

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2003/87/EZ kako bi se nastavila postojeća ograničenja područja primjene za zrakoplovne djelatnosti i pripremila provedba globalne tržišno utemeljene mjere od 2021.

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

(2017/C 288/10)

Izvjestitelj: **Thomas KROPP**

Savjetovanje:	Vijeće, 21.2.2017. Parlament, 13.2.2017.
Pravni temelj:	članak 192. stavak 1. i članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Odluka Predsjedništva:	21.2.2017.
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za poljoprivredu, ruralni razvoj i zaštitu okoliša
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	17.5.2017.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	31.5.2017.
Plenarno zasjedanje br.:	526
Rezultat glasovanja (za/protiv/suzdržani):	192/0/2

1. Zaključci i preporuke

1.1. Iako će se izmjenama koje je Komisija predložila zadržati regulatorni okvir koji se odnosi samo na zračne prijevoznike za letove unutar EGP-a nakon 2017., predloženim se izmjenama utire put potpori i provedbi nenarušivog globalnog sustava „Sustav za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo” (CORSA) ⁽¹⁾ od 2020. pod vodstvom EU-a.

1.2. Odbor, uz određene rezerve, podržava prijedlog Komisije (Prijedlog). Ako se usvoji, ekološke težnje sustava trgovanja emisijama EU-a bit će niže od punog opsega koji taj sustav omogućuje, te bi kao takav u određenoj mjeri mogao biti na štetu domaćim klimatskim ciljevima EU-a i međunarodnim obvezama. Međutim, EU bi istodobno vjerodostojno iskazao svoju potporu globalnoj mjeri kako bi se globalni učinak ublažavanja mogao provoditi u najvećoj mogućoj mjeri.

1.3. Povećanje područja primjene postojećeg sustava trgovanja emisijama za zrakoplovstvo kako bi se obuhvatili svi odlazni letovi u EGP i iz njega stvorilo bi rizik od međunarodnih trgovinskih sporova o valjanosti jednostrane izvanteritorijalne primjene ciljeva EU-a te odgodilo proces postizanja konsenzusa u pogledu osiguravanja jedinstvene provedbe višestranog dogovorenog sustava.

1.4. Djelovanje EU-a potrebno je kako bi se izbjeglo narušavanje tržišnog natjecanja na jedinstvenom tržištu u zrakoplovstvu pri provedbi globalne tržišno utemeljene mjere u Europskoj uniji te kako bi se za sustav CORSA osigurao najveći mogući okolišni integritet temeljen na iskustvu sustava trgovanja emisijama. U političkoj raspravi o funkcionalnosti samostalnog napretka specifičnog za EU u obzir treba uzeti razvoj sustava CORSA te hoće li s vremenom postići ciljeve.

⁽¹⁾ Na plenarnom zasjedanju na 39. skupštini ICAO-a predloženo je donošenje konačne rezolucije o uvođenju sustava za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo.

1.5. Postoji potreba za hitnošću u tom zakonodavnom procesu. Prijedloge je potrebno donijeti prije kraja 2017. kako bi se pripreme mjere za provedbu sustava CORSIA mogle poduzeti početkom 2018. Propisi koji se posebno odnose na EU trebali bi se shvaćati te izmjenjivati i dopunjavati samo u kontekstu cilja da se promiču globalne tržišno utemeljene mjere. Odbor potiče Vijeće i Europski parlament da postojeći zamah zadrže do trenutka za pravodobnu provedbu sustava CORSIA na jedinstven i nenarušiv način.

1.6. Odbor podržava uravnotežen pristup koji zagovara Komisija, a kojim se održava povoljan položaj koji je Komisija izgradila sustavom trgovanja emisijama EU-a i istodobno globalni problem rješava globalno, čime se smanjuje daljnji rizik od istjecanja ugljika i nepovoljnijeg konkurentnog položaja za Europu. Od Komisije se traži da obavijesti potrošače da su emisije koje proizlaze iz međunarodnog zrakoplovstva globalni problem. Ako sve države članice Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva na odgovarajući način koriste sustav CORSIA, on će dovesti do ugljično neutralnog rasta koji povećanje prometa odjeljuje od rasta emisija, neovisno o tome gdje se odvija zračno putovanje.

