

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел запазване на сегашните ограничения на обхвата за авиационните дейности и подготовка за прилагането на глобална, основана на пазара мярка от 2021 г.

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

(2017/C 288/10)

Докладчик: **Thomas KROPP**

Консултация	Съвет, 21.2.2017 г. Европейски парламент, 13.2.2017 г.
Правно основание	член 192, параграф 1 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз
Решение на Бюрото	21.2.2017 г.
Компетентна секция	Земеделие, развитие на селските райони, околна среда
Приемане от секцията	17.5.2017 г.
Приемане на пленарна сесия	31.5.2017 г.
Пленарна сесия №	526
Резултат от гласуването („за“/„против“/„въздържал се“)	192/0/2

1. Заключение и препоръки

1.1 Въпреки че предложените от Комисията изменения ще осигурят запазване след 2017 г. на регулаторна рамка, която се отнася само за въздушни превозвачи, извършващи полети в рамките на Европейското икономическо пространство (ЕИП), те проправят пътя за водено от ЕС подпомагане и прилагане на ненарушаващата конкуренцията глобална Схема за компенсирание и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване (CORSIA)⁽¹⁾ от 2020 г. нататък.

1.2 Комитетът одобрява предложението на Комисията (наричано по-нататък „предложението“) с някои резерви. Ако то бъде прието, амбициите на СТЕ на ЕС в областта на околната среда ще се окажат по-малки от пълния обхват на СТЕ на ЕС, а такава схема би била в известна степен в ущърб на вътрешните цели на ЕС, свързани с климата, и на международните ангажменти; същевременно обаче ЕС ще докаже по надежден начин подкрепата си за глобалната мярка така, че да може да се постигне ефект от глобалните действия за смекчаване на последиците.

1.3 Разширяването на приложното поле на настоящата СТЕ на ЕС за въздухоплаването така, че да обхваща всички пристигащи и заминаващи полети към и от ЕИП, би породило риск от международни търговски спорове относно валидността на едностранно извънтериториално прилагане на целите на ЕС и би забавило процеса на изграждане на консенсус с цел осигуряване на еднаквото прилагане на многостранно договорена схема.

1.4 При прилагането на глобалната, основана на пазара мярка в Европейския съюз, са необходими действия на равнището на ЕС, за да се избегне нарушаване на конкуренцията в рамките на единния пазар на въздухоплаването, като същевременно се гарантира възможно най-пълно прилагане на CORSIA по отношение на околната среда въз основа на опита от СТЕ. Политическият дебат относно целесъобразността на самостоятелни, приложими конкретно за ЕС бъдещи действия, трябва вземе предвид развитието на CORSIA и въпроса дали тя, в крайна сметка, постига своите цели.

⁽¹⁾ На пленарното заседание на 39-ото Общо събрание на ИКАО беше препоръчано приемането на заключителна резолюция, с която да се въведе Схемата за компенсирание и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване.

1.5 Необходим е неотложен напредък в законодателния процес. Предложенията трябва да бъдат приети преди края на 2017 г., за да може от началото на 2018 г. да започнат да се предприемат подготвителните мерки за прилагане на CORSIA. Специфичната за ЕС правна уредба би трябвало да се разглежда и изменя единствено с цел насърчаване на глобални, основани на пазара мерки. Комитетът призовава Съвета и Европейския парламент да поддържат набраната инерция, за да може CORSIA да бъде приложена по своевременен, еднакъв и ненарушаващ конкуренцията начин.

1.6 Комитетът подкрепя застъпления от Комисията балансиран подход, който запазва мултиплициращия ефект, постигнат от Комисията посредством СТЕ на ЕС, и същевременно разглежда глобален проблем в световен мащаб, като по този начин намалява постоянния риск от изтичане на въглерод и неблагоприятно конкурентно положение за Европа. Към Комисията се отправя искане да информира потребителите, че емисиите, произтичащи от международното въздухоплаване, са глобален проблем. При условие че бъде управлявана по подходящ начин от страна на всички държави — членки на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), CORSIA ще доведе до въглеродно неутрален растеж, при който нарастването на трафика се отделя от нарастването на емисиите, независимо от мястото, където се осъществява пътуването.

1.7 ЕИСК реши да организира публична конференция с участието на всички съответни заинтересовани страни, за да им даде възможност да изразят мненията на организираното гражданско общество относно политическите, социалните, икономическите и екологичните последици от настоящата регулаторна инициатива.

