

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af direktiv 2003/87/EF for at videreføre de nuværende begrænsninger af anvendelsesområdet for luftfartsaktiviteter og forberede gennemførelsen af en global markedsbaseret foranstaltning fra 2021**

(COM(2017) 54 final — 2017/0017 (COD))

(2017/C 288/10)

Ordfører: **Thomas KROPP**

Anmodning om udtalelse	Rådet, 21/02/2017 Europa-Parlamentet, 13/02/2017
Retsgrundlag	Artikel 192, stk. 1, og artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Præsidiets beslutning	21/02/2017
Kompetence	Sektionen for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø
Vedtaget i sektionen	17/05/2017
Vedtaget på plenarforsamlingen	31/05/2017
Plenarforsamling nr.	526
Resultat af afstemningen	192/0/2
(for/imod/hverken for eller imod)	

## 1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Selv om Kommissionens foreslåede ændringer fastholder et retsgrundlag, der alene påvirker luftfartsselskaber, der flyver inden for EØS efter 2017, vil de foreslåede ændringer give mulighed for EU-ledet støtte og gennemførelse af den ikkeforvridende internationale ordning Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) <sup>(1)</sup> fra 2020.

1.2. Udvalget bakker op om Kommissionens forslag (forslaget) med visse forbehold. Hvis det vedtages, vil EU's miljømæssige ambitioner med ETS-systemet blive mindre end EU ETS's fulde omfang, og en sådan ordning kan i et vist omfang modvirke EU's interne klimamål og internationale forpligtelser. Samtidig vil EU være i stand til på en troværdig måde at demonstrere sin opbakning til den globale foranstaltning, således at virkningerne af den internationale foranstaltning kan videreføres.

1.3. En udvidelse af anvendelsesområdet for det aktuelle EU ETS for luftfart til også at dække alle indgående og udgående flyvninger til/fra EØS vil medføre risici for internationale handelstvister om gyldigheden af en unilateral anvendelse af EU's mål uden for EU's område og forsinke processen med at skabe konsensus, der skal sikre en ensartet gennemførelse af en ordning vedtaget multilateralt.

1.4. Der er behov for handling på EU-plan for at undgå konkurrenceforvridninger inden for luftfart på det indre marked, når den globale markedsbaserede foranstaltning gennemføres i Den Europæiske Union, samtidig med at det sikres, at CORSIA's miljømæssige integritet er så høj som mulig baseret på erfaringerne med ETS. Den politiske debat om, hvorvidt en uafhængig EU-specifik ordning kan virke, skal tage i betragtning, hvordan CORSIA udvikles, og om CORSIA i sidste ende lever op til sine målsætninger.

<sup>(1)</sup> Plenarforsamlingen ved den 39. ICAO-forsamling anbefalede vedtagelsen af en endelig resolution, der skal indføre ordningen Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation.

1.5. Der er behov for en meget hurtig lovgivningsprocedure. Vedtagelsen af forslagene skal være gennemført før udgangen af 2017, for at de forberedende foranstaltninger til gennemførelsen af CORSIA kan iværksættes i starten af 2018. EU-specifikke forskrifter skal kun betragtes som og ændres for at fremme globale markedsbaserede foranstaltninger. Udvalget opfordrer indtrængende Rådet og Europa-Parlamentet til at bevare momentum for en rettidig gennemførelse af CORSIA på en ensartet og ikkeforvridende måde.

1.6. Udvalget bakker op om den afbalancerede tilgang, som Kommissionen foreslår, og som fastholder den indflydelse, som Kommissionen har opbygget med EU ETS, og som samtidig løser et globalt problem på internationalt plan for således at nedbringe den fortsatte risiko for CO<sub>2</sub>-lækage og konkurrencemæssige ulemper for Europa. Kommissionen skal oplyse forbrugerne om, at emissionerne fra international luftfart er et internationalt problem. Hvis det løses på en hensigtsmæssig måde af alle medlemsstater i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), vil CORSIA resultere i CO<sub>2</sub>-neutral vækst, der afmonterer forbindelsen mellem trafikvækst og emissionsvækst, uanset hvor i verden flyrejser finder sted.