1.7. Odbor je odlučio organizirati javnu konferenciju EGSO-a, uz sudjelovanje svih relevantnih dionika kako bi im pružio priliku da izraze mišljenje organiziranog civilnog društva u vezi s političkim, društvenim, gospodarskim i okolišnim posljedicama ove regulatorne inicijative.

2. Kontekst

2.1. Sustav trgovanja emisijama EU-a (EU ETS) uveden je 2005. i njime su postavljene granice za emisije industrijskih sektora unutar EGP-a. Ograničenje obuhvaća emisijske jedinice koje, u svojoj ukupnosti, odgovaraju količini CO₂ u tonama koja se smije ispuštati u okviru tog ograničenja. Opća se granica svake godine smanjuje za 1,74 %, čime se pogoduje industrijama koje trebaju manje emisijskih jedinica i obvezuju industrije onečišćivače da kupuju više emisijskih jedinica. Sustav zahtijeva da vlade utvrde kako postići ciljeve smanjenja emisija kojima se daje prednost, a da se smanje ukupne emisije CO₂ na razini EU-a.

2.2. Europska unija složila se 2008. da će zrakoplovstvo kao sektor od 2012. uključiti u svoj sustav trgovanja emisijama. Prvi je put određenom sektoru, a ne državi članici, dodijeljen zadatak pridržavanja ciljeva smanjenja emisija. Emisije u zrakoplovstvu privremeno su ograničene na razinu ispod njihova prosjeka između 2004. i 2006. Ograničenje za dozvole u zrakoplovstvu bilo je odvojeno od ograničenja za ukupne emisije u okviru sustava trgovanja emisijama EU-a. U skladu sa sustavom trgovanja emisijama za zrakoplovstvo, operateri zrakoplova bili su od 2012. obvezni podnijeti emisijske jedinice za svaku ispuštenu tonu CO₂ za letove u zračnu luku ili iz nje unutar EGP-a. Radi suočavanja s rastom prometa, a stoga i potrebe za rastom u sektoru zrakoplovstva, zračnim prijevoznicima odobreno je pravo na kupnju dodatnih zaliha emisijskih jedinica na dražbama kada su drugi sektori dozvole učinili dostupnima. Ograničenje za emisijske jedinice u zrakoplovstvu smanjeno je s 97 % povijesnih emisija (u razdoblju 2004. – 2006.) u 2012. na 95 % te osnove u fazi u razdoblju 2013. – 2020. U tom vremenskom okviru, 82 % emisijskih jedinica besplatno je dodijeljeno operaterima zrakoplova, a njih 15 % ponudit će se na dražbi.

2.3. Uključivanje zrakoplovstva u sustav trgovanja emisijama bilo je predmetom vrlo kontroverznih rasprava. Teškoće postoje zbog same prirode zrakoplovstva koje je međunarodna uslužna industrija čiji su emiteri CO₂ mobilni, što nacionalnim vladama otežava zadatak dodjeljivanja emisija CO₂ u određenom zračnom prostoru. Međutim, o nekoliko osnovnih problema nije raspravljeno na međunarodnoj razini:

2.3.1. Na zrakoplovstvo otpada najmanje 2 % globalnih emisija, a na međunarodno zrakoplovstvo 1,3 %.

2.3.2. Ni jedan sektor ne bi trebao biti izuzet od ublažavanja učinaka emisija na klimatske promjene i stoga je pomorski i zrakoplovni sektor potrebno uključiti u globalne sustave ublažavanja učinka CO₂ na klimatske promjene.

2.3.3. S vremenom je postignut konsenzus u pogledu toga da nepovoljnosti poreza na emisije CO₂ nadmašuju prednosti tržišno utemeljenih mjera. Porezi se plaćaju, u svojoj ukupnosti, od prvog dana, dok se sustavima kao što je sustav trgovanja emisijama unaprijed predviđaju besplatne emisijske jedinice kao poticaj za što je moguće veću učinkovitost i pretvaranje troška u izvor prihoda trgovanjem neiskorištenim emisijskim jedinicama. Nadalje, porezi po svojoj definiciji nisu usmjereni na cilj nego se isplaćuju u blagajnu nacionalnih vlada, dok se tržišno utemeljeni mehanizmi mogu kombinirati s mjerama neutralizacije u cilju izravne kompenzacije za emisije.