2. Контекст

2.1 Схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ на ЕС) беше въведена през 2005 г. с цел определяне на горна граница за емисиите от промишлените отрасли в рамките на ЕИП. Горната граница се състои от квоти, чийто общ сбор е равен на количеството тонове CO₂, което може да бъде изпуснато под тази горна граница. Общата горна граница се намалява всяка година с 1,74 %, като по този начин се облагодетелстват отраслите, които имат нужда от по-малко квоти, а замърсяващите отрасли са принудени да купуват повече квоти. Схемата изисква от правителствата да определят по какъв начин да бъдат постигнати основните цели за намаляване на емисиите така, че общото количество емисии на CO₂ в ЕС да бъде намалено.

2.2 През 2008 г. ЕС прие да включи сектора на въздухоплаването в СТЕ, считано от 2012 г. За пръв път задачата за придържане към целите за намаляване на емисиите беше поставена на определен сектор, а не на държавите членки. Емисиите от въздухоплаването бяха временно ограничени под средното им равнище за периода 2004 — 2006 г. Горната граница за разрешителните в сектора на въздухоплаването беше определена отделно от тази за общите емисии в рамките на СТЕ на ЕС. Съгласно СТЕ за въздухоплаването, считано от 2012 г., операторите на въздухоплавателни средства бяха задължени да връщат квоти за емисии за всеки тон изпуснат CO₂ от полети до и от летище в рамките на ЕИП. За да се справят с увеличаването на трафика, а оттам и с нуждата от увеличаване на въздухоплаването, авиокомпаниите получиха правото да купуват допълнителни запаси от квоти на търгове, на които се предлагат разрешителни от други сектори. Горната граница за квоти за въздухоплаването беше намалена от 97 % от историческите данни за емисиите (в периода 2004 — 2006 г.) през 2012 г. на 95 % от тази основа за периода 2013 — 2020 г. През този период 82 % от квотите се разпределят безплатно между операторите на въздухоплавателни средства, а 15 % се продават на търг.

2.3 Включването на въздухоплаването в схема за търговия с емисии беше предмет на силно противоречиви обсъждания. Трудностите са присъщи на самото естество на въздухоплаването като международен сектор на услуги, в който източниците на емисии на CO₂ се движат в пространството, така че задачата за разпределяне на дадена емисия на CO₂ в определено въздушно пространство към конкретно национално правителство е трудна. Няколко основни проблема обаче са неоспорими в международен план:

2.3.1 Въздухоплаването е източник на поне 2 % от емисиите в света, а международното въздухоплаване представлява 1,3 %.

2.3.2 Нито един сектор не бива да бъде освободен от задължението за смекчаване на последиците от емисиите върху изменението на климата, от което следва, че морският и въздухоплавателният сектор трябва да бъдат включени в глобални схеми за смекчаване на въздействието на CO₂ върху изменението на климата.

2.3.3 С времето беше постигнато съгласие, че неблагоприятните последици от данъците върху въглеродните емисии вземат превес над предимствата на основаните на пазара мерки. Данъците се плащат в пълния им размер от самото начало, докато схемите като СТЕ предвиждат безплатни квоти, които се предоставят предварително като стимул за постигане на възможно най-висока ефективност, а чрез търгуване на неизползваните квоти — за превръщане на разходите в източник на приходи. Освен това данъците по дефиниция не са обвързани с постигане на определена цел, а се внасят в хазната на националните правителства, докато основаните на пазара механизми могат да се съчетаят с мерки за компенсиране, чрез които емисиите да се компенсират пряко.

2.4 Основният спорен въпрос за включването на въздухоплаването в СТЕ на ЕС е въпросът за прилагането на схемата в международен план. Европейската комисия изтъкна, че като глобален феномен изменението на климата не може да бъде преодоляно ефективно единствено чрез регионални мерки. Поради това нейният стремеж беше СТЕ на ЕС за въздухоплаването да се прилага спрямо всички авиокомпании, осъществяващи полети към и от летища в Европейския съюз, независимо дали са регистрирани в държава членка или не. Едностранното налагане на такъв механизъм върху трети държави обаче е в разрез със суверенитета на всяка нация по света. При отсъствие на двустранно или многостранно международно споразумение относно включването на основана на пазара мярка за услугите между суверенни нации, остана неясно на какво правно основание Европейският съюз би могъл да наложи такава схема върху трети държави. През 2016 г. Съдът на Европейския съюз постанови, че е законосъобразно ЕС да обхваща полетите от и до трети държави⁽²⁾. Освен оспорването в съда⁽³⁾ ЕС беше изправен пред заплахата от репресивни търговски санкции от по-големите нации — търговски партньори.