1.7. Udvalget har besluttet at organisere en offentlig EØSU-konference med deltagelse af alle relevante interessenter for at give disse en mulighed for at give udtryk for det organiserede civilsamfunds syn på de politiske, sociale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser af dette lovgivningsinitiativ.

## 2. Baggrund

2.1. EU's emissionshandelssystem (EU ETS) blev indført i 2005, og med det blev der indført et loft for emissioner fra industrielle sektorer i EØS. Loftet består af kvoter, der tilsammen svarer til den mængde af CO<sub>2</sub>-ton, der kan udledes under det pågældende loft. Det overordnede loft bliver reduceret med 1,74 % hvert år, hvilket er til gavn for de industrier, der har brug for mindre kvoter, og forpligter forurenende industrier til at købe flere kvoter. Ordningen kræver, at regeringer afgør, hvordan de overordnede emissionsreduktionsmål kan opfyldes, således at EU's samlede CO<sub>2</sub>-emissioner bliver reduceret.

2.2. I 2008 vedtog EU, at luftfart som sektor skulle omfattes af ETS fra 2012. Det var første gang, en sektor blev pålagt at forfølge emissionsreduktionsmål, i modsætning til medlemsstaterne. Der blev indført et midlertidigt loft for emissionerne fra luftfart, der var lavere end gennemsnittet fra 2004 til 2006. Loftet for luftfartskvoterne var forskelligt fra loftet for de samlede emissioner under EU ETS. I henhold til ETS for luftfart var luftfartøjsoperatørerne fra 2012 forpligtet til at indsende emissionskvoter for hvert ton udledt CO<sub>2</sub> for flyvninger til eller fra en lufthavn inden for EØS. Med henblik på at håndtere den stigende trafik og dermed behovet for vækst inden for luftfart fik luftfartsselskaberne ret til at købe ekstra kvoter på auktioner, hvor andre sektorer stillede kvoter til rådighed. Loftet for luftfartskvoter blev reduceret fra 97 % af de historiske emissioner (mellem 2004 og 2006) i 2012 til 95 % af samme niveau i perioden fra 2013 til 2020. I løbet af denne periode blev 82 % af kvoterne tildelt luftfartøjsoperatørerne gratis, og 15 % af dem blev auktioneret.

2.3. Inkluderingen af luftfart i et emissionshandelssystem har været genstand for yderst kontroversielle diskussioner. Vanskelighederne ligger i luftfartens karakter af international serviceindustri, hvis CO<sub>2</sub>-udledere er mobile. Dette gør det vanskeligt at pålægge en national regering at tildele CO<sub>2</sub>-kvoter i et bestemt luftrum. Der er imidlertid bred enighed på internationalt plan om flere grundlæggende forhold:

2.3.1. Luftfart står for mindst 2 % af emissionerne på globalt plan, og international luftfart udgør 1,3 %.

2.3.2. Ingen sektor bør fritages fra at afhjælpe virkningerne af emissioner på klimaforandringer. Derfor bør den maritime sektor og luftfart inkluderes i globale ordninger om at reducere virkningerne af CO<sub>2</sub> på klimaforandringer.

2.3.3. Over tid er der opstået enighed om, at ulemperne ved afgifter på CO<sub>2</sub>-emissioner blev opvejet af fordelene ved markedsbaserede foranstaltninger. Afgifter bliver betalt fuldt ud fra første dag, hvorimod ordninger som ETS omfatter kontante gratis kvoter som incitament til at være så effektiv som muligt og — ved at handle ubrugte kvoter — konvertere en omkostning til en indtægtskilde. Desuden er afgifter pr. definition ikke resultatorienterede, de bliver indbetalt til nationale regeringers statskasser, hvorimod markedsbaserede foranstaltninger kan knyttes til afhjælpningsforanstaltninger, der direkte kompenserer for emissionerne.