2.4. Glavni spor u pogledu uključivanja zrakoplovstva u sustav trgovanja emisijama EU-a u osnovici je izazvan zbog pitanja međunarodne primjene sustava. Komisija EU-a tvrdila je da se problem klimatskih promjena kao globalni fenomen ne može učinkovito riješiti samo regionalnim mjerama. Stoga je tražila provedbu sustava trgovanja emisijama EU-a za zrakoplovstvo za sve zračne prijevoznike za letove do zračnih luka u Europskoj uniji ili iz njih, neovisno o tome jesu li registrirani u određenoj državi članici. Međutim, jednostrano nametanje takvog mehanizma trećim zemljama u opreci je sa suverenitetom svake nacije širom svijeta. Zbog nepostojanja dvostranog ili višestranog međunarodnog sporazuma o uključivanju tržišno utemeljene mjere u usluge između suverenih nacija, upitno je na temelju koje pravne osnove bi EU mogao nametnuti bilo kakav takav sustav trećim zemljama. Sud Europske unije donio je 2016. godine⁽²⁾ odluku o zakonitosti nadležnosti EU-a za letove u treće zemlje i iz njih. Uz pravne izazove⁽³⁾, EU se suočio i s prijetnjom odmazde trgovinskim sankcijama od strane većih trgovinskih nacija.

2.5. Nekoliko velikih trgovinskih nacija, kao što su Kina, Brazil, SAD, Indija i Rusija, koordiniranim su se naporima suprotstavile jednostranoj provedbi sustava. Komisija je 12. studenoga 2012., zbog međunarodnog pritiska, izdala prijedlog o „zaustavljanju sata” na jednu godinu u pogledu sustava trgovanja emisijama u zrakoplovstvu. Vijeće i Europski parlament službeno su donijeli prijedlog o „zaustavljanju sata” u travnju 2013., netom prije obvezivanja zračnih prijevoznika da predaju emisijske jedinice za 2012. Time se područje primjene sustava trgovanja emisijama u zrakoplovstvu retroaktivno ograničilo na letove unutar EGP-a.

2.6. U ožujku 2014. donesena je Uredba(EU) br. 421/2014 Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁴⁾ kojom je primjena „zaustavljanja sata” unutar EGP-a produljena do kraja 2016. uz potpuni povrat na izvorno područje primjene sustava trgovanja emisijama (svi letovi do zračnih luka i iz njih unutar EGP-a), osim ako skupština ICAO-a u 2016. ne osigura dovoljno snažan napredak prema globalnom sustavu.

2.7. Iako je nekoliko nevladinih organizacija izrazilo sumnje u pogledu toga je li Sporazum dovoljan da posluži u korisne svrhe, naširoko se smatra da je Pariški sporazum Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama potpisan 12. prosinca 2015.⁽⁵⁾ u Parizu bio glavna prekretnica koja je dovela do međunarodnog konsenzusa u pogledu potrebe za daljnjom međunarodno koordiniranom mjerom ublažavanja učinka klimatskih promjena. Sporazum je poslužio kao pokretačka snaga za kolektivno djelovanje na svim razinama. Sve veći broj vlada potpisao je Sporazum u mjesecima nakon njegove objave⁽⁶⁾.

2.8. Pariški sporazum nastavak je Konvencije i prvi put ujedinjuje sve nacije zbog zajedničkog povoda, poduzimanja ambicioznih napora u cilju borbe protiv klimatskih promjena i prilagodbe učincima tih promjena, uz pojačanu potporu zemljama u razvoju kako bi i one mogle postići iste ciljeve. Kao takav, pruža novi smjer u globalnim naporima u području klime⁽⁷⁾.