2.5 Няколко големи нации — търговски партньори, като Китай, Бразилия, САЩ, Индия и Русия, координираха усилията си, за да се противопоставят на едностранното изпълнение на схемата. На 12 ноември 2012 г. под международния натиск Комисията излезе с предложение за „спиране на часовника“ за една година по отношение на СТЕ за въздухоплаването. Предложението за „спиране на часовника“ беше прието официално от Съвета и Европейския парламент през април 2013 г., точно преди авиокомпаниите да бъдат задължени да върнат квоти за 2012 г.; така със задна дата беше намален обхватът на СТЕ за въздухоплаването така, че в него да влизат само полетите в рамките на ЕИП.

2.6 През март 2014 г. беше приет Регламент (ЕС) № 421/2014 на Европейския парламент и на Съвета⁽⁴⁾, с който срокът на обхвата за „спиране на часовника“, в който влиза ЕИП, беше удължен до края на 2016 г., като след него се предвижда пълно връщане на първоначалния обхват на СТЕ (т.е. всички полети към и от летища в ЕИП), освен ако Общото събрание на ИКАО през 2016 г. не предвиди достатъчно стабилен напредък към глобална схема.

2.7 Въпреки че няколко НПО изразиха съмнения относно това дали Споразумението от Париж по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, подписано на 12 декември 2015 г.⁽⁵⁾ в Париж, е достатъчно за постигането на значима цел, широко прието е виждането, че то представлява значителен пробив към постигането на международен консенсус относно необходимостта от по-нататъшни координирани действия в международен мащаб с цел смекчаване на въздействието върху изменението на климата. Споразумението послужи като катализатор за колективни действия на всички равнища. Броят на подписаните споразуменията правителства започна да расте в месеците след обнародването му⁽⁶⁾.

2.8 Споразумението от Париж се опира на Конвенцията и за пръв път обединява всички нации за общата кауза да предприемат амбициозни усилия за борба с изменението на климата и адаптиране към последиците от него, оказвайки засилена подкрепа на развиващите се държави за постигането на тази цел. Така то очертава нов курс на развитие в световните усилия в областта на климата⁽⁷⁾.

2.8.1 Основната цел на Споразумението от Париж е да се реагира по-активно в световен мащаб на заплахата, свързана с изменението на климата, като се задържи световното покачване на температурата доста под 2 градуса Целзий в сравнение с преиндустриалните равнища и се полагат усилия за още по-голямо намаление на температурното покачване до 1,5 градуса Целзий. Освен това споразумението се стреми да укрепи способността на държавите да се справят с въздействията на изменението на климата. За постигане на тези амбициозни цели ще бъдат внедрени подходящи финансови механизми, нова технологична рамка и укрепена рамка за изграждане на капацитет, като по този начин ще бъдат подкрепени действията на развиващите се държави и най-уязвимите държави в съответствие със собствените им национални цели. Споразумението предвижда и засилена прозрачност на действията и подкрепата посредством по-надеждна рамка за прозрачност⁽⁸⁾.

⁽²⁾ Документ 62015CJ0272 — Решение на Съда на Европейския съюз (четвърти състав), 21 декември 2016 г., дело C-272/15.

⁽³⁾ Вследствие на решението от 2008 г. за включване на въздухоплаването в СТЕ на ЕС, считано от 2012 г., превозвач от САЩ заведе дело в Обединеното кралство с довода, че СТЕ е незаконна съгласно международното право.

⁽⁴⁾ ОВ L 129, 30.4.2014 г., стр. 1.

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

⁽⁶⁾ 43 от 197-те страни по Конвенцията вече са го ратифицирали. На 5 октомври 2016 г. беше достигнат прагът за влизане в сила на Споразумението от Париж. Споразумението от Париж влезе в сила на 4 ноември 2016 г. Първото заседание на Конференцията на страните, което послужи като заседание на страните по Споразумението от Париж, се състоя в Маракеш, Мароко, от 15 до 18 ноември 2016 г.

⁽⁷⁾ Текстът е заимстван от уебсайта на Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата.

⁽⁸⁾ Допълнителна информация относно ключовите аспекти на споразумението е на разположение тук.

