Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2025/5140

28.10.2025

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Hospodársky vplyv uplatňovania systému EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS)

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(C/2025/5140)

Spravodajca: **Krister ANDERSSON**

Poradcovia	Samuel CORNELLA (za spravodajcu) Alex MONTEBELLO (za skupinu I)
Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	27. 2. 2025
Právny základ	článok 52 ods. 2 rokovacieho poriadku
Príslušná sekcia	sekcia pre hospodársku a menovú úniu, hospodársku a sociálnu súdržnosť
Prijaté v sekcii	4. 7. 2025
Prijaté na plenárnom zasadnutí	16. 7. 2025
Plenárne zasadnutie č.	598
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	182/2/8

1. Závery a odporúčania

1.1. Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) sa stotožňuje so všeobecnými cieľmi systému stropov a obchodovania s emisiami EÚ (systém obchodovania s emisiami – ETS), pokiaľ ide o jeho úlohu pri dosahovaní ekologického nízkouhlíkového hospodárstva. Zníženie emisií CO_2 sa uskutoční v oblastiach, v ktorých sú náklady najnižšie, vďaka čomu sa vytvorí nákladovo efektívny systém. ETS vytvára stimuly na investovanie do zelených technológií, a preto je dôležitý pre Európsku zelenú dohodu.

1.2. EHSV však konštatuje, že pri navrhovaní a zavádzaní systému by sa mali zohľadniť jeho dôsledky pre zamestnanosť v Európe, ako aj jeho sociálny dosah. Na základe spoločne dohodnutej komplexnej metodiky je potrebná dôkladná analýza a posúdenie vplyvu na odvetvia, hodnotové reťazce, regióny a krajiny.

1.3. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné nájsť vhodnú rovnováhu medzi dosahovaním všeobecných environmentálnych cieľov a súčasne zabránením tomu, aby došlo k hospodárskym deformáciám alebo k oslabeniu konkurencieschopnosti európskeho hospodárstva. Takisto je dôležité zvážiť sekundárne účinky takýchto nástrojov na firmy a pracovné miesta vo všetkých odvetviach. Ekonomická analýza Komisie sa v tomto ohľade musí výrazne zlepšiť.

1.4. EHSV poukazuje na to, že systém ETS so sebou prináša viacero závažných dôsledkov, pokiaľ ide o náklady na dodržiavanie predpisov a potenciálne rušivé účinky, ako aj nadmernú administratívnu záťaž. Okrem toho si jeho uplatňovanie vyžaduje intenzívnu medzinárodnú spoluprácu, a to aj mimo EÚ, čo sa môže ukázať ako náročné a zložité.

1.5. Ako už EHSV v minulosti uviedol, zrýchlené tempo a ambiciózne ciele znižovania emisií CO_2 a obmedzená dostupnosť kvót skleníkových plynov by mohli mať negatívny vplyv na konkurencieschopnosť Európy na svetovom trhu, ak značný počet štátov nebude nasledovať príklad EÚ.

1.6. EHSV sa domnieva, že v snahe zabrániť úniku uhlíka by akékoľvek opatrenie zamerané na podporu dekarbonizácie odvetvia lodnej dopravy malo mať v ideálnom prípade globálny, nie regionálny alebo jednostranný charakter. V tejto súvislosti EHSV dôrazne podporuje prácu, ktorá prebieha v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), najmä pokiaľ ide o jej rámec pre emisnú neutrálnosť, ktorý by mohol zabrániť aj dvojitej regulácii alebo dvojitým platbám.

1.7. EHSV podporuje zjednodušenie mechanizmu uhlíkovej kompenzácie na hraniciach (CBAM), ktoré bolo nedávno predložené, a považuje ho za krok vpred, pokiaľ ide o vyváženie potreby ochrany životného prostredia na jednej strane a súčasnej potreby znížiť administratívnu záťaž hospodárstva a jeho podnikov, najmä malých a stredných podnikov (MSP), na strane druhej. EHSV preto nalieha žiada Komisiu, aby vykonala *ex post* posúdenia vplyvu ETS s cieľom monitorovať konkrétny vplyv na podniky a pracovné miesta, aby tak bolo v prípade potreby možné urýchlene vykonať zmeny.

