

4.4 Nedostatek pobídek pro méně významná použití

4.4.1 Článek 49 poskytuje možnost, zejména pro profesionální uživatele a organizace, požádat o rozšíření povolení přípravku na ochranu rostlin na méně významná použití. Dále členské státy vyzývají, aby uchovávaly aktualizovaný seznam méně významných použití.

4.4.2 EHSV vítá tento článek, ale konstatuje, že nenavrhuje dostatečnou pobídku držitelům povolení s cílem pracovat na rozšíření pro méně významná použití.

4.4.3 EHSV navrhuje, aby se držitelům povolení poskytoval bonus formou prodloužení doby ochrany údajů, když sami žádají jako první, po udělení povolení, o několik rozšíření pro méně významná použití.

4.4.4 EHSV navrhuje, aby místo seznamu pro každý členský stát uvedeného v čl. 49 odst. 6, Komise usnadnila vypracování centrálního evropského seznamu méně významných použití, který by členské státy mohly konzultovat.

4.5 Informace

4.5.1 Nařízení předpokládá případnou povinnost informovat před použitím přípravku sousedy, kteří by mohli být vystaveni rozprašenému postřiku a kteří požádali o to, aby byli informováni (článek 30).

4.5.2 EHSV se domnívá, že je na místě prokázat transparentnost, co se týče použití přípravků na ochranu rostlin, ale že navržená povinnost informovat otrásá důvěru v legislativu, která je základem uvedení těchto přípravků na trh. Jedná se totiž o použití přípravků, které jsou považovány za bezpečné, zatímco povinnost informovat může svědčit o připuštění opaku.

4.5.3 EHSV se domnívá, že provedení tohoto článku nezajišťuje vzájemné pochopení mezi uživateli a sousedy, ale že může striktně porušit sociální soudržnost ve venkovských komunitách, neboť tato povinnost informovat může vyvolat dojem, že se používají přípravky, jež nejsou bezpečné. Proto se tento předpis jeví jako kontraproduktivní.

V Bruselu dne 31. května 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o změně směrnice 2003/87/ES tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství

KOM(2006) 818 v konečném znění – 2006/0304 (COD)

(2007/C 175/13)

Dne 8. února 2007 se Rada, v souladu s čl. 175 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce Zemědělství, rozvoj venkova, životní prostředí, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 8. května 2007. Zpravodajem byl pan ADAMS.

Na 436. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 30. a 31. května 2007 (jednání dne 31. května), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 50 hlasy pro, 8 hlasů bylo proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor vítá návrh směrnice, jenž představuje pečlivě promyšlený a pragmatický přístup ke zmírnění a kompenzaci rychle rostoucího objemu emisí skleníkových plynů pocházejících z letectví.

1.2 Začlenění letectví do oblasti působnosti systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve

Společenství (ETS) tento systém potenciálně posiluje a zvyšuje jeho robustnost jako vynikajícího modelu řešení emisí CO₂ na globální úrovni.

1.3 Návrh je realistický. Uznává sílu politických, ekonomických a spotřebitelských tlaků na pokračující rozvoj letecké dopravy a využívá tržní mechanismus ETS ke kompenzaci

jednoho z hlavních vnějších škodlivých dopadů odvětví letectví.

1.4 Návrh má přesto zranitelná místa. Stojí a padá s ETS – tento systém, který se u mnohých zúčastněných subjektů setkal s kritikou, přitom musí teprve prokázat své kvality a sám je závislý na spravedlivém přidělování povolenek na emise CO₂, vynalézavých a inovativních investicích do snížení CO₂ a na prosazení národních alokačních plánů v členských státech.

1.5 EHSV vítá začlenění všech letů směřujících do Evropy nebo počínajících v Evropě do tohoto systému od roku 2012, avšak domnívá se, že pro evropské provozovatele by počátečním rokem měl být rok 2011.

1.6 Je třeba poznamenat, že směrnice umožňuje zapojení „externích“ flexibilních projektových kreditů z kjótských mechanismů „Joint Implementation“ nebo „Clean Development Mechanism“ (JI/CDM) do systému. Podpora snížení emisí uhlíku, certifikovaných programů zaměřených na obnovitelnou energii a energetickou účinnost je v rozvojových zemích pozitivní, za předpokladu zachování přísného auditu.

