

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru — Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES na účely pokračovania súčasných obmedzení rozsahu pôsobnosti v súvislosti s leteckými činnosťami a prípravy na vykonávanie globálneho trhového opatrenia od roku 2021

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

(2017/C 288/10)

Spravodajca: **Thomas KROPP**

Konzultácia	Rada 21. 2. 2017 Európsky parlament 13. 2. 2017
Právny základ	článok 192 ods. 1 a článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Rozhodnutie predsedníctva	21. 2. 2017
Príslušná sekcia	sekcia pre poľnohospodárstvo, rozvoj vidieka a životné prostredie
Prijaté v sekcii	17. 5. 2017
Prijaté v pléne	31. 5. 2017
Plenárne zasadnutie č.	526
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	192/0/2

1. Závbery a odporúčania

1.1. Napriek tomu, že zmeny, ktoré navrhla Komisia, budú mať za následok zachovanie regulačného rámca špecifického len pre letecké spoločnosti, ktoré prevádzkujú lety v Európskom hospodárskom priestore (EHP) po roku 2017, navrhované zmeny vytvárajú podmienky na podporu a uplatňovanie hospodársku súťaž nenarúšajúceho celosvetového systému kompenzácie a znižovania emisií CO₂ pre medzinárodné letectvo (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA*) ⁽¹⁾ pod vedením EÚ od roku 2020.

1.2. Výbor súhlasí s návrhom Komisie (ďalej len „návrh“) s určitými výhradami. Ak bude návrh prijatý, environmentálne ambície systému EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) by boli nižšie ako celý rozsah EU ETS a takýto systém by bol do istej miery negatívny z hľadiska dosiahnutia interných cieľov EÚ v oblasti klímy aj medzinárodných záväzkov, no zároveň by EÚ hodnoverne preukázala svoju podporu globálnemu opatreniu, vďaka ktorému by sa mohol dosahovať vplyv zmierňovania na celom svete.

1.3. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti súčasného EU ETS pre leteckú dopravu tak, aby zahŕňal všetky prílety a odlety do/ z EHP, by viedlo k riziku sporov v rámci medzinárodného obchodu o platnosti jednostranného, extrateritoriálneho uplatňovania cieľov EÚ a oddialilo by proces budovania konsenzu, ktorým sa má zabezpečiť jednotné vykonávanie viacstranne dohodnutého systému.

1.4. Sú potrebné opatrenia EÚ, aby sa pri vykonávaní globálneho trhového opatrenia v Európskej únii predišlo narúšaniu hospodárskej súťaže v rámci jednotného trhu v oblasti letectva a aby sa na základe skúseností so systémom EU ETS zabezpečila čo najväčšia environmentálna integrita systému CORSIA. V politickej diskusii o funkčnosti samostatného európskeho postupu sa musí zohľadniť vypracovávanie systému CORSIA a otázka, či nakoniec splní svoje ciele.

⁽¹⁾ Plénium na 39. zasadnutí zhromaždenia ICAO odporučilo prijať konečné uznesenie, ktorým sa zavádza systém kompenzácie a znižovania emisií CO₂ pre medzinárodné letectvo (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*).

1.5. Treba urýchliť legislatívny proces. Návrhy je potrebné prijať do konca roka 2017, aby sa na začiatku roku 2018 mohli realizovať prípravné opatrenia na zavedenie systému CORSIA. Právne predpisy platné v EÚ by sa mali preskúmať a meniť len na účely podpory globálnych trhových opatrení. Výbor vyzýva Radu a Európsky parlament, aby nepoľavovali v úsilí a zaviedli systém CORSIA včas, jednotne a takým spôsobom, aby nenarúšal hospodársku súťaž.

1.6. Výbor podporuje vyvážený prístup, ktorý zastáva Komisia a v ktorom sa zachováva pákový efekt, ktorý Komisia v rámci EU ETS vytvorila, pričom globálna otázka sa v ňom rieši globálnym spôsobom, takže znižuje pretrvávajúce riziko úniku uhlíka a konkurenčné nevýhody pre Európu. Komisia bola požiadaná, aby informovala spotrebiteľov o tom, že emisie pochádzajúce z medzinárodnej leteckej dopravy sú celosvetovou záležitosťou. Ak sa budú všetky členské štáty Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) náležite zaoberať systémom CORSIA, tento systém umožní uhlíkovo neutrálny rast, ktorý by oddelil rast dopravy od nárastu emisií, a to bez ohľadu na to, kde sa letecká doprava uskutočňuje.