2.8.2 Споразумението от Париж изисква от всички подписали го страни да положат максимални усилия чрез „национално определен принос“ (НОП) и да укрепят тези усилия през идните години. Това включва изискването всички страни по него да докладват редовно относно емисиите си и усилията, които полагат във връзка с изпълнението на споразумението⁽⁹⁾. През 2018 г. те ще направят равностойна на колективните усилия във връзка с напредъка към постигане на определената в Споразумението от Париж цел и ще предоставят информация относно изготвянето на НОП. Освен това на всеки пет години ще се прави равностойна в световен план с цел оценка на колективния напредък към постигането на целта на споразумението и информиране относно по-нататъшните самостоятелни действия, предприемани от страните.

2.9 Широко разпространено е мнението, че Споразумението от Париж даде необходимия тласък за постигане на резултат на Общото събрание на ИКАО през 2016 г. конкретно във връзка с гражданското въздухоплаване⁽¹⁰⁾. В резултат на тригодишни преговори след 38-ото Общо събрание на ИКАО, проведено през 2013 г., на 6 октомври 2016 г. държавите — членки на ИКАО, постигнаха съгласие да приложат глобална, основана на пазара мярка за компенсиране на увеличаването на емисиите от международното въздухоплаване след 2020 г. На пленарното заседание беше приета резолюция, с която се въвежда Схемата за компенсиране и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване (CORSIA)⁽¹¹⁾. Тази схема изисква от авиокомпаниите да компенсират част от емисиите си, но не непременно да ги намалят.

2.10 Съгласно резолюцията на Общото събрание средното равнище на емисиите на CO₂ от международното въздухоплаване, обхванато от схемата за периода между 2019 г. и 2020 г., представлява основата за въглеродно неутрален растеж от 2020 г., спрямо която ще се сравняват емисиите в следващите години. Във всяка година, считано от 2021 г., в която обхванатите от схемата емисии на CO₂ от международното въздухоплаване надвишават средните определени като основа емисии от 2019 г. и 2020 г., тази разлика представлява изискванията за компенсиране от сектора за съответната година.

2.11 ИКАО реши да осъществява постепенно прилагане, за да бъдат взети под внимание специалните обстоятелства и съответните способности на договарящите държави. Отначало схемата ще бъде доброволна, след което ще започнат да участват всички държави с изключение на някои, които ще бъдат освободени.

ИКАО реши да следва подход, основан на маршрути, за да се сведе до минимум конкурентното въздействие на CORSIA върху операторите. Що се отнася до маршрутите, освободени от схемата, освобождаването ще важи за всяка авиокомпания, която ги експлоатира.

2.12 Пилотната фаза (2021 — 2023 г.) и първата фаза (2024 — 2026 г.) ще се прилагат за държавите, които са се включили доброволно. Считано от 12 октомври 2016 г., 66 държави възнамеряват да се включат доброволно в глобалната, основана на пазара мярка от самото начало. Втората фаза (2027 — 2035 г.) ще се прилага за всички държави с изключение на освободените, освен ако те не изявят доброволно желание да участват. ЕИСК приветства споразумението, но смята, че поради доброволния му характер може да се наложи разликата да бъде поета от други сектори, за да се постигнат целите на ЕС в областта на климата.

2.13 Основните елементи на CORSIA, които трябва да бъдат договорени и публикувани от ИКАО, са методологията за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на отделните оператори, критериите за единица емисии и регистрите. ИКАО обаче ще предостави ресурсите, необходими на всички държави да създадат необходимата инфраструктура⁽¹²⁾. Подробностите, свързани с тези аспекти, все още не са договорени. Те ще бъдат от решаващо значение за ефективността на CORSIA по отношение на околната среда, която би трябвало да отговаря на амбициозни стандарти.

2.14 Авиокомпаниите ще могат да изпълняват изискванията за компенсиране, като закупуват компенсационни кредити от пазарите на въглеродни емисии. Следователно единицата за емисии (една единица се равнява на един тон CO₂) ще бъде намалена извън международния въздухоплавателен сектор. Все още предстои да бъдат изготвени критериите за единица емисии. От решаващо значение ще бъде да се гарантира, че един тон CO₂, изпуснат от оператор на въздухоплавателно средство, ще бъде действително еквивалентен на един тон CO₂, спестен в друг сектор.

⁽⁹⁾ Допълнителна информация относно НОП е на разположение тук.

⁽¹⁰⁾ Няма равностойна международна подорганизация на ООН, която да се занимава с емисиите от военните летателни средства. СТЕ на ЕС също не се занимава с емисиите от военни летателни средства. Въпреки че ясно се изключват полетите във връзка с официални мисии, проучвателната група изрази интерес към оценка на въздействието на военните тренировъчни полети върху равнищата на CO₂. Няма събрана публична информация относно емисиите от военни летателни средства нито на регионално, нито на национално или международно равнище.