1.8. Nedávne začlenenie odvetvia námornej dopravy do rámca ETS prinieslo ďalšie výzvy, ktoré významne ovplyvňujú logistický reťazec v jednotlivých odvetviach, od prístavných terminálov až po konečných spotrebiteľov. Napriek ustanoveniam o susedných prístavoch v smernici týkajúcej sa ETS ([1]) majú lodné spoločnosti stále dôvod zastavovať v prístavoch mimo EÚ, keďže prekládky na trasách mimo EÚ nepatria do pôsobnosti EÚ. EHSV sa preto obáva, že dôjde k zmene na trhu, keď sa na účel prekládky budú namiesto európskych prístavov používať prístavy tretích krajín a keď sa lode z tretích krajín budú zastavovať v prístavoch tretích krajín namiesto prístavov EÚ.

1.9. EHSV varuje, že systém ETS môže výrazne odrádzať od investovania do prístavov v EÚ a spôsobiť konkurenčnú nerovnováhu medzi stredomorskými prístavmi v členských štátoch EÚ a neďalekými konkurenčnými prístavmi v tretích krajinách, najmä v severnej Afrike.

1.10. Presmerovanie zásielky môže predstavovať náklady aj pre jednotlivé krajiny, pretože sa náklady na vstupy pre výrobu v ich krajine zvýšia. To ovplyvňuje výrobu a zamestnanosť v danej krajine. Tieto náklady by sa mali zahrnúť do každého posúdenia hospodárskeho vplyvu vykonávania právnych predpisov týkajúcich sa uhlíka. Podobný účinok nastane, ak sa zvýšia náklady na prepravu (Komisia ich odhadla na 3,7 % v roku 2024 a viac, ak sa nezvýši produktivita) a náklady sa prenesú na výrobnú spoločnosť. To povedie k zníženiu výroby a miery zamestnanosti. Tieto náklady sa v budúcnosti musia pri navrhovaní a hodnotení systému riadne zohľadniť.

1.11. EHSV konštatuje, že ostrovy, ako je Malta, Cyprus a Írsko a členské štáty, ktoré sa výrazne zameriavajú na lodnú dopravu a námorné činnosti, by mohli pocítiť tlak na svoje hospodárstva v dôsledku uplatňovania systému ETS, pretože sú obzvlášť zraniteľné voči zvyšovaniu nákladov na dopravu vzhľadom na svoju silnú závislosť od činností zameraných na vývoz, ktoré sú často hlavným zdrojom zamestnanosti a miestneho rozvoja.

2. **Kontext stanoviska**

2.1. Cieľom balíka Fit for 55 je znížiť čisté emisie skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 %. Veľmi dôležitú úlohu pri dosahovaní ekologického nízkouhlíkového hospodárstva zohráva systém stropov a obchodovania s emisiami EÚ (ETS). Vďaka systému ETS sa CO_2 stal akýmsi obchodovateľným tovarom, pri ktorom sa uplatňuje zásada „znečisťovateľ platí“. Keďže dochádza k obmedzovaniu kvót, zníženie emisií CO_2 sa najskôr uskutoční v oblastiach, v ktorých sú náklady najnižšie, vďaka čomu sa vytvorí nákladovo efektívny systém. S rozvojom trhu s uhlíkom sa postupne vytvoril nielen spotový trh s uhlíkom, ale aj niekoľko derivátových trhov, ako napríklad trh s futures na uhlík, trh s opciami a forwardový trh.

2.2. EU ETS zahŕňa približne 40 % všetkých emisií CO_2 v EÚ. Keďže úroveň CO_2 v atmosfére je globálnym javom, nákladovo efektívny systém obchodovania by bol jednotným globálnym systémom. V súčasnosti je však situácia veľmi roztrieštená a v jednotlivých krajinách a regiónoch boli zavedené rôzne systémy obchodovania, pričom len 24 % celosvetových emisií je pokrytých systémom obchodovania s emisiami ([2]).