1.7 Výbor uznává, že jde o složitou problematiku, avšak domnívá se, že návrh je poněkud nejasný a nevysvětluje jasně své výhody. Návrh se různými způsoby a na různých úrovních týká EU jako celku, jednotlivých členských států, průmyslových odvětví i veřejnosti. Zvláště zdůrazněn by měl být pozitivní potenciál směrnice podpořit a posílit systém ETS. Dále je nutno poznamenat, že bude zapotřebí získat aktivní a doplňující podporu dalších útvarů Komise, zejména GR pro energetiku a dopravu a GR pro výzkum.

1.8 EHSV proto doporučuje:

1.8.1 Zahrnutí letectví do systému ETS by se mělo stát příležitostí k revizi tohoto schématu, nápravě existujících chyb a odstranění slabín, aby se mohl vyvinout skutečný a účinný trh obchodování s uhlíkem, kritický prvek pro podporu závazku EU dosáhnout 20 % snížení emisí CO₂ do roku 2020.

1.8.2 Navrhovaná hranice pro emise by měla být snížena, což by od letectví vyžadovalo provedení úprav srovnatelnějších s jinými odvětvími, které již jsou v systému ETS.

1.8.3 Navrhované volné přidělování povolenek provozovatelům by mělo být vyloučeno nebo významně sníženo, všechny povolenky nebo jejich většina by tak musela být dražena.

1.8.4 Mělo by být stanoveno běžné omezení nákupu prostředků z programů JI/CDM, jež by zajistilo vysoký podíl realizovaného snížení emisí v rámci EU.

1.8.5 Mělo by být předem naplánováno, jak budou dopady směrnice prezentovány veřejnosti. Napomůže to nejen zvýšení informovanosti o dopadu letectví na změnu klimatu, ale mělo by to také znamenat větší otevřenost v otázce finančních dopadů programu na zákazníky i provozovatele a minimalizaci nečekaných a nezasloužených zisků.

1.8.6 Členské státy by měly být vyzvány, aby dobrovolně zrušily vynětí letů představitelů států a vlád a ministrů vlád, které existuje z administrativních důvodů (jde především o armádní lety), a tak by dali dobrý příklad.

1.8.7 Vysokou prioritu by měly získat také doplňující práce na opatřeních zaměřených na snížení emisí uhlíku, stojících mimo systém ETS. Sem patří zrušení právních překážek daňových a regulačních kroků – zejména co se týče leteckého paliva, omezení emisí oxidů dusíku, zlepšení řízení letového provozu a výzkumu zaměřeného na vyšší účinnost motorů a draků letadel.

2. Úvod

2.1 Oblast letectví byla a zůstává nedílnou a významnou součástí rozšiřující se globální ekonomiky. Letectví je v mnoha ohledech oblastí úspěšnou. Od roku 1960 vykazuje průměrný roční růst o 9 %, což je tempo 2,4krát vyšší, než dosahuje růst globálního HDP. Tento růst pokračuje a při zachování současných trendů se letecká doprava do roku 2020 zdvojnásobí.

2.2 Tato úspěšnost nevyhnutelně způsobuje problémy, jako jsou růst a místní dopady letišť, v kontextu změny klimatu je však rostoucí pozornost věnována podílu skleníkových plynů a ostatních emisí pocházejících z letecké dopravy na globálním oteplování. Letecký průmysl jako odvětví služeb vytváří zhruba 0,6 % ekonomické přidané hodnoty EU, je však původcem 3,4 % jejich emisí skleníkových plynů (GHG). Emise z letectví v EU vzrostly od roku 1990 o 87 %, zatímco celkové emise GHG ze všech zdrojů ve stejném období klesly o 3 %.

2.3 Mezinárodní lety jsou tradičně osvobozeny od daně z pohonných hmot a nespádají do cílů Kjótského protokolu. Vzhledem k dlouhému životnímu cyklu letadel a možnostem dalšího zvyšování technické a provozní účinnosti znamená růst letectví, že objem emisí GHG z tohoto odvětví se bude dále zvyšovat a narušovat úsilí ostatních odvětví, která své emise snižují. Přestože v letectví obecně došlo k velkým pokrokům v oblasti regulace, koordinace a vymáhání bezpečnosti, je obtížné dosáhnout mezinárodní shody o environmentálních otázkách, jež mohou mít dopady též na komerční zájmy.