1.7. Výbor sa rozhodol zorganizovať verejnú konferenciu EHSV za účasti všetkých relevantných zainteresovaných strán, a poskytnúť im tak možnosť vyjadriť názory organizovanej občianskej spoločnosti týkajúce sa politických, sociálnych, hospodárskych a environmentálnych dôsledkov tejto regulačnej iniciatívy.

2. Súvislosti

2.1. Systém EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) bol zavedený v roku 2005 a určil sa ním strop emisií pochádzajúcich z priemyselných odvetví v rámci EHP. Tento strop pozostáva z kvót, ktoré sa spolu rovnajú množstvu ton CO₂, ktoré možno v rámci stropu emitovať. Všeobecný strop sa každoročne znižuje o 1,74 %, čo je výhodné pre priemyselné odvetvia, ktoré potrebujú nižšie kvóty, a znečisťujúce odvetvia to núti kupovať viac kvót. V rámci systému sa od vlád požaduje, aby stanovili, ako možno dosiahnuť prednostné ciele zníženia emisií tak, aby sa znížili celkové emisie CO₂ v EÚ.

2.2. EÚ sa v roku 2008 dohodla, že do ETS bude od roku 2012 zaradený aj sektor letectva. Po prvýkrát bol dodržiavaním cieľov zníženia emisií poverený nejaký sektor, a nielen členské štáty. Strop pre emisie z leteckej dopravy bol v období rokov 2004 – 2006 provizórne stanovený pod ich priemernou úroveň. Strop pre povolenia v letectve bol oddelený od stropu pre celkové emisie v rámci EU ETS. Podľa ETS pre leteckú dopravu boli prevádzkovatelia lietadiel od roku 2012 povinní odovzdávať emisné kvóty za každú tonu CO₂ emitovanú v rámci letov na letiská v EHP a z nich. S cieľom vyrovnáť sa s nárastom dopravy, a tým aj potrebou rastu leteckej dopravy bolo leteckým dopravcom poskytnuté právo kúpiť ďalšie zásoby kvót na aukciách, do ktorých dali k dispozícii povolenia ostatné sektory. Strop pre kvóty pre leteckú dopravu sa znížil z 97 % historických emisií (z rokov 2004 – 2006) v roku 2012 na 95 % tohto základu v období rokov 2013 – 2020. Počas tohto časového rámca sa 82 % kvót pridáva prevádzkovateľom lietadiel bezodplatne a 15 % sa získava na aukciách.

2.3. Zaradenie leteckej dopravy do systému obchodovania s emisiami je predmetom veľmi kontroverzných diskusií. Ťažkosti vyplývajú zo samotnej podstaty leteckej dopravy ako medzinárodného odvetvia služieb, ktorého zdroje emisií CO₂ sú mobilné, takže poveriť úlohou pridelovania emisií CO₂ v danom vzdušnom priestore vládu určitého štátu je zložité. Niektoré základné otázky sú však na medzinárodnej úrovni nesporné:

2.3.1. Letecká doprava zodpovedá prinajmenšom za 2 % globálnych emisií a medzinárodná letecká doprava z toho predstavuje 1,3 %.

2.3.2. Žiadne odvetvie by nemalo byť oslobodené od zmierňovania účinkov emisií na zmenu klímy, takže odvetvia námornej a leteckej dopravy by mali byť zapojené do globálnych systémov na zmierňovanie vplyvu CO₂ na zmenu klímy.

2.3.3. Časom sa dospelo k zhode, že nevýhody zdaňovania emisií CO₂ prevažujú nad výhodami trhov orientovaných opatrení. Dane sa v plnej výške platia od prvého dňa, kým v systémoch ako ETS sa predpokladá, že ako stimul budú čo najúčinnnejšie počiatkové bezodplatné kvóty a že prostredníctvom obchodovania s nevyužitými kvótami sa z nákladov stane zdroj príjmov. Dane navyše nie sú založené na cieľoch, ale platia sa do štátnych pokladníc, kým trhové mechanizmy môžu byť spojené s kompenzačnými opatreniami na priamu kompenzáciu emisií.