([1]) Zastávky v prístavoch mimo EÚ, ako sú napríklad zastávky v severnej Afrike, nemožno považovať za začiatok alebo koniec plavby na účely rámca ETS, čím sa znižuje motivácia zastaviť v týchto uzloch mimo EÚ pred zastavením v prístavoch EÚ alebo po ňom.

([2]) *Global Carbon Pricing Revenues Top a Record $100 Billion*, Svetová banka, tlačová správa, máj 2024: https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/05/21/global-carbon-pricing-revenues-top-a-record-100-billion.

2.3. Toto stanovisko sa zaoberá niektorými otázkami, ktoré je potrebné zohľadniť v súvislosti s hospodárskymi nákladmi a dôsledkami regionálnej povahy systému EU ETS. Ako príklad sa použije odvetvie námornej dopravy, pričom každé odvetvie má osobitné charakteristiky. Posúdenie hospodárskeho vplyvu by však malo byť v zásade založené na spoločnej ekonomickej metodike ([3]).

2.4. EHSV už v minulosti vyjadril potrebu analyzovať potenciálne negatívne účinky ETS na konkurencieschopnosť európskeho priemyslu a poskytovateľov služieb, a to v odvetviach s vysokými emisiami uhlíka aj vo všeobecnosti, a vyzval na prijatie opatrení s cieľom v čo najväčšej možnej miere zabrániť negatívnym vplyvom na hospodárstvo a negatívnym sociálnym vplyvom, ako je nezamestnanosť, energetická chudoba, napätie medzi odbormi a zamestnávateľmi alebo chudoba v oblasti mobility ([4]).

2.5. Pokiaľ ide o odvetvie námornej dopravy, EHSV v zásade víta rozšírenie ETS na plavidlá s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, ktoré zastavujú v prístavoch EÚ, a na plavby z prístavov tretích krajín a do nich, pričom upozorňuje na prebiehajúcu prácu v rámci IMO, ktorá zohráva kľúčovú úlohu pri dosahovaní globálneho riešenia, pokiaľ ide o emisie z námornej dopravy. EHSV nabáda EÚ, aby aktívne pracovala na dosiahnutí životaschopného riešenia IMO, ktoré prispeje k výraznému zníženiu emisií ([5]).

2.6. EHSV víta verejnú konzultáciu o ETS, ktorá sa začala v apríli 2025, a vyzýva na dôkladné hodnotenie vykonávania ETS na základe spoľahlivých empirických dôkazov a komplexnej analýzy hospodárskych dôsledkov. Ak výsledky verejnej konzultácie a prípadné následné posúdenie vplyvu poukážu na vážne negatívne dôsledky pre konkurencieschopnosť priemyselných odvetví EÚ, bude potrebná cielená revízia ETS a/alebo sprievodných opatrení.

3. **Úvod**

3.1. Obsah CO_2 je vo svojej podstate ťažko merateľný. Konkrétna koncepcia a uplatňovanie systému ETS a CBAM sú zložité a hospodárske dôsledky je ťažké predvídať a posúdiť. Podľa Komisie sa očakáva, že systém ETS prinesie do rozpočtu EÚ od roku 2024 príjmy vo výške približne 7 miliárd EUR (v cenách z roku 2018) ročne. Očakáva sa, že od roku 2028, keď sa príjmy z nového systému ETS dostanú aj do rozpočtu EÚ, sa táto suma zvýši na približne 19 miliárd EUR ročne ([6]). Zároveň by ročné príjmy z ETS pridelené členským štátom mohli presiahnuť 46 miliárd EUR, čím by sa výrazne prekročili očakávania vyjadrené pri predkladaní návrhu balíka Fit for 55.

3.2. Začiatkom roka 2024 sa systém EU ETS rozšíril na emisie z námornej dopravy. V tejto súvislosti patrí monitorovanie, nahlasovanie a overovanie (MRV) emisií z lodí medzi hlavné nástroje Komisie zamerané na zníženie emisií skleníkových plynov v odvetví námornej dopravy ([7]).