2.8.1. Središnji cilj Pariškog sporazuma jest jačanje globalnog odgovora na prijetnju klimatskih promjena održavanjem rasta globalne temperature na razini znatno ispod 2 °C u odnosu na predindustrijske razine i nastavljanjem napora u cilju da se porast temperature dodatno ograniči na 1,5 °C. Osim toga, sporazumom se nastoji osnažiti sposobnost zemalja da se suoče s učincima klimatskih promjena. Kako bi se postigli ti ambiciozni ciljevi, uspostavljaju se odgovarajući financijski mehanizmi, novi tehnološki okvir i poboljšani okvir za izgradnju kapaciteta, čime se podupiru mjere zemalja u razvoju i najosjetljivijih zemalja u skladu s njihovim vlastitim nacionalnim ciljevima. Sporazum također osigurava veću transparentnost mjera i potpora putem snažnijeg okvira za transparentnost⁽⁸⁾.

⁽²⁾ Dokument 62015CJO272 – Presuda suda (četvrto vijeće) od 21. prosinca 2016., Predmet C-272/15

⁽³⁾ Nakon odluke iz 2008. o uključivanju zrakoplovstva u sustav trgovanja emisijama EU-a od 2012., prijevoznik iz SAD-a vodio je spor u UK-u tvrdeći da je sustav trgovanja emisijama nezakonit u skladu s međunarodnim pravom.

⁽⁴⁾ SL L 129, 30.4.2014., str. 1.

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

⁽⁶⁾ Od 197 članica Konvencije, njih 43 ratificiralo je Sporazum. Dana 5. listopada 2016. postignut je prag za stupanje na snagu Pariškog sporazuma. Pariški sporazum stupio je na snagu 4. studenoga 2016. Prvo zasjedanje konferencije članica koje je predstavljalo sastanak potpisnica Pariškog sporazuma (CMA 1) održano je u Marakešu u Maroku od 15. – 18. studenoga 2016.

⁽⁷⁾ Tekst je preuzet s internetske stranice UNFCCC-a.

⁽⁸⁾ Dodatne informacije o ključnim aspektima Sporazuma dostupne su ovdje.

2.8.2. U Pariškom sporazumu od svih se potpisnica zahtijeva da se izjasne o doseg napora koje mogu uložiti putem doprinosa određenih na nacionalnoj razini te da te napore ojačaju u predstojećim godinama. To uključuje obvezu da sve potpisnice redovito izvješćuju o svojim emisijama i provedbenim namjerama⁽⁹⁾. Potpisnice će 2018. provesti pregled kolektivnih napora s obzirom na napredak prema cilju utvrđenom u Pariškom sporazumu i obavijestiti o pripremi doprinosa određenih na nacionalnoj razini. Svakih pet godina predviđen je i globalni pregled kako bi se ocijenio kolektivan napredak prema postizanju cilja Sporazuma i kako bi potpisnice izvijestile o daljnjim pojedinačnim mjerama.

2.9. Naširoko se smatra da je Pariški sporazum dao zamah za ishod skupštine ICAO-a 2016., konkretno u pogledu civilnog zrakoplovstva⁽¹⁰⁾. Nakon tri godine pregovora u razdoblju nakon 38. skupštine ICAO-a 2013., države članice ICAO-a složile su se 6. listopada da će provesti globalnu tržišno utemeljenu mjeru radi kompenzacije rasta emisija u međunarodnom zrakoplovstvu nakon 2020. Na plenarnom zasjedanju donesena je Rezolucija o uvođenju sustava za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA)⁽¹¹⁾. U okviru tog sustava od zračnih se prijevoznika zahtijeva da neutraliziraju neke od svojih emisija, no ne nužno da smanje vlastite emisije.

2.10. U skladu s rezolucijom skupštine, prosječna razina emisija CO₂ iz međunarodnog zrakoplovstva obuhvaćena sustavom u razdoblju od 2019. do 2020. predstavlja osnovu za ugljično neutralan rast od 2020. u odnosu na koju se emisije uspoređuju u narednim godinama. U svakoj godini od 2021., kada emisije CO₂ iz međunarodnog zrakoplovstva obuhvaćene sustavom prijeđu prosječne osnovne vrijednosti emisija iz 2019. i 2020., ta razlika predstavlja zahtjeve za sektor u pogledu neutralizacije za tu godinu.

2.11. ICAO je nakon faze uvođenja provedbe odlučio uvesti prilagodbe s obzirom na posebne okolnosti i odgovarajuće sposobnosti (SCRC) država s kojima je u kontaktu. Sustav će otpočetak biti dobrovoljan te će u njemu potom sudjelovati sve države uz iznimku određenih izuzetih država.