⁽¹¹⁾ CORSIA е един от елементите в пакет от мерки, насочени към технологиите на въздухоплавателните средства и двигателите, операциите и устойчивите алтернативни горива като нови източници на енергия.

⁽¹²⁾ Подробен списък с всички изисквания се съдържа в Допълнение 1 към настоящия документ.

2.15 Предвид отнелите повече от десетилетие обсъждания в рамките на ИКАО, постигнатото през 2016 г. споразумение заслужено се смята за историческо. То отчита различията, които в миналото неколккратно не позволиха постигането на консенсус. Различията в мненията на държавите — членки на ИКАО, се дължат на различията в тяхната икономическа зрялост, икономическа тежест и обща политика по въпросите на околната среда. Големият брой държави, които са готови да се включат в CORSIA от самото начало, ще даде тласък и на други държави да се присъединят към схемата. Въпреки това все още е необходимо в рамките на CORSIA да се постигне споразумение относно методологията за мониторинг, докладване и проверка до 1 януари 2019 г., относно критериите за единица емисии — до 2018 г., относно прилагането на правна уредба — до 2020 г. и относно въвеждането на регистрите — до януари 2021 г.

3. Оценка на предложението

3.1 Ако не бъдат въведени никакви промени в Регламент (ЕС) № 421/2014, текстът в сегашния му вид ще доведе до връщане на първоначалния обхват на СТЕ на ЕС за въздухоплаването, а именно включване на всички международни полети към и от летища в ЕИП. Това би означавало, считано от 30 април 2018 г., операторите на въздухоплавателни средства да бъдат задължени да връщат квоти за пълните си емисии от полети до и от трети държави⁽¹³⁾. Както беше посочено по-горе⁽¹⁴⁾, действието на Регламент (ЕС) № 421/2014 беше спряно до извършването на оценка на резултатите от Общото събрание на ИКАО през 2016 г. В оценката си⁽¹⁵⁾ Комисията счита, че Резолюцията на ИКАО относно принципите на глобален, основан на пазара механизъм (ГОПМ) е в съответствие с желаните цели и политиките на ЕС. Следователно текстът на Регламент (ЕС) № 421/2014 трябва да бъде изменен, за да се избегне отново прилагането на инструмент на ЕС въпреки съществуващия консенсус в Съюза по отношение на ГОПМ. Предложението на Комисията се основава на следните съображения:

3.1.1 Форматът

Предвид ограниченото време за завършване на законодателния процес Комисията предлага мярката да приеме формата на регламент, който е пряко приложим във всички държави членки и е задължителен в своята цялост, така че измененията могат да бъдат приложени и изпълнени от всички държави членки по еднакъв начин преди влизането в сила на крайните срокове за изпълнение на изискванията през март и април 2018 г.

3.1.2 Оценката на въздействието⁽¹⁶⁾

Комисията отдава предпочитание на запазването на статуквото, т.е. запазване на настоящото прилагане на СТЕ на ЕС за полетите в рамките на ЕИП за периода 2017 — 2020 г. (което означава, че няма да има връщане към първоначалния обхват за международните полети, считано от 2017 г.). Комисията потвърждава, че при сегашния си обхват в рамките на ЕИП СТЕ на ЕС е допринесла за намаляване на емисиите на CO₂ с около 17 милиона тона годишно, което означава, че въздухоплаването допринася за постигането на целите в областта на изменението на климата наред с останалите сектори. Освен това Комисията потвърждава, че запазването на обхвата в рамките на ЕИП ще бъде приветствано и от третите държави и ще даде възможност за съсредоточаване върху изпълнението на необходимите стъпки за своевременно и хармонизирано прилагане на ГОПМ.

3.1.3 Крайни срокове

Комисията предлага на практика подходът на „спиране на часовника“ да бъде продължен след 2016 г., като, считано от 2017 г., прилагането му бъде запазено непроменено спрямо 2016 г., и на ИКАО да бъде дадена възможност да създаде необходимите инструменти за действително прилагане на ГОПМ. След това Комисията ще извърши допълнителни оценки и ще преразгледа СТЕ на ЕС за периода след 2020 г. Не са предвидени крайни срокове за това ново преразглеждане на регламента.

3.1.4 Член 28а се изменя, за да може дерогациите за международните полети към/от летища в ЕИП да бъдат удължени след 2016 г., докато полетите в рамките на ЕИП остават обхванати.