2.4. Den største uenighed vedrørende inklusionen af luftfart i EU ETS omhandlede spørgsmålet om at anvende ordningen internationalt. Kommissionen argumenterede for, at klimaforandringer som et globalt fænomen ikke kan løses effektivt alene gennem regionale foranstaltninger. Den ønskede derfor at gennemføre EU ETS for luftfart for alle luftfartsselskaber, der flyver til/fra lufthavne i Den Europæiske Union, uanset om de er registreret i en medlemsstat. Ved ensidigt at pålægge tredjelande en sådan foranstaltning vil man imidlertid gribe ind i enhver nation i verdens suverænitet. Eftersom der ikke forelå en bi- eller multilateral international aftale om gennemførelse af en markedsbaseret foranstaltning for tjenester mellem selvstændige nationer, var der stadig tvivl om, på hvilket retsgrundlag Den Europæiske Union kunne pålægge tredjelande en sådan ordning. I 2016 bekræftede EU-Domstolen lovligheden af EU's beslutning om at inkludere flyvninger til/fra tredjelande <sup>(2)</sup>. Ud over den juridiske udfordring <sup>(3)</sup> stod EU over for truslen om gengældelsessanktioner på handelsområdet fra større handelsnationer.

2.5. Flere store handelsnationer, såsom Kina, Brasilien, USA, Indien og Rusland, gik sammen om at gøre indsigelser mod den ensidige gennemførelse af ordningen. Den 12. november 2012 udstedte Kommissionen under internationalt pres et forslag om »stop the clock« i ét år for ETS for luftfart. »Stop the clock«-forslaget blev formelt vedtaget af Rådet og Europa-Parlamentet i april 2013, lige før luftfartsselskaberne skulle overføre kvoter for 2012. Forslaget indskrænkede med tilbagevirkende kraft anvendelsesområdet for ETS-luftfart til kun at omfatte flyvninger inden for EØS.

2.6. I marts 2014 blev Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 421/2014 <sup>(4)</sup> vedtaget. Den forlængede EØS-begrænsningen i »stop the clock« til udgangen af 2016, hvorefter det oprindelige anvendelsesområde for ETS (alle flyvninger til og fra lufthavne i EØS) skulle indføres, medmindre der på ICAO-forsamlingen i 2016 blev fremlagt tilstrækkeligt robuste fremskridt henimod en global ordning.

2.7. Selv om flere NGO'er har stillet spørgsmålstegn ved, om aftalen var tilstrækkelig til at tjene et nyttigt formål, er der bred enighed om, at man med Parisaftalen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, der blev undertegnet den 12. december 2015 <sup>(5)</sup> i Paris, kom et stort skridt nærmere international konsensus om behovet for en internationalt koordineret indsats for at afhjælpe virkningerne på klimaforandringer. Aftalen fungerede som katalysator for kollektive aktioner på alle niveauer. Et stigende antal regeringer undertegnede aftalen i månederne efter dens offentliggørelse <sup>(6)</sup>.

2.8. Parisaftalen er baseret på konventionen, og den samler — for første gang — alle nationer om en fælles sag om at iværksætte ambitiøse bestræbelser på at bekæmpe klimaforandringer og tilpasse sig virkningerne af dem, med større støtte til at bistå udviklingslande i dette arbejde. Aftalen markerer som sådan en ny vej i de globale klimabestræbelser <sup>(7)</sup>.

2.8.1. Parisaftalens primære mål er at styrke den globale reaktion på truslen fra klimaforandringer ved at fastholde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 grader Celsius over det førindustrielle niveau og videreføre indsatsen for at begrænse temperaturstigningen endnu mere til 1,5 grader Celsius. Derudover er målet med aftalen at styrke landenes evne til at håndtere virkningerne af klimaforandringer. For at nå disse ambitiøse mål bliver der indført relevante finansielle mekanismer, en ny teknologisk ramme og en forbedret ramme til kapacitetsopbygning, der således skal støtte udviklingslandes og de mest sårbare landes handlinger i overensstemmelse med deres egne nationale mål. Aftalen indeholder også bestemmelser om bedre gennemsigtighed for handlinger og støtte ved hjælp af en mere robust gennemsigtighedsramme <sup>(8)</sup>.