ICAO je odlučio slijediti pristup koji se temelji na rutama kako bi se utjecaj sustava CORSIA na tržišno natjecanje među operatorima sveo na najmanju moguću mjeru. Rute na koje se odnose izuzeća važit će za svakog za svakog zračnog prijevoznika koji leti na njima.

2.12. Pokusna faza (2021. – 2023.) i prva faza (2024. – 2026.) primjenjuje se na države koje dobrovoljno žele sudjelovati. Zaključno s 12. listopadom 2016., 66 država namjerava otpočetak dobrovoljno sudjelovati u globalnom tržišno utemeljenom mehanizmu. Druga faza (2027. – 2035.) primjenjuje se na sve države osim na one izuzete, osim u slučaju kada one žele dobrovoljno sudjelovati. EGSO pozdravlja ovaj dogovor; međutim, zbog njegove dobrovoljne naravi, drugi bi sektori možda morali nadoknaditi razlike kako bi se poštovali ciljevi EU-a na području klime.

2.13. Temelji sustava CORSIA, koje ICAO treba dogovoriti i objaviti, jesu metodologija za praćenje, prijavu i provjeru pojedinačnih emisija operatera (MRV), kriteriji za emisijske jedinice (EUC) i registri. Međutim, ICAO će osigurati sredstva za sve države za potrebe uspostave potrebne infrastrukture⁽¹²⁾. Dogovor o detaljima ovih aspekata još nije postignut, a oni će biti ključni za učinkovitost sustava CORSIA te bi trebali biti u skladu s ambicioznim ciljevima.

2.14. Zračni prijevoznici moći će ispuniti svoje zahtjeve u pogledu neutralizacije kupnjom kredita na tržištu ugljika. Stoga će se emisijske jedinice (jedna jedinica jednaka je 1 toni CO₂) smanjivati izvan međunarodnog zrakoplovnog sektora. Koncept EUC-ova tek je potrebno razraditi. Ključno je zajamčiti da će tona CO₂ koju ispušta operator zrakoplova doista biti istovjetna toni CO₂ sačuvanoj u drugom sektoru.

⁽⁹⁾ Dodatne informacije o doprinosima određenima na nacionalnoj razini dostupne su ovdje.

⁽¹⁰⁾ Ne postoji istovjetna međunarodna podorganizacija UN-a koja se bavi emisijama iz vojnog zrakoplovstva. Isto tako, sustav trgovanja emisijama EU-a ne uključuje emisije iz vojnog zrakoplovstva. Iako očito uz izuzimanje letova na službenoj misiji, studijska je skupina izrazila zanimanje za procjenu učinka vojnih letova za obučavanje na razinu CO₂. Javne informacije o emisijama iz vojnog zrakoplovstva nisu prikupljene, kako na regionalnoj i nacionalnoj, tako ni na globalnoj razini.

⁽¹¹⁾ CORSIA je jedan od elemenata skupa mjera kojim se rješava pitanje tehnologije zrakoplova i motora, djelovanja i održivih alternativnih goriva kao novih izvora energije.

⁽¹²⁾ Uz to je dodan detaljan popis svih zahtjeva u okviru Dodatka 1.

2.15. S obzirom na rasprave unutar ICAO-a koje su trajale dulje od jednog desetljeća, Sporazum postignut 2016. priznat je kao povijesni sporazum. Njime su usuglašene razlike koje su u prošlosti opetovano dovodile do neuspjeha u postizanju konsenzusa. Razlike u mišljenjima država članica ICAO-a postoje zbog različite gospodarske zrelosti dotične nacije, kao i zbog njezine gospodarske snage i opće politike u području zaštite okoliša. Velik broj država koje se pripremaju da otpočetak budu uključene u sustav CORSIA stvorit će zamah koji će dovesti do toga da se i druge države uključe u sustav. Međutim, tek predstoji postići sporazume u pogledu sustava CORSIA, do 1. siječnja 2019. o MRV-u, o EUC-u do 2018., o provedbi regulatornog okvira do 2020. te o provedbi registra do siječnja 2021.