3.1.5 Въвежда се нов член 28б с цел подготовка за въвеждането на ГОПМ. Този член обвързва прилагането на ГОПМ с изискване Комисията да докладва на Европейския парламент за състоянието на прилагането и степента, до която трябва бъде изменена СТЕ на ЕС, за да бъде напълно приложима и в ЕИП⁽¹⁷⁾.

3.1.6 С член 28в на Комисията се предоставят правомощия да приема механизми за мониторинг, докладване и проверка за целите на прилагането на ГОПМ.

⁽¹³⁾ Както се посочва в Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

⁽¹⁴⁾ Вж. параграф 2.6.

⁽¹⁵⁾ Обяснителен меморандум към Предложение за регламент 2017/0017 (COD).

⁽¹⁶⁾ Вж. Обяснителния меморандум, стр. 6.

⁽¹⁷⁾ Този член отразява факта, че полетите в рамките на ЕИП са международни полети и че CORSIA следва да бъде единствената основана на пазара мярка за международното въздухоплаване съгласно резолюцията на ИКАО от 2016 г.

3.1.7 Като техническа подробност, Приложение 1 се изменя така, че срокът на освобождаването на нетърговските оператори на въздухоплавателни средства, чиито емисии са под 1 000 тона CO₂ годишно, се продължава от 2020 г. до 2030 г. Тъй като става въпрос за едва 0,2 % от всички емисии, включването им би представлявало непропорционална административна тежест.

3.2 Обсъжданията на различни форуми и информацията, предоставена от Комисията⁽¹⁸⁾, разкриват потенциални противоречия по три въпроса:

3.2.1 Необходимост от по-строги разпоредби в Директивата за СТЕ на ЕС за периода 2017 — 2020 г. Освен проблеми с практическата приложимост възниква въпросът дали толкова противоречива дискусия в момент, в който акцентът трябва да се постави върху прилагането на ГОПМ, е от полза и дали не е дори пагубна за конкурентоспособността на сектора и за позицията на ЕС в международните преговори относно техническите подробности на ГОПМ; освен това е съмнително дали измененията на СТЕ на ЕС на този етап биха осигурили достатъчна добавена стойност по отношение на намаляването на емисиите на CO₂, която да оправдае глобални икономически, политически и търговски рискове. Подобни дебати изглеждат най-малкото преждевременни, докато не бъде постигната по-голяма яснота относно представените от CORSIA перспективи.

3.2.2 Необходимост от поставяне на времево ограничение на новото преразглеждане на СТЕ на ЕС. Това е разбираемо, доколкото многократните изменения за „спиране на часовника“ не могат да се превърнат в окончателен курс на бъдещо развитие на правната уредба. Същевременно все още не е известна окончателната форма, която ще приеме CORSIA, а включването ѝ в политиката на ЕС ще трябва да бъде оценено отново с приближаването на 2020 г. Присъщият риск обаче е, че стабилността на планирането страда, ако заинтересованите страни знаят, че даден правен акт е ограничен във времето, но не са наясно дали той ще бъде заменен с нов акт или ще влезе в сила разпоредба за внезапно връщане на първоначалното положение, при което ще се възобновят международните търговски спорове — положение, което много заинтересовани страни не желаят да се повтаря. Отсъствието на времево ограничение притежава отчетливото предимство, че Комисията може да завърши своите оценки на въздействието и преразглеждания, преди да представи изменение на Директивата за СТЕ на ЕС.

3.2.3 Необходимост от бързо постигане на консенсус между Европейския парламент и Съвета. Двете институции на ЕС не бива да се вълчат в продължителни обсъждания относно миналото въздействие на СТЕ на ЕС, а да съсредоточат политическите си дискусии върху най-добрия начин за насърчване на хармонизираното и своевременно прилагане на ГОПМ. Обсъжданията на предложението на Европейската комисия трябва да приключат преди края на 2017 г., за да се избегне внезапното връщане към първоначалния обхват.

4. Въз основа на своя уникален състав и експертен опит ЕИСК е в идеална позиция да включи в политическата дискусия мненията на организираното гражданско общество относно политическите, социалните, икономическите и екологичните последици от тази регулаторна инициатива. Затова ЕИСК взе решение изготвянето на настоящото становище да бъде последвано от конференция, организирана с участието на всички съответни заинтересовани страни.

Брюксел, 31 май 2017 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Georges DASSIS

⁽¹⁸⁾ Обобщена оценка на въздействието, придружаваша документа за изменение на Директива 2003/87/ЕО.