([3]) Všetky návrhy vrátane návrhov na zjednodušenie sa musia posúdiť a preskúmať v posúdeniach vplyvu.

([4]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a nariadenie (EÚ) 2015/757 [COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)] – Návrh rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení rozhodnutie (EÚ) 2015/1814, pokiaľ ide o množstvo kvót, ktoré sa má umiestniť do trhovej stabilizačnej rezervy pre systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii do roku 2030 [COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)] (Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 175).

([5]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a nariadenie (EÚ) 2015/757 [COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)] – Návrh rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení rozhodnutie (EÚ) 2015/1814, pokiaľ ide o množstvo kvót, ktoré sa má umiestniť do trhovej stabilizačnej rezervy pre systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii do roku 2030 [COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)] (Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 175). V apríli 2025 bola uzavretá dohoda o dosiahnutí emisnej neutrálnosti v globálnej lodnej doprave do roku 2050: IMO schválila pravidlá v oblasti emisnej neutrality pre globálnu lodnú dopravu: https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-approves-netzero-regulations.aspx.

([6]) *Rozpočet EÚ: Komisia predkladá upravený balík pre ďalšiu generáciu vlastných zdrojov*, jún 2023: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_3328.

([7]) Systém MRV na monitorovanie emisií CO_2 z námornej dopravy sa začal uplatňovať v roku 2018 ako prvý krok pred zahrnutím týchto emisií do rozsahu pôsobnosti systému EU ETS. Systém MRV sa vzťahuje na emisie zo všetkých veľkých plavidiel (s hrubou tonážou nad 5 000 ton), ktoré priplávajú do prístavov EÚ.

3.3. Systém ETS má podnecovať podniky k tomu, aby investovali do čistejších technológií, a tým znižovali svoje emisie a vplyv na životné prostredie. Cenový signál, ktorý vytvára ETS, poskytuje lodným spoločnostiam jasné finančné stimuly na investovanie do energetickej efektívnosti. Takisto prispieva k znižovaniu cenového rozdielu medzi fosílnymi a obnoviteľnými a nízkouhlíkovými palivami a vytvára nové možnosti financovania pre toto odvetvie. Treba tiež poznamenať, že malá časť príjmov vytvorených v rámci systému ETS – približne 1,6 miliardy EUR do roku 2030 – bude smerovať do Inovačného fondu EU ETS na podporu iniciatív zameraných na dekarbonizáciu lodnej dopravy. Výbor však konštatuje, že niektoré menšie členské štáty majú k tomuto fondu naďalej obmedzený prístup. Malta, Luxembursko a Estónsko sú jediné krajiny, ktoré zatiaľ nedostávajú podporu z fondu, hoci doň finančne prispievajú. Najmä Malta vzhľadom na kapacitné obmedzenia pravdepodobne nebude mať z tohto mechanizmu prospech, čím je tento systém z hľadiska svojho vplyvu nespravodlivý.

3.4. Vytvorenie rovnakých podmienok pre všetky odvetvia a krajiny, ako aj pre tretie krajiny, je však skutočnou výzvou. Vzhľadom na obchádzanie požiadaviek EU ETS je nevyhnutné riadne monitorovať vykonávanie systému, najmä s cieľom odhaliť praktiky vyhýbania a zabrániť im na začiatku ([8]).

3.5. Jedným z možných spôsobov, ako odradiť lode od toho, aby sa vyhýbali prístavom v členskom štáte EÚ (alebo v krajine EHP) a odchyľovali sa od nich, je zabrániť tomu, aby sa prístavy mimo EÚ, ako sú prístavy v severnej Afrike, považovali na účely rámca ETS za začiatok alebo koniec plavby, čím sa zníži motivácia zastaviť v týchto uzloch mimo EÚ pred zastavením v prístavoch EÚ alebo po ňom. Znížila by sa tým možnosť vyhnúť sa poplatkom, keďže by ich boli stále povinní zaplatiť v rámci systému ETS. Využívanie alternatívnych druhov prepravy tovaru je ďalším spôsobom vyhýbania sa, ktorý je potrebné riešiť. Komisia by mala takéto konania monitorovať.