3. Ocjena Prijedloga

3.1. Ako se Uredba (EU) br. 421/2014 ne izmijeni, postojeći tekst imat će učinak povrata sustava trgovanja emisijama EU-a za zrakoplovstvo na njegovo izvorno područje primjene i time obuhvaćati sve međunarodne letove do zračnih luka i iz njih u EGP-u. To bi značilo da bi operateri zrakoplova trebali predati emisijske jedinice za sve svoje emisije u treće zemlje i iz njih do 30. travnja 2018.⁽¹³⁾ Kako je prethodno istaknuto⁽¹⁴⁾, Uredba (EU) br. 421/2014 obustavljena je sve do provedbe ocjenjivanja ishoda skupštine ICAO-a iz 2016. Komisija u svojoj ocjeni⁽¹⁵⁾ smatra da je rezolucija ICAO-a o načelima globalnog tržišno utemeljenog mehanizma (GMBM) u skladu s ciljevima i politikama kojima EU teži. Stoga je tekst Uredbe (EU) br. 421/2014 potrebno izmijeniti kako bi se ponovno izbjegla provedba instrumenta EU-a unatoč konsenzusu u EU-u pogledu GMBM-a. Prijedlog Komisije temelji se na sljedećim razmatranjima:

3.1.1. Format

S obzirom na ograničeno vrijeme za dovršetak zakonodavnog procesa, Komisija predlaže da bi mjera trebala biti u obliku Uredbe koja bi bila izravno primjenjiva na sve države članice i u potpunosti obvezujuća kako bi sve države članice mogle na jedinstven način primijeniti i provesti izmjene prije stupanja na snagu rokova za usklađenost u ožujku i travnju 2018.

3.1.2. Ocjena učinka⁽¹⁶⁾

Komisija daje prednost održavanju postojećeg stanja, tj. nastavku postojeće primjene sustava trgovanja emisijama EU-a za letove unutar EGP-a u razdoblju 2017. – 2020. (stoga bez povrata na izvorno područje primjene za međunarodne letove od 2017.). Komisija potvrđuje da je sustav trgovanja emisijama EU-a sa svojim postojećim područjem primjene unutar EGP-a doprinio smanjenju emisija u iznosu od otprilike 17 milijuna tona CO₂ godišnje te da zrakoplovstvo stoga doprinosi ciljevima u pogledu klimatskih promjena kao i drugi sektori. Nadalje, Komisija potvrđuje da bi treće zemlje pozdravile zadržavanje područja primjene ograničenog na područje unutar EGP-a te da bi to omogućilo usredotočivanje na provedbu nužnih koraka za provedbu GMBM-a na pravodoban i usklađen način.

3.1.3. Rokovi

Komisija predlaže da se primjena pristupa na temelju „zaustavljanja sata” učinkovito produlji na razdoblje nakon 2016., tako da se na isti način primjenjuje od 2017. kao u 2016. i ICAO-u pruži mogućnost za uspostavu potrebnih alata za učinkovitu primjenu GMBM-a. Komisija bi potom provela daljnje ocjenjivanje i preispitivanje sustava trgovanja emisijama EU-a za razdoblje nakon 2020. Nisu utvrđeni datumi isteka za ovu novu reviziju Uredbe.

3.1.4. Članak 28. točka (a) izmjenjuje se tako da se odstupanja za međunarodne letove do zračnih luka i iz njih unutar EGP-a produljuju na razdoblje nakon 2016., dok letovi unutar EGP-a ostaju obuhvaćeni.

3.1.5. Uvodi se novi članak 28. točka (b) kao priprema za uvođenje GMBM-a. Ovaj članak povezuje provedbu GMBM-a s obvezom Komisije da izvješćuje Europski parlament o stanju provedbe i mjeri u kojoj sustav trgovanja emisijama EU-a zahtijeva izmjene kako bi isto tako bio u potpunosti primjenjiv u EGP-u⁽¹⁷⁾.

3.1.6. Člankom 28. točkom (c) Komisija se ovlašćuje za donošenje mehanizama za MRV za potrebe provedbe GMBM-a.

⁽¹³⁾ Kako se navodi u Direktivi 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

⁽¹⁴⁾ Vidjeti stavak 2.6.