2.4. Spor o začlenenie leteckej dopravy do EU ETS sa sústredil najmä na otázku uplatňovania systému na medzinárodnej úrovni. Európska komisia zastávala názor, že zmenu klímy ako celosvetový fenomén nemožno účinne riešiť len prostredníctvom regionálnych opatrení. Preto požadovala uplatňovanie EU ETS pre leteckú dopravu pre všetkých leteckých dopravcov lietajúcich na letiská/z letísk v Európskej únii bez ohľadu na to, či sú registrovaní v nejakom členskom štáte. Jednostranné uloženie požiadavky takéhoto mechanizmu na tretie krajiny je však v rozpore so zvrchovanosťou jednotlivých štátov vo svete. Keďže neexistuje dvojstranná alebo viacstranná medzinárodná dohoda o zavedení trhového opatrenia pre služby medzi zvrchovanými štátmi, stále nie je jasné, podľa akého právneho základu by Európska únia mohla tretím krajinám uložiť povinnosť používať takýto systém. Európsky súdny dvor potvrdil zákonnosť zahrnutia letov do tretích krajín a z tretích krajín zo strany EÚ v roku 2016 ⁽²⁾. Okrem právnych výziev ⁽³⁾ čelila EÚ aj hrozbe odvvetných obchodných sankcií zo strany štátov s významným obchodom.

2.5. Viacero obchodných veľmocí, ako sú Čína, Brazília, USA, India a Rusko, spojilo svoje úsilie s cieľom protestovať proti jednostrannému uplatňovaniu systému. Na základe medzinárodného tlaku vydala Komisia 12. novembra 2012 návrh na odloženie účinnosti ETS pre leteckú dopravu o jeden rok. Návrh na odloženie účinnosti formálne prijali v apríli 2013 Rada a Európsky parlament tesne predtým, ako sa od leteckých dopravcov požadovalo odovzdanie kvót za rok 2012. So spätnou platnosťou sa obmedzil rozsah pôsobnosti ETS pre leteckú dopravu na lety v rámci EHP.

2.6. V marci 2014 bolo prijaté nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 421/2014 ⁽⁴⁾, ktorým sa predĺžilo odloženie účinnosti s rozsahom pôsobnosti v rámci EHP do konca roka 2016, keď by sa malo vrátiť k pôvodnému rozsahu pôsobnosti ETS (všetky lety na letiská a z letísk v EHP), pokiaľ zhromaždenie ICAO v roku 2016 nezabezpečí dostatočne výrazný pokrok smerom ku globálnemu systému.

2.7. Prevláda všeobecný názor, že Parížska dohoda na základe Rámcového dohovoru OSN o zmene klímy podpísaná 12. decembra 2015 ⁽⁵⁾ v Paríži predstavovala významný prielom smerom k medzinárodnému konsenzu o potrebe ďalších medzinárodne koordinovaných opatrení na zmiernenie vplyvu na zmenu klímy, hoci viacero MVO pochybovalo o tom, či je dohoda dostatočná na splnenie praktických účelov. Dohoda poslúžila ako katalyzátor spoločnej činnosti na všetkých úrovniach. V mesiacoch nasledujúcich po jej zverejnení ⁽⁶⁾ začalo dohodu podpisovať čoraz viac vlád.

2.8. Parížska dohoda vychádza z dohovoru a vôbec prvýkrát združuje všetky národy, aby sa usilovali o ambicióznú spoločnú vec, a to boj proti zmene klímy a prispôbenie sa jej vplyvom, pričom by v tomto úsilí mali dôraznejšie pomáhať rozvojovým krajinám. Dohoda sama osebe predstavuje nové smerovanie celosvetového úsilia v oblasti klímy ⁽⁷⁾.

2.8.1. Ústredným cieľom Parížskej dohody je posilniť globálnu reakciu na hrozbu zmeny klímy tým, že sa celkový nárast teploty podarí udržať pod úrovňou 2 stupňov Celzia v porovnaní s hodnotami z predindustriálneho obdobia, a pokračovať v úsilí ešte viac obmedziť zvýšenie teploty, a to na 1,5 stupňa Celzia. Ďalej je cieľom dohody posilnenie schopnosti krajín vyrovnávať sa s účinkami zmeny klímy. Na dosiahnutie týchto ambiciózných cieľov sa prijme vhodný finančný mechanizmus, nový technologický rámec a posilnený rámec pre budovanie kapacít, čím sa podporí činnosť v rozvojových a najzraniteľnejších krajinách v súlade s ich vlastnými národnými cieľmi. V dohode sa takisto stanovuje lepšia transparentnosť činností a podpory prostredníctvom pevnejšieho rámca pre transparentnosť ⁽⁸⁾.