<sup>(2)</sup> Dokument 62015CJ0272 — Domstolens dom (Fjerde Afdeling) af 21. december 2016, Sag C-272/15.

<sup>(3)</sup> Efter beslutningen i 2008 om at inkludere luftfart i EU ETS fra 2012, indledte en amerikansk transportvirksomhed en sag i Storbritannien med påstand om, at ETS var ulovlig i henhold til international ret.

<sup>(4)</sup> EUT L 129 af 30.4.2014, s. 1.

<sup>(5)</sup> [http://unfccc.int/documentation/documents/advanced\\_search/items/6911.php?prirref=600008865](http://unfccc.int/documentation/documents/advanced_search/items/6911.php?prirref=600008865).

<sup>(6)</sup> 43 parter ud af 197 parter i konventionen har ratificeret aftalen. Den 5. oktober 2016 blev tærsklen for Parisaftalens ikrafttræden nået. Parisaftalen trådte i kraft den 4. november 2016. Den første samling i partskonferencen, der fungerede som mødet mellem parterne i Parisaftalen (CMA 1), fandt sted i Marrakesh, Marokko, fra den 15. til den 18. november 2016.

<sup>(7)</sup> Teksten er taget fra UNFCCC's websted.

<sup>(8)</sup> Der er flere oplysninger om centrale aspekter af aftalen her.

2.8.2. Under Parisaftalen skal alle parter yde deres bedste gennem »nationalt bestemte bidrag« (NDC'er) og styrke disse bestræbelser de kommende år. Dette omfatter krav om, at alle parter regelmæssigt rapporterer om deres emissioner og gennemførelsesbestræbelser<sup>(9)</sup>. I 2018 vil parterne gøre status over de samlede bestræbelser med hensyn til fremskridt mod det mål, der blev fastsat i Parisaftalen, og rapportere om udarbejdelsen af NDC'erne. Der vil desuden være en global statusopgørelse hvert femte år for at vurdere de kollektive fremskridt imod at opfylde formålet med aftalen og oplyse om parternes yderligere individuelle foranstaltninger.

2.9. Mange er af den opfattelse, at Parisaftalen bidrog til at opnå resultater på ICAO-forsamlingen i 2016, specifikt for civil luftfart<sup>(10)</sup>. Efter tre år med forhandlinger siden den 38. ICAO-forsamling i 2013 vedtog medlemsstaterne den 6. oktober at gennemføre en global markedsbaseret foranstaltning, der skal kompensere for stigningen i emissioner i international luftfart efter 2020. Plenarforsamlingen vedtog en resolution, der indførte »Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation« (CORSIA)<sup>(11)</sup>. Denne ordning kræver, at luftfartsselskaber udligner nogle af deres emissioner, men ikke at de nødvendigvis reducerer deres egne emissioner.

2.10. I henhold til forsamlingens resolution vil gennemsnittet af CO<sub>2</sub>-emissioner fra international luftfart mellem 2019 og 2020, der er omfattet af ordningen, udgøre det grundlag for CO<sub>2</sub>-neutral vækst fra 2020, som emissioner i efterfølgende år bliver sammenlignet med. Når CO<sub>2</sub>-emissioner fra international luftfart, der er omfattet af ordningen, et hvilket som helst år efter 2021 er højere end de gennemsnitlige referenceemissioner for 2019 og 2020, udgør forskellen udligningskravene til sektoren for det pågældende år.