⁽¹⁵⁾ Obrazloženje Prijedloga za uredbu 0017/2017 (COD).

⁽¹⁶⁾ Vidjeti Obrazloženja, stranica 6.

⁽¹⁷⁾ Ovaj članak odražava činjenicu da su letovi unutar EGP-a međunarodni letovi te da bi sustav CORSIA trebao biti jedina tržišno utemeljena mjera za međunarodno zrakoplovstvo, u skladu s rezolucijom ICAO iz 2016.

3.1.7. Kao tehnička pojedinost, Prilog I. izmjenjuje se proširenjem izuzeća za nekomercijalne zrakoplove koji ispuštaju manje od 1 000 tona CO₂ godišnje od 2020. do 2030. Na njih otpada samo 0,2 % svih emisija i njihovo bi uključivanje predstavljalo nerazmjerno administrativno opterećenje.

3.2. Rasprave na raznim forumima, i prema izvješćima Komisije⁽¹⁸⁾, ukazuju na moguće kontroverze u pogledu triju pitanja:

3.2.1. Potreba za strožim odredbama u Direktivi o sustavu trgovanja emisijskim jedinicama EU-a za razdoblje 2017. – 2020. Uz pitanja u pogledu praktičnosti, nameće se i pitanje je li takva kontroverzna rasprava, u vrijeme kada bi se trebalo usredotočiti se na provedbu GMBM-a, korisna ili čak štetna za konkurentnost industrije i položaj EU-a u međunarodnim pregovorima o tehničkim pojedinostima GMBM-a. Nadalje, dvojbeno je bi li izmjene sustava trgovanja emisijama EU-a u ovoj fazi pružile dostatnu dodanu vrijednost u pogledu smanjenja CO₂ radi opravdanja za globalne gospodarske, političke i trgovinske rizike. Takva se razmatranja u najmanju ruku čine preuranjenima sve dok se ne postigne veća jasnoća u pogledu perspektiva koje pruža sustav CORSIA.

3.2.2. Potreba za uspostavom vremenskog ograničenja za novu reviziju sustava trgovanja emisijskim jedinicama EU-a. To je razumljivo jer opetovane izmjene u kontekstu zaustavljanja sata ne mogu postati konačni način regulative. Konačni oblik sustava CORSIA još je nepoznat te će uključivanje sustava CORSIA u politike EU-a trebati biti procijenjeno oko početka 2020. godine. Međutim, inherentni rizik je u tome da planiranje stabilnosti trpi ako dionici znaju da je uredba vremenski ograničena, a ne znaju hoće li nova uredba zamijeniti staru ili će opet biti na snazi stara odredba koja bi ponovno pokrenula međunarodne trgovinske sporove za koje mnogi dionici ne žele da se ponove. Nepostojanje vremenskog ograničenja ima upečatljivu prednost u tome što Komisija može dovršiti svoje ocjenjivanje učinka i preispitivanja prije predočavanja izmjene Direktive o sustavu trgovanja emisijskim jedinicama EU-a.

3.2.3. Potreba za brzim konsenzusom između Europskog parlamenta i Vijeća. Nijedna od tih dviju institucija EU-a ne bi trebala biti uvučena u rasprave o prošlim učincima sustava trgovanja emisijama EU-a, već bi nego svoje političke rasprave obje trebale usmjeriti na najbolji način za promicanje usklađene i pravodobne provedbe GMBM-a. Razmatranja prijedloga Komisije EU-a trebalo bi dovršiti prije konca 2017. kako bi se izbjegao povratak na prethodno stanje.

4. Zbog svog jedinstvenog sastava i stručnosti, EGSO je u idealnom položaju da u političku raspravu uvede stajališta organiziranog civilnog društva o političkim, društvenim, gospodarskim i ekološkim posljedicama ove regulatorne inicijative. EGSO je stoga odlučio da uz ovo mišljenje organizira i konferenciju u kojoj bi sudjelovali svi relevantni dionici.

Bruxelles, 31. svibnja 2017.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Georges DASSIS

⁽¹⁸⁾ Izvršni sažetak ocjene učinka kao prilog uz dokument o izmjeni Direktive 2003/87/EZ.