupov k metodike monitorovania, nahlasovania a overovania (MRV) na dosiahnutie súladu s ňou.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 185, 8.8.2006, s. 97; Ú. v. EÚ C 175, 27.7.2007, s. 47; Ú. v. EÚ C 133, 9.5.2013, s. 30 – 32.

3.7 Nakoniec Komisia navrhuje, aby malí nekomerční prevádzkovatelia lietadiel, ktorí emitujú veľmi málo CO₂, boli oslobodení od uplatňovania EU ETS v leteckej doprave Malým leteckým spoločnostiam, ktoré pod toto oslobodenie nespádajú, by sa mala dať možnosť využiť zjednodušené administratívne postupy.

4. Všeobecné pripomienky

4.1 Rozhodnutím o dočasnej výnimke sa EU ETS v leteckej doprave dočasne uplatňuje iba pri letoch v rámci EHP a nie pri letoch do tretích krajín. Komisia navrhuje, aby sa táto výnimka z pôsobnosti uplatňovala aj na rok 2013. Okrem toho sa navrhuje predĺžiť leteckým spoločnostiam o rok lehotu na nahlásenie a odovzdanie emisných kvót za rok 2013. Z hľadiska zabezpečenia právnej istoty pre prevádzkovateľov lietadiel a orgány členských štátov výbor považuje tieto návrhy za veľmi rozumné a preto ich odporúča schváliť.

4.2 Keďže lety medzi letiskami v EHP majú naďalej spadať pod pravidlá uplatňovania EU ETS v leteckej doprave, výbor vyzýva inštitúcie EÚ a EHP, aby bez meškania vytvorili jednotný európsky vzdušný priestor⁽³⁾, čím by sa zabránilo zbytočným emisiám z presmerovaní a omeškaní letov podmienených riadením letovej prevádzky.

4.3 Výbor veľmi víta skutočnosť, že malí nekomerční prevádzkovatelia lietadiel, ktorí sotva emitujú CO₂, budú oslobodení a že sa malým leteckým spoločnostiam, ktoré pod toto oslobodenie nespádajú, dá možnosť využiť zjednodušené administratívne postupy.

4.4 To však neplatí pri tých častiach návrhu, ktoré sa týkajú letov z a do tretích krajín v období rokov 2014 až 2020. Je v záujme všetkých zúčastnených, aby sa zabránilo leteckej a/alebo obchodnej vojne, a preto nabáda najprv k rokovaniu, na ktorých sa má nájsť celosvetové riešenie.

4.4.1 Už z údajov o úvahách rozoberaných v roku 2013 v ICAO, ktoré sa uvádzajú v hodnotení vplyvu, možno odvodiť, že vzhľadom na pomery a jednotlivé stanoviská treba postupovať veľmi opatrne, aby sa nakoniec v roku 2016 dosiahol požadovaný celosvetový výsledok. Ešte nikdy sme neboli tak blízko cieľa, avšak zdržanie dosiahlo historický rekord a úspech sa nedá zaručiť.

4.4.2 Ak by sa tretím krajinám doslova alebo prenesene oznámilo, že ich letecké spoločnosti budú musieť zaplatiť za svoje emisie CO₂ vo vzdušnom priestore EHP, čo by bol fakticky jednostranný krok EÚ, keby sa prijala táto časť návrhu, išlo by o výzvu, a preto by sa taký krok mal zvažovať iba po dvojstranných a/alebo mnohostranných rokovaniach podľa ods. 16 písm. a) vyhlásenia ICAO, aby sa zabránilo nebezpečenstvu celosvetovej leteckej resp. obchodnej vojny.

4.4.3 EHP je síce z právneho hľadiska oprávnený uplatňovať ustanovenia tohto návrhu, ale vláda USA je na základe zákona o zákaze obchodovania s emisnými kvótami (Emissions Trading Scheme Prohibition Act, tzv. Thune Bill) zasa oprávnená zakázať leteckým spoločnostiam zaregistrovaným v USA účasť na EU ETS, už vôbec nehovoriac čínskej a indickej reakcii vzhľadom na ich odpor voči vyhláseniu ICAO zo 4. októbra 2013. V tomto štádiu však nie je nevyhnutné meniť obsah návrhu Komisie.

5. Konkrétne pripomienky

5.1 Zdá sa, že v glosári v prílohe I hodnotenia vplyvu (Annex I – Glossary, dokument SWD(2013) 430 final EN, s. 51) sú zamenené vymedzenia pojmov „Extra-EEA flights“ a „Intra-EEA flights“.

V Bruseli 22. januára 2014

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Henri MALOSSE

⁽³⁾ Nariadenie (ES) č. 549/2004.
Nariadenie (ES) č. 1070/2009.