⁽²⁾ Dokument 62015CJ0272 uverejnený v úradnom vestníku – Rozsudok Súdneho dvora (štvrtá komora) z 21. decembra 2016 vo veci C-272/15.

⁽³⁾ Po rozhodnutí z roku 2008 zahrnúť od roku 2012 leteckú dopravu do systému EU ETS podal dopravca z USA v Spojenom kráľovstve súdnu žalobu s tvrdením, že ETS je z hľadiska medzinárodného práva nezákonný.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 139, 30.4.2014, s. 1.

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

⁽⁶⁾ Zo 197 strán dohovor ratifikovalo 43 strán. Dňa 5. októbra 2016 bol dosiahnutý minimálny počet na nadobudnutie platnosti Parížskej dohody. Parížska dohoda nadobudla platnosť 4. novembra 2016. Prvé zasadnutie konferencie zmluvných strán, ktoré slúžilo ako stretnutie strán Parížskej dohody (CMA 1) sa konalo 15. – 18. novembra 2016 v Marrákeši (Maroko).

⁽⁷⁾ Text prevzatý z webového sídla UNFCCC.

⁽⁸⁾ Ďalšie informácie o kľúčových prvkoch dohody možno nájsť tu.

2.8.2. V Parížskej dohode sa od všetkých zmluvných strán požaduje, aby prostredníctvom „vnútroštátne stanovených príspevkov“ preukázali svoje najlepšie úsilie a aby toto úsilie v ďalších rokoch posilnili. To zahŕňa požiadavky, aby všetky zmluvné strany pravidelne vykazovali stav svojich emisií a úsilie o vykonávanie dohody⁽⁹⁾. Zmluvné strany v roku 2018 zhodnotia spoločné úsilie súvisiace s pokrokom pri plnení cieľov stanovených v Parížskej dohode a informujú o príprave vnútroštátne stanovených príspevkov. Každých päť rokov sa takisto bude globálne vyhodnocovať spoločný pokrok pri dosahovaní cieľa dohody a informovať o ďalších individuálnych činnostiach zmluvných strán.

2.9. Prevláda všeobecný názor, že Parížska dohoda umožnila dosiahnuť výsledok na zhromaždení ICAO v roku 2016, najmä v oblasti civilného letectva⁽¹⁰⁾. Po troch rokoch rokovaní nasledujúcich po 38. zhromaždení ICAO v roku 2013 sa členské štáty ICAO 6. októbra dohodli na zavedení globálneho trhového opatrenia na kompenzáciu rastu emisií v medzinárodnom letectve po roku 2020. Plénum prijalo uznesenie, ktorým sa zavádza systém kompenzácie a znižovania emisií CO₂ pre medzinárodné letectvo (CORSIA)⁽¹¹⁾. V rámci tohto systému sa od leteckých dopravcov požaduje, aby kompenzovali určité množstvo svojich emisií, pričom však nemusia znižovať vlastné emisie.

2.10. Podľa uznesenia zhromaždenia predstavuje priemerná úroveň emisií CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy, ktorých sa bude týkať systém v rokoch 2019 – 2020, základ pre uhlíkovo neutrálny rast od roku 2020, s ktorým sa budú porovnávať emisie v nasledujúcich rokoch. Keď v akomkoľvek roku od roku 2021 prekročia emisie CO₂ z medzinárodnej leteckej dopravy patriace do systému priemerné základné emisie z rokov 2019 – 2020, predstavuje tento rozdiel požiadavky na kompenzáciu pre odvetvie za daný rok.

2.11. ICAO sa na základe postupného vykonávania rozhodla zohľadniť osobitné okolnosti a príslušné možnosti zmluvných štátov. Systém bude od začiatku dobrovoľný a zapoja sa doň všetky štáty s výnimkou niektorých oslobodených štátov.