3.6. Keďže pravidlá ETS ovplyvňujú činnosti v tretích krajinách, systém má extrateritoriálny charakter a dalo by sa tvrdiť, že toto opatrenie porušuje zvrchovanosť príslušnej jurisdikcie. V komplexnom posúdení vplyvu sa takéto ekonomické dôsledky zohľadnia. Hoci takéto pravidlá prispievajú k posilneniu rovnakých podmienok vo vzťahu k tretím krajinám a pomáhajú predchádzať úniku uhlíka v EÚ, ich medzinárodné uznanie býva obmedzené, pretože spôsobujú dodatočné náklady na činnosti vykonávané v tretích krajinách. Hospodársky vplyv je do určitej miery podobný zavádzaniu cla alebo colnej sadzby ([9]).

3.7. Okrem toho sa s pribúdajúcim počtom regiónov, ktoré zavádzajú vlastné verzie systému ETS, zvyšuje riziko extrateritoriálneho prekrývania pravidiel z tretích krajín. Jeden prístav by tak mohol byť potenciálne zahrnutý do schém dvoch alebo viacerých regionálnych systémov. Jednotlivé obchodné bloky si budú vyžadovať koordináciu, čo je téma, ktorú OECD zvažuje preskúmať. Prístup navrhovaný v rámci IMO by bol vhodnejší: ide o globálny prístup na rozdiel od regionálnych prístupov, ktoré zvyšujú administratívnu záťaž a riziko dvojitého zdanenia alebo dvojitých platieb. V tejto súvislosti EHSV dôrazne podporuje dohodu, ktorú IMO dosiahla v apríli 2025 a ktorá by mala byť prijatá v októbri 2025.

4. **Všeobecné pripomienky**

4.1. EHSV sa stotožňuje so všeobecnými cieľmi systému ETS a CBAM na hraniciach, pokiaľ ide o dekarbonizáciu, ochranu životného prostredia a väčšiu udržateľnosť. V tejto súvislosti EHSV uznáva, že systém ETS prispel za posledných 20 rokov k dekarbonizácii, čím sa výroba a doprava v EÚ stala čistejšou. Systém ETS však neochránil konkurencieschopnosť priemyselnej výroby, ktorá klesla nielen v relatívnom, ale aj v absolútnom vyjadrení, čo vyvoláva vážne pochybnosti o účinnosti systému ETS ako globálneho opatrenia na ochranu klímy. Návrh a uplatňovanie každého systému, najmä regionálneho, by malo byť nákladovo efektívne a dôsledky pre pracovné miesta v Európe a sociálny vplyv sa musia starostlivo analyzovať.

4.2. EHSV zdôrazňuje, že je potrebné nájsť vhodnú rovnováhu medzi dosahovaním všeobecných environmentálnych cieľov a súčasne zabránením tomu, aby došlo k hospodárskym deformáciám alebo k oslabeniu konkurencieschopnosti európskeho hospodárstva. Zároveň je dôležité zohľadniť sekundárne účinky týchto nástrojov.

([8]) V smernici EÚ o ETS sa vyžaduje, aby Komisia monitorovala rozšírenie systému ETS na odvetvie námornej dopravy a každé dva roky podávala správu o svojich zisteniach. Pozri správu Komisie s názvom *Monitorovanie vykonávania smernice 2003/87/ES v súvislosti s námornou dopravou* (COM(2025) 110 final), 18.3.2025.

([9]) Čím viac environmentálne ambície presahujú zodpovedajúce ambície v susedných krajinách alebo regiónoch, tým viac je potrebné rozšíriť dosah opatrení na iné jurisdikcie, aby sa znížili konkurenčné nevýhody, a tým aj úniky uhlíka.

4.3. EHSV konštatuje, že systém ETS so sebou