2.11. ICAO har vedtaget en indfasning af gennemførelsen for at tage højde for særlige omstændigheder og kapaciteterne i de kontraherende stater. Ordningen bliver frivillig i begyndelsen, og alle stater vil efterfølgende deltage med undtagelse af visse stater, der er fritaget.

ICAO har besluttet at følge en rutebaseret tilgang for at minimere de konkurrencemæssige virkninger af CORSIA på operatørerne. Ruter, der er berørt af undtagelser, fritages for alle flyselskaber, der opererer på disse ruter.

2.12. Pilotfasen (2021-2023) og første fase (2024-2026) gælder for stater, der frivilligt har valgt at deltage. Fra den 12. oktober 2016 planlægger 66 stater frivilligt at deltage i den globale markedsbaserede foranstaltning (GMBM) fra begyndelsen. Den anden fase (2027-2035) gælder for alle stater, bortset fra de undtagede stater, medmindre de frivilligt vælger at deltage. EØSU hilser aftalen velkommen. Imidlertid gør aftalens frivillige karakter, at andre sektorer kan komme til at skulle udfylde forskellen med henblik på opfyldelse af EU's klimamålsætninger.

2.13. Hjørnestenene i CORSIA, der skal vedtages og offentliggøres af ICAO, er metoden til overvågning, rapportering og kontrol af de enkelte operatørers emissioner (MRV), »Emissions Unit Criteria« (emissionsenhedskriterier, EUC) og registrene. ICAO vil dog tilbyde alle stater ressourcer til at indføre den nødvendige infrastruktur<sup>(12)</sup>. Der er endnu ikke enighed om detaljerne om disse aspekter. De vil have afgørende betydning for miljøvirkningerne af CORSIA, som bør følge ambitiøse standarder.

2.14. Luftfartsselskaberne kan opfylde deres udligningskrav ved at købe udligningskreditter på CO<sub>2</sub>-markederne. Emissionsenhederne (en enhed svarer til 1 ton CO<sub>2</sub>) bliver således reduceret uden for den internationale luftfartssektor. EUC'erne er endnu ikke fastlagt. Det bliver afgørende at sikre, at et ton CO<sub>2</sub>, der udledes af en luftfartsoperatør, rent faktisk svarer til en besparelse på et ton CO<sub>2</sub> i en anden sektor.

<sup>(9)</sup> Der er flere oplysninger om NDC'er her.

<sup>(10)</sup> Der findes ikke nogen tilsvarende international underorganisation under FN, der beskæftiger sig med emissioner fra militære fly. EU ETS vedrører heller ikke emissioner fra militære fly. Med en klar undtagelse af fly på officielle missioner udtrykte studiegruppen interesse for at evaluere virkningerne fra militære træningsflyvninger på CO<sub>2</sub>-niveauer. Der er ikke indsamlet nogen offentlige oplysninger om emissioner fra militære fly på regionalt, nationalt eller internationalt plan.

<sup>(11)</sup> CORSIA er ét element i en vifte af tiltag rettet mod fly- og flymotor teknologi, drift og bæredygtige alternative brændstoffer som energikilder.

<sup>(12)</sup> Der er en liste med detaljer om alle krav vedhæftet dette dokument i bilag 1.

2.15. I lyset af drøftelserne i ICAO, der har stået på i mere end ti år, er den aftale, der blev indgået i 2016, blevet betragtet som historisk. Den tager hånd om de forskelle, der tidligere gentagne gange har været til hinder for at opnå konsensus. De forskellige holdninger blandt medlemsstaterne i ICAO skyldes forskellige økonomiske modningsgrader i de pågældende nationer samt deres økonomiske slagkraft og overordnede politik om miljøspørgsmål. Det store antal stater, der var parate til at deltage i CORSIA fra begyndelsen, vil være drivkraften for, at andre stater ligeledes vil tilslutte sig ordningen. Inden for rammerne af CORSIA skal der imidlertid træffes aftale om MRV senest den 1. januar 2019, om EUC senest i 2018, om gennemførelsen af et regelsæt senest i 2020 samt om gennemførelsen af registrene senest i januar 2021.