ICAO sa rozhodla postupovať podľa postupu založeného na trasách s cieľom minimalizovať vplyv systému CORSIA na konkurencieschopnosť poskytovateľov služieb. Trasy, ktorých sa týkajú výnimky, budú oslobodené pre všetkých leteckých dopravcov, ktorí na nich pôsobia.

2.12. Pilotná fáza (2021 – 2023) a prvá fáza (2024 – 2026) sa týkajú štátov, ktoré sa rozhodli dobrovoľne do nich zapojiť. Od 12. októbra 2016 má 66 štátov v úmysle dobrovoľne sa od začiatku zapojiť do vykonávania globálneho trhového opatrenia. Druhá fáza (2027 – 2035) sa bude týkať všetkých štátov okrem oslobodených štátov, s výnimkou prípadu, že by sa chceli dobrovoľne zapojiť. EHSV víta túto dohodu, avšak iné odvetvia budú možno musieť vzhľadom na jej dobrovoľný charakter kompenzovať rozdiel, aby sa splnili ciele EÚ v oblasti klímy.

2.13. Základnými prvkami systému CORSIA, na ktorých sa musí ICAO dohodnúť a zverejniť ich, sú metodika monitorovania, vykazovania a overovania emisií jednotlivých prevádzkovateľov (MRV), kritériá pre emisnú jednotku (EUC) a registre. ICAO však všetkým členským štátom poskytne zdroje na to, aby mohli vybudovať potrebnú infraštruktúru⁽¹²⁾. Zatiaľ neboli dohodnuté podrobnosti týchto aspektov, ktoré budú kritické z hľadiska environmentálnej efektívnosti systému CORSIA, čo by malo byť v súlade s ambicióznymi štandardmi.

2.14. Leteckí dopravcovia budú môcť splniť svoje kompenzačné požiadavky zakúpením kompenzačných kreditov na trhu s uhlíkom. Emisná jednotka (jedna jednotka sa rovná 1 tona CO₂) sa tak zníži mimo odvetvia medzinárodnej leteckej dopravy. Kritériá pre emisnú jednotku sa ešte musia vypracovať. Kľúčovou úlohou bude zabezpečiť, aby sa tona CO₂ emitovaná prevádzkovateľom lietadla skutočne rovnala tona CO₂ ušetrenej v inom sektore.

⁽⁹⁾ Ďalšie informácie o vnútroštátne stanovených príspevkoch možno nájsť tu.

⁽¹⁰⁾ Neexistuje žiadna ekvivalentná medzinárodná nižšia organizácia OSN, ktorá by sa zoberala emisiami z vojenských lietadiel. Emisie z vojenských lietadiel sa neupravujú ani v rámci EU ETS. Samozrejme s výnimkou letov v rámci oficiálnych misií študijná skupina vyjadrila záujem o hodnotenie vplyvu vojenských cvičných letov na hladiny CO₂. O emisiách z vojenských lietadiel sa na regionálnej, vnútroštátnej ani globálnej úrovni nezberajú nijaké verejné informácie.

⁽¹¹⁾ CORSIA je jedným z prvkov súboru opatrení zameraných na technológie lietadiel a motorov, prevádzku a udržateľné alternatívne pohonné hmoty ako nové zdroje energie.

⁽¹²⁾ Podrobný zoznam všetkých požiadaviek sa uvádza v prílohe 1.

2.15. So zreteľom na diskusie v ICAO, ktoré trvajú už vyše desaťročia, sa dohoda dosiahnutá v roku 2016 považuje za historickú. Podarilo sa v nej vyriešiť rozdiely, ktoré v minulosti opakovane viedli k neúspechu pri dosahovaní konsenzu. Dôvodom rozdielných názorov členských štátov ICAO je rozdielna hospodárska vyspelosť dotknutých štátov, ako aj ich hospodársky vplyv a všeobecná politika v oblasti životného prostredia. Veľký počet štátov pripravených zapojiť sa do systému CORSIA hneď od začiatku poskytne impulz pre zvyšné štáty, aby sa takisto zapojili do systému. V súčasnosti je však potrebné, aby CORSIA dosiahol do 1. januára 2019 dohodu o MRV, do roku 2018 dohodu o EUC, do roku 2020 dohodu o vykonávaní regulačného rámca a do januára 2021 dohodu o zavedení registrov.