2.4 Komise již nějakou dobu hledá způsob, jak podnitit nebo prosadit snížení emisí GHG z letectví. V roce 2005 přijala sdělení *Omezování dopadu letectví na změnu klimatu* ⁽¹⁾. EHSV v dubnu 2006 došel ve svém stanovisku k tomuto sdělení ⁽²⁾ k závěru, že jsou zapotřebí další politická opatření, jež by pomohla kontrolovat dopad letectví na změnu klimatu, a doporučil mimo jiné začlenění letectví do systému EU pro obchodování s emisemi. Podobné postoje zaujaly též Rada ministrů pro životní prostředí, Evropská rada a Evropský parlament. Komise nyní navrhuje směrnici, jež je předmětem tohoto stanoviska a která začleňuje letectví do systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství.

3. Shrnutí návrhu směrnice

3.1 V úvodu návrhu směrnice je poznámka, že nárůst emisí EU z letecké dopravy by do roku 2012 znamenal více než čtvrtinu environmentálního podílu EU na základě Kjótského protokolu. Hledání mezinárodní dohody o potřebných opatřeních se ukazuje jako obtížné, cílem navrhované směrnice je nicméně nabídnout model opatření na globální úrovni a jde o jedinou iniciativu, která nabízí tuto možnost.

3.2 Tímto návrhem se mění směrnice 2003/87/ES o systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů tak, aby se činnosti v oblasti letectví začlenily do systému Společenství. V posouzení dopadů připojeném k tomuto sdělení se uvádí, že ačkoli obchodování s povolenkami na emise je nejúčinnějším způsobem snížení klimatického dopadu letectví, tato opatření „by pouze nepatrně ovlivnila předpokládaný nárůst poptávky“, a tím i objem emisí ⁽³⁾. Je proto nutné si uvědomit, že cílem tohoto návrhu není omezení růstu letectví, ale kompenzace některých jeho nejvíce škodlivých dopadů na životní prostředí pomocí opatření převážně realizovaných v jiných hospodářských odvětvích.

⁽¹⁾ KOM(2005) 459 v konečném znění, 27.9.2005.

⁽²⁾ NAT/299 Dopad letectví na změnu klimatu.

⁽³⁾ Posouzení dopadů, odst. 5.3.1.

3.3 Současný systém EU ETS ⁽⁴⁾ pokrývá zhruba 12 000 energeticky náročných průmyslových zařízení, jež zodpovídají za 50 % celkových emisí CO₂ v EU. Podle návrhu obdrží letecké společnosti obchodovatelné povolenky na určité objemy emisí CO₂ na každý rok s celkovým stropem definovaným jako ročním průměr emisí pocházejících z leteckého průmyslu v období tří let 2004–2006. Provozovatelé budou moci prodat přebytečné povolenky nebo nakoupit povolenky na trhu ETS, např. od průmyslových zařízení, jež své emise snížila, nebo od energeticky čistých projektů ve třetích zemích podle mechanismů Kjótského protokolu.

3.4 Navrhovaná směrnice bude pokrývat emise z letů v rámci EU od roku 2011 a ze všech letů směřujících na letiště EU a startujících z letišť EU od roku 2012. Týkat se bude provozovatelů letadel ze zemí EU i ostatních. Odhaduje se, že do roku 2020 by návrh mohl znamenat navýšení ceny zpáteční letenky v rámci Evropy o 1,8-9 EUR, u dálkových letů pak o vyšší částku – např. u zpáteční letenky do New Yorku o 8-40 EUR. Velmi omezený dopad takové zátěže v cenově pružném odvětví letecké dopravy je důvodem, proč se u tohoto mechanismu předpokládá malý dopad v oblasti růstu.

3.5 Je třeba poznamenat, že Komise uznává, že začlenění letectví do ETS je pouze jedním z možných kroků, jež je potřeba učinit na mezinárodní úrovni pro řešení rostoucích klimatických dopadů emisí z letectví. Navrhuje předložení návrhů týkajících se emisí oxidů dusíku po posouzení dopadů v roce 2008. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization, ICAO) také plánuje přednést další návrhy na svém shromáždění v září 2007, přestože existují náznaky, že sílí tlak na oslabení iniciativy EU.

4. Obecné připomínky

4.1 EHSV vítá skutečnost, že začlenění letectví do systému ETS je prvním krokem na mezinárodní úrovni, díky němuž se letecká doprava bude podílet na části environmentálních nákladů, jež od svého počátku externalizovala. Výbor též vítá začlenění provozovatelů pocházejících ze zemí mimo EU. Kromě toho bude navrhovaný systém vyžadovat, aby méně energeticky účinná letadla musela použít větší množství povolenek, což bude mírným podnětem ke zvyšování technické a provozní účinnosti. Nízkonákladové letecké společnosti mají přibližně o 10 % vyšší faktor vytížení než společnosti „tradiční“; návrh proto bude mít o něco nižší dopad na levnější přepravce a zároveň podpoří zvýhodněný prodej neobsazených míst u všech leteckých společností.

⁽⁴⁾ Stručný popis ETS uvádí příloha I.

4.2 Výbor uznává, že určitý podíl na zpomalení růstu emisí skleníkových plynů budou mít opatření zaměřená na účinnost letových modelů, alternativní paliva, technická zlepšení a vyšší koeficienty využití. Řada z těchto opatření však je v letectví uplatňována již od roku 1990, a přesto v tomto období došlo k více než 85 % nárůstu emisí, přičemž toto číslo neustále roste z důvodu výrazného nárůstu počtu cestujících a množství přepravovaného nákladu.

4.3 Tato směrnice navrhuje řešit rostoucí podíl odvětví letectví na změně klimatu jeho začleněním do systému ETS. Systém ETS EU je jediným mezinárodním, tržně zaměřeným a rozsáhlým mechanismem regulace a kompenzace CO₂, jenž se však ve své zkušební fázi, která končí v roce 2007, setkal s vážnými počátečními obtížemi. Ty byly zaviněny především nadměrným přidělováním povolenek ze strany členských států. Má-li systém ETS EU plnit svůj cíl být tržním nástrojem na snížení emisí CO₂, musí Komise s podporou všech členských států rezolutně stanovit a uplatňovat kvóty na množství CO₂ a zajistit jejich dodržování.

4.4 V praxi by začlenění letectví do ETS mohlo být pro tento systém velmi prospěšné. Letectví je méně cenově citlivé než většina zpracovatelských a energetických průmyslových odvětví, které v současné době produkují většinu emisí CO₂. Protože (nevyhnutelně) poroste podíl CO₂ z letectví, do systému ETS přibudou značné finanční prostředky umožňující investice do dalšího snížení emisí uhlíku v jiných odvětvích. Ačkoli letectví samo může mít omezenou možnost realizovat taková snížení, může být kanálem pro fondy, jež je umožní v ostatních odvětvích.

4.5 Komise například odhaduje, že směrnice povede k čistému snížení GHG o 183 milionů metrických tun CO₂ do roku 2020 ve srovnání s vývojem podle dnešního stavu. Provádění prognóz cen uhlíku v tomto období je nepřesné a závisí na pevném režimu přidělování; pokud by však letecké odvětví nakoupilo v tomto období 100 milionů tun za průměrnou cenu 30 EUR, přispělo by v podstatě na snížení CO₂ třemi miliardami eur.

4.6 EHSV zahájil v roce 2007 rozsáhlý program podpůrných opatření a osvědčených postupů na téma změny klimatu, zaměřený na občanskou společnost, jehož nedílnou součástí je minimalizace dalšího nárůstu emisí skleníkových plynů. Přestože Výbor uznává, že pragmaticky vzato je tento návrh nejlepším přístupem k začlenění letectví do strategie snížení emisí uhlíku, musí zdůraznit, že navrhovaná směrnice prakticky nebude mít vliv na omezení stále se zvětšujícího objemu emisí skleníkových

plynů z odvětví letecké dopravy. To představuje velký problém pro „prezentaci“. Odvětví letectví je již dnes nejrychleji rostoucím zdrojem emisí skleníkových plynů v Evropě a směrnice je k tomuto odvětví příliš shovívavá tím, že podporuje růst bez současného požadavku na omezení emisí. Věřejnost bude muset pochopit, že prostřednictvím této směrnice mohou být shromážděny značné prostředky, jež budou využity ke kompenzačnímu snížení CO₂ v jiných odvětvích.

5. Konkrétní připomínky

5.1 Co se týče dosažení cíle výrazného snížení emisí z daného odvětví, je navrhovaná směrnice terminologicky nepřesná. Jelikož letecké společnosti mohou za „tržní“ cenu nakupovat povolenky k pokrytí emisí nad stanovený maximální příděl, bude zde jen minimální účinek na snížení skleníkových plynů z odvětví letectví, jenž se odhaduje na potenciální čisté snížení o 3 % do roku 2020, neboli méně než roční nárůst emisí skleníkových plynů z letectví. Z čísel Komise je možno vyčíst, že zanedbatelné navýšení cen letenek bude mít malý dopad na poptávku po letecké dopravě.

5.2 Bezplatným vydáním drtivé většiny počátečních povolenek leteckým společnostem a povolením dodatečných nákupů v rámci obecného systému ETS (otevřený systém, nikoli uzavřený systém pro leteckou dopravu, případně dopravu jako celek) akceptuje Komise *status quo* a dělá jen málo proti pokračujícímu a rychlému zvyšování objemu emisí skleníkových plynů pocházejících z odvětví letecké dopravy. Jádrem problému je však skutečnost, že takové omezení je v současnosti politicky a ekonomicky nepřijatelné. Aby vůbec došlo k nějakému pokroku, vypočetla Komise, že začlenění letectví do ETS přinese nejen interní snížení emisí uhlíku, ale také prostřednictvím vyrovnání zvýšených emisí CO₂ z letectví snížením v jiných odvětvích vytvoří opravdový tržní impuls a finance na nový výzkum a uplatnění snížení CO₂ na jiných místech.

5.3 Komise podotýká, že v „uzavřeném“ systému obchodování s emisemi – tj. pouze v rámci odvětví letectví – by cena povolenky byla 114-325 EUR proti odhadované ceně 30 EUR za tunu. Takový uzavřený systém by pravděpodobně zvýšil cenu letenek o 8-30 EUR na kratších trasách. I když to lze považovat za realističtější způsob působení jak na poptávku, tak na podporu úspory paliv a výzkumu minimalizace emisí, není pravděpodobné, že by tato myšlenka získala podporu na úrovni EU, kde nic nenasvědčuje tomu, že by mělo dojít k posunu priorit dopravní politiky. Uzavřený, neboli „pouze dopravní“ systém by ještě obtížněji hledal globální podporu.

5.4 Navrhovaná směrnice Komise uznala podrobnou analýzu, podle níž jsou emise z letadel pro klima dvakrát až čtyřikrát škodlivější než emise z jiných odvětví⁽³⁾, avšak rozhodla o tom, že na tuto analýzu nebude brán zřetel. (Je to způsobeno hlavně tím, že k většině emisí dochází ve vysoké atmosféře, a vzhledem k dopadům emisí jiných než CO₂, jako jsou kondenzační stopy a oxidy dusíku). Je třeba vyvinout doplňující činnost zaměřenou na snížení či kompenzaci emisí oxidů dusíku.

5.5 Letecké společnosti již profitují z osvobození leteckých paliv od daní a volný pohyb počátečních uhlíkových povolenek dále posílí jejich státem dotované výhody proti ostatním dopravním odvětvím. Hrozí, že provozovatelé využijí zavedení systému ETS k plošnému zvýšení cen. Tendenci k neoprávněným ziskům by mohla zmírnit jasná prezentace, v níž by Komise veřejnosti vysvětlila skutečné dopady programu na náklady daného odvětví.

5.6 Hlubší zamyšlení zasluhují „výjimky“ navrhované směrnicí. Například vynětí letů představitelů států a vlád a ministrů vlád z oblasti působnosti směrnice je obzvláště nevhodné, protože tato skupina by měla být příkladem. Ačkoliv existují administrativní důvody pro jejich vynětí (jde především o armádní lety), členské státy by měly být vyzvány, aby dobrovolně zrušily tyto výjimky, jak se již některé rozhodly učinit.

5.7 Protože Komise zvolila otevřený systém s možností dodatečného nákupu, lze s větší jistotou najít argumenty proti lepší synchronizaci výchozího data pro tento systém se současným závazkem EU pro první fázi Kjótského protokolu (8 % snížení v letech 2008-2012 proti úrovním z roku 1990) se závazky budoucími (např. o 30 % do roku 2020 proti roku 1990). Volba roku 2005 jako základního referenčního roku už tak dává odvětví „výchozí pozici“ zhruba o 100 % výše než Kjóto. Samozřejmě vzhledem k tomu, že letectví je vůbec prvním odvětvím dopravy zařazeným do ETS EU, je naprosto spravedlivé provést úvodní rozdělení podle stejných zásad, jako těch, které byly zavedeny pravidly ETS EU.

5.8 Tato směrnice patrně významně nezpomalí růst celkového objemu emisí z letectví. Skutečnost, že by prostřednictvím ETS mohlo dojít ke stabilizaci emisí CO₂, a tím i k vytvoření prostředků na jejich další snižování, spolehlivě odůvodňuje náklady a administrativní náročnost jejího provádění. Navrhovaná směrnice nabízí odvětví letectví více, než jen environmentální zástěrku – může kladně ovlivnit informovanost veřejnosti, shromáždit významné prostředky na nové snížení emisí a poskytnout opatření, jehož prostřednictvím budou internalizovány ty externí environmentální náklady, jež letecké odvětví mohlo dosud ignorovat.

V Bruselu dne 31. května 2007.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽³⁾ IPCC Summary for Policymakers 2007, The science of climate change. <http://www.ipcc.ch/pub/sarsum1.htm>.

PŘÍLOHA I

ke stanovisku Výboru

Následující pozměňovací návrhy byly zamítnuty, podpořila je však více než čtvrtina hlasujících:

Odstavec 1.8.2

Upravit následovně:

„1.8.2 ~~Navrhovaná hranice pro emise je stanovena tak, aby byla srovnatelná by měla být snížena, což by od letectví vyžadovalo provedení úprav srovnatelnějších s jinými odvětvími, které již jsou v systému ETS EU.~~“

Hlasování

Pro: 18

Proti: 33

Zdrželo se: 9

Odstavec 1.8.3

Upravit následovně:

„1.8.3 ~~Navrhované volné přidělování povolenek provozovatelům by mělo být stanoveno podle pravidel a metodických příruček ETS EU vyloučeno nebo významně sníženo, všechny povolenky nebo jejich většina by tak musela být dražena.~~“

Hlasování

Pro: 13

Proti: 24

Zdrželo se: 6

PŘÍLOHA II

V roce 2005 Evropská unie zavedla celoevropský trh s povolenkami emisí oxidu uhličitého pro hlavní odvětví produkující skleníkové plyny. Ten se stal předchůdcem obdobného systému, který bude od roku 2008 v provozu podle Kjótského protokolu mezi jeho signatáři. ETS Evropské unie je navržen tak, aby evropské státy připravil na tuto situaci.

Mechanismus je založen na alokaci povolenek emisí skleníkových plynů, nazývaných povolenky EU, které se přidělují specifickým průmyslovým odvětvím národními alokačními plány (NAP) za dohledu Evropské komise. S těmito povolenkami je možné obchodovat. První fáze ETS EU pokrývá období 2005-2007, zatímco druhá fáze se překrývá s prvním obdobím závazků Kjótského protokolu, 2008-2012.

První fáze ETS EU se týká 7 300 společností a 12 000 provozů odvětví těžkého průmyslu v EU. Patří sem energetická zařízení, rafinérie, výroba železa a oceli, průmysl papíru a celulózy, dále výroba cementu, skla, vápna, cihel a keramiky.

ETS zavádí roční cílové hodnoty emisí oxidu uhličitého (CO₂) pro každý stát EU a každý stát pak přiděluje své národní povolenky těm společnostem, jejichž továrny a provozny jsou hlavními původci emisí oxidu uhličitého – výrobci elektrické energie, stavebních hmot a dalším podnikům těžkého průmyslu.

Každá povolenka EU dává vlastníkovvi právo vypustit jednu tunu kyslíčnicku uhličitého. Společnosti, které nevyužijí všechny své povolenky, to znamená způsobí nižší emise, než jim povolenky umožňují, je mohou odprodat. Společnosti, které překročí emisní cíle, musí pokrýt nadměrné emise nákupem povolenek EU nebo zaplatit pokutu 40 EUR za tunu.

Aby bylo možné řídit obchodování s povolenkami a ověřovat jejich držení, vyžaduje ETS, aby členské státy vytvořily národní registr emisních povolenek obsahující účty všech společností, které jsou součástí tohoto mechanismu.

Obchodování probíhá prostřednictvím makléřů a na elektronických burzách, kde se s nimi obchoduje na denní bázi. Obvykle se jedná o obchod typu „forward contract“, tj. smlouvy o dodání emisních povolenek k datu v budoucnosti. Toto datum v budoucnosti odpovídá konci kalendářního roku, ke kterému se povolenky vztahují.