### 3. Vurdering af forslaget

3.1. Hvis forordning (EU) nr. 421/2014 ikke ændres, vil det oprindelige anvendelsesområde for EU ETS for luftfart som følge af teksten i sin nuværende ordlyd blive genindført, og det vil således dække alle internationale flyvninger til/fra lufthavne i EØS. Det vil betyde, at luftfartøjsoperatører inden den 30. april 2018 skal overføre kvoter for deres samlede emissioner til og fra tredjelande<sup>(13)</sup>. Som det fremgår af ovenstående<sup>(14)</sup>, blev forordning (EU) nr. 421/2014 suspenderet, indtil der er foretaget en vurdering af resultaterne af ICAO-forsamlingen 2016. Kommissionen skønner i sin vurdering<sup>(15)</sup>, at ICAO-resolutionen om principperne for en GMBM er i overensstemmelse med EU's tilstræbte mål og politikker. Teksten i forordning (EU) nr. 421/2014 skal derfor ændres for at undgå indførelse af et EU-instrument på trods af enighed i EU om en GMBM. Kommissionens forslag er baseret på følgende betragtninger:

#### 3.1.1. *Formatet*

Set i lyset af de tidsmæssige begrænsninger for gennemførelse af lovgivningsproceduren foreslår Kommissionen, at foranstaltningen gennemføres i form af en forordning, der finder direkte anvendelse i alle medlemsstater, og som er bindende i alle enkeltheder, således at medlemsstaterne på en ensartet måde kan anvende og gennemføre ændringerne før tidsfristerne for opfyldelse i marts og april 2018.

#### 3.1.2. *Konsekvensanalysen*<sup>(16)</sup>

Kommissionen går ind for en videreførelse af status quo, dvs. en videreførelse af den nuværende anvendelse af EU ETS for flyvninger inden for EØS mellem 2017 og 2020 (og således ingen genindførelse af det oprindelige anvendelsesområde for internationale flyvninger fra 2017). Kommissionen bekræfter, at EU ETS med det nuværende anvendelsesområde inden for EØS har bidraget til årlige reduktioner på ca. 17 ton CO<sub>2</sub>, og at luftfart ligesom andre sektorer således bidrager til at nå målene for klimaforandringer. Kommissionen bekræfter desuden, at tredjelande vil være positive over for en videreførelse af anvendelsesområdet inden for EØS, hvilket vil gøre det muligt at fokusere på gennemførelsen af de skridt, der er nødvendige for en rettidig og ensartet gennemførelse af GMBM.

#### 3.1.3. *Frister*

Kommissionen foreslår reelt at forlænge »stop the clock«-tilgangen til efter 2016 og anvende den på samme måde i 2017 som i 2016 og derved give ICAO mulighed for at udarbejde de værktøjer, der er nødvendige for effektivt at anvende GMBM. Kommissionen vil dernæst gennemføre yderligere vurderinger og revidere EU ETS for perioden efter 2020. Der er ikke fastsat nogen frist for denne nye revision af forordningen.

3.1.4. Artikel 28a ændres, således at undtagelser for internationale flyvninger til/fra lufthavne i EØS forlænges til efter 2016, hvorimod flyvninger inden for EØS fortsat er omfattet.

3.1.5. Der indsættes en ny artikel 28b for at forberede indførelsen af GMBM. Denne artikel knytter gennemførelsen af GMBM til Kommissionens rapporteringskrav over for Europa-Parlamentet om status for gennemførelsen, og i hvilken grad det er nødvendigt at ændre EU ETS, for at GMBM også kan finde fuldstændig anvendelse i EØS<sup>(17)</sup>.

3.1.6. Artikel 28c giver Kommissionen beføjelse til at vedtage MRV-mekanismer med henblik på at gennemføre GMBM.

<sup>(13)</sup> Jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 87/2003/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

<sup>(14)</sup> Jf. punkt 2.6.