3. Posúdenie návrhu

3.1. Pokiaľ sa v nariadení (EÚ) č. 421/2014 nevykonajú nijaké zmeny, bude mať text v súčasnom znení za následok, že EU ETS sa vráti k svojmu pôvodnému rozsahu pôsobnosti a bude tak zahŕňať všetky medzinárodné lety na letiská/z letísk v EHP. To by znamenalo, že prevádzkovatelia lietadiel budú musieť odovzdať kvóty za svoje celkové emisie pochádzajúce z letov do a z tretích krajín do 30. apríla 2018⁽¹³⁾. Ako už bolo uvedené⁽¹⁴⁾, nariadenie (EÚ) č. 421/2014 sa pozastavilo až do vykonania posúdenia výsledku zhromaždenia ICAO v roku 2016. Komisia sa vo svojom posúdení⁽¹⁵⁾ domnieva, že uznesenie ICAO o zásadách globálneho trhového mechanizmu je v súlade s ambicióznymi cieľmi a politikami EÚ. Preto je potrebné zmeniť znenie nariadenia (EÚ) č. 421/2014 tak, aby sa znovu predišlo vykonávaniu nástroja EÚ, hoci sa dosiahol konsenzus EÚ vo veci globálneho trhového opatrenia. Návrh Komisie je založený na týchto skutočnostiach:

3.1.1. Formát

So zreteľom na obmedzený čas na dokončenie legislatívneho procesu Komisia navrhuje, aby opatrenie malo formu nariadenia, ktoré by sa priamo uplatňovalo na všetky členské štáty a bolo vo svojej celistvosti záväzné, takže všetky členské štáty by mohli zaviesť a vykonať zmeny jednotným spôsobom pred uplynutím lehoty na dosiahnutie súladu v marci a apríli 2018.

3.1.2. Posúdenie vplyvu⁽¹⁶⁾

Komisia uprednostňuje zachovanie súčasného stavu, t. j. v období rokov 2017 – 2020 pokračovať v súčasnom uplatňovaní EU ETS pre lety v rámci EHP (a teda sa nevracať k pôvodnému rozsahu pôsobnosti na medzinárodné lety od roku 2017). Komisia potvrdzuje, že EU ETS vo svojom súčasnom rozsahu pôsobnosti v rámci EHP prispieva k ročnému zníženiu približne o 17 miliónov ton CO₂, vďaka čomu letectvo prispieva k dosahovaniu cieľov v oblasti zmeny klímy tak, ako ostatné sektory. Komisia ďalej potvrdzuje, že zachovanie rozsahu pôsobnosti v rámci EHP by privítali tretie krajiny a umožnilo by zamerať sa na vykonanie potrebných krokov na včasné a harmonizované zavedenie globálneho trhového opatrenia.

3.1.3. Termíny

Komisia navrhuje v podstate predĺžiť prístup založený na odložení účinnosti aj po roku 2016, aby sa v roku 2017 uplatňoval rovnakým spôsobom ako v roku 2016, a poskytnúť ICAO možnosť vytvoriť potrebné nástroje na účinné uplatňovanie globálneho trhového opatrenia. Komisia by potom vykonala ďalšie posúdenia a preskúmala EU ETS na obdobie po roku 2020. Na toto nové preskúmanie nariadenia nie sú stanovené nijaké lehoty.

3.1.4. Článok 28a sa mení tak, aby sa odchýlky pre medzinárodné lety na letiská/z letísk v EHP predĺžili aj na obdobie po roku 2016, pričom na lety v rámci EHP sa ustanovenia naďalej vzťahujú.

3.1.5. Vkladá sa nový článok 28b zameraný na prípravu na zavedenie globálneho trhového opatrenia. Týmto článkom sa spája vykonávanie globálneho trhového opatrenia s požiadavkami podávania správ Komisie Európskemu parlamentu, pokiaľ ide o stav vykonávania a mieru, do akej si EU ETS vyžaduje zmeny, aby sa mohol plne uplatňovať aj v EHP⁽¹⁷⁾.

3.1.6. Článkom 28c sa Komisia splnomocňuje, aby prijala mechanizmy MRV na účely vykonávania globálneho trhového opatrenia.

⁽¹³⁾ Ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 87/2003/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

⁽¹⁴⁾ Pozri bod 2.6.

⁽¹⁵⁾ Dôvodová správa k návrhu nariadenia 0017/2017(COD).

⁽¹⁶⁾ Pozri dôvodovú správu, s. 6.

⁽¹⁷⁾ Tento článok odráža skutočnosť, že lety v rámci EHP sú medzinárodné lety a že systém CORSIA by v súlade s uznesením ICAO z roku 2016 mal byť jediným trhovým opatrením pre medzinárodné letectvo.

3.1.7. Pokiaľ ide o technickú stránku, mení sa príloha I, a to predĺžením platnosti výnimky pre nekomerčné lietadlá, ktorých emisie nepresiahnu v rokoch 2020 – 2030 1 000 ton CO₂ ročne. Predstavujú len 0,2 % všetkých emisií a ich zahrnutie by znamenalo neprimeranú administratívnu záťaž.

3.2. Z diskusií na rôznych fórach a z toho, čo uvádza Komisia⁽¹⁸⁾, vyplývajú potenciálne spory v troch veciach:

3.2.1. Potreba prísnejších ustanovení v smernici o EU ETS na obdobie rokov 2017 – 2020. Odhliadnuc od otázky uskutočniteľnosti vzniká otázka, či je takáto kontroverzná diskusia užitočná v čase, keď by sa pozornosť mala sústreďovať na vykonávanie globálneho trhového opatrenia, alebo či dokonca nepoškodzuje konkurencieschopnosť odvetvia a pozíciu EÚ v medzinárodných rokovaníach o technických stránkach globálneho trhového opatrenia. Ďalej existujú pochybnosti o tom, či by sa zmenami EU ETS v tejto fáze dosiahla dostatočná pridaná hodnota, pokiaľ ide o znižovanie CO₂, ktorá by odôvodnila globálne hospodárske, politické a obchodné riziká. Takéto úvahy sa prinajmenšom zdajú predčasné až dovtedy, kým nebudú jasnejšie perspektívy, ktoré ponúka CORSIA.

3.2.2. Potreba zaviesť lehotu na nové preskúmanie EU ETS. Je to pochopiteľné, keďže opakované zmeny na účely odloženia účinnosti sa nemôžu stať konečným regulačným postupom. Zároveň však doteraz nie je známa konečná podoba systému CORSIA, pričom jeho európsku integráciu do politiky EÚ bude potrebné krátko pred rokom 2020 znovu posúdiť. Je tu však riziko, že bude ohrozená stabilita plánovania v prípade, že zainteresované strany budú vedieť, že nariadenie je časovo ohraničené, ale nebudú vedieť, či staré nariadenie bude nahradené novým, alebo či začnú platiť pôvodné ustanovenia, čo by obnovilo spory v oblasti medzinárodného obchodu, ktorých opakovanie si mnoho zainteresovaných strán neželá. Neexistencia lehoty má jednoznačnú výhodu v tom, že Komisia môže dokončiť svoje posúdenia vplyvu a preskúmania predtým, ako predloží zmeny smernice o EU ETS.

3.2.3. Potreba rýchleho konsenzu medzi Európskym parlamentom a Radou. Tieto inštitúcie EÚ by sa nemali nechať zatiahnuť do vlečúcich sa diskusií o vplyve EU ETS v minulosti, ale mali by svoje politické diskusie zamerať na najlepší spôsob, ako presadiť harmonizované a včasné vykonávanie globálneho trhového opatrenia. Rokovania o návrhu Európskej komisie by sa mali ukončiť do konca roka 2017, aby sa predišlo uplatňovaniu pôvodných ustanovení.

4. EHSV má vzhľadom na svoje jedinečné zloženie a odborné znalosti ideálnu možnosť vnieť do politickej diskusie názory organizovanej občianskej spoločnosti, ktoré sa týkajú politických, sociálnych, hospodárskych a environmentálnych dôsledkov tejto regulačnej iniciatívy. EHSV sa preto rozhodol, že v súvislosti s týmto stanoviskom zorganizuje konferenciu za účasti všetkých relevantných zainteresovaných strán.

V Bruseli 31. mája 2017

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

⁽¹⁸⁾ Zhrnutie posúdenia vplyvu priložené k dokumentu, ktorým sa mení smernica 2003/87/ES.