<sup>(15)</sup> Begrundelse for forslag til forordning 0017/2017 (COD).

<sup>(16)</sup> Jf. side 6 i begrundelsen.

<sup>(17)</sup> Denne artikel afspejler det faktum, at flyvninger inden for EØS er internationale flyvninger, og at CORSIA bør være den eneste markedsbaserede foranstaltning for international luftfart i overensstemmelse med ICAO's resolution fra 2016.

3.1.7. Bilag I ændres som en teknikalitet for at forlænge undtagelsen for ikkekommercielle luftfartøjsoperatører, der udleder mindre end 1 000 ton CO<sub>2</sub> pr. år fra 2020-2030. Disse operatører repræsenterer bare 0,2 % af alle emissioner, og inklusion af dem ville være en uforholdsmæssig stor administrativ byrde.

3.2. Debatten i forskellige fora og rapportering fra Kommissionen <sup>(18)</sup> afslører, at tre forhold kan give anledning til diskussioner:

3.2.1. Behovet for skærpede bestemmelser i EU ETS-direktivet for perioden 2017-2020. Ud over spørgsmål vedrørende den praktiske gennemførelse er det også tvivlsomt, om en så kontroversiel debat på et tidspunkt, hvor fokus bør være på gennemførelsen af GMBM, er hensigtsmæssig, eller om den ovenikøbet kan skade industriens konkurrenceevne og EU's position i internationale forhandlinger om teknikaliteterne ved GMBM. Det er desuden tvivlsomt, om ændringer i EU ETS på nuværende tidspunkt vil medføre en tilstrækkelig stor merværdi i form af CO<sub>2</sub>-besparelser til, at det kan berettiggøre internationale økonomiske, politiske og handelsmæssige risici. Sådanne overvejelser virker mildt sagt overilede, indtil der opnås større klarhed om perspektiverne ved CORSIA.

3.2.2. Behovet for at sætte en tidsfrist for den nye revision af EU ETS. Dette er forståeligt, eftersom gentagne ændringer af »stop the clock« ikke kan udgøre en endelig forskriftsmæssig løsning. Samtidig kendes CORSIA's endelige udformning ikke, ligesom det op mod 2020 vil skulle vurderes nærmere, hvordan CORSIA kan indarbejdes i EU's politik. Risikoen ved denne model er dog, at planlægningen påvirkes negativt, hvis de berørte parter ved, at reglerne er tidsbegrænsede, men ikke ved, om der kommer nye regler til erstatning af de gamle, eller om der indføres en bestemmelse om genindførelse af tidligere regler, der vil genoplive internationale handelstvister, som mange berørte parter ikke ønsker gentaget. Fordelen ved ikke at sætte en tidsfrist er, at Kommissionen kan færdiggøre sine konsekvensanalyser og revisioner, før den fremlægger en ændring af EU ETS-direktivet.

3.2.3. Behovet for hurtig konsensus mellem Europa-Parlamentet og Rådet. De to EU-institutioner bør ikke inddrages i langvarige diskussioner om tidligere virkninger af EU ETS. De bør derimod koncentrere de politiske drøftelser om den bedste metode til at fremme en harmoniseret og rettidig gennemførelse af GMBM. Drøftelserne af Kommissionens forslag bør være afsluttet før udgangen af 2017 for at undgå tilbagevenden til tidligere status.

4. Med sin unikke sammensætning og ekspertise har EØSU det optimale udgangspunkt for at tilføre den politiske debat det organiserede civilsamfunds synspunkter om miljømæssige, politiske, sociale og økonomiske konsekvenser af dette lovgivningsinitiativ. EØSU har derfor besluttet at følge op på denne udtalelse med en konference, der skal organiseres med deltagelse af alle relevante aktører.

Bruxelles, den 31. maj 2017.

Georges DASSIS  
Formand  
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---

<sup>(18)</sup> Resumé af konsekvensanalyse, der ledsager dokument om ændring af direktiv 2003/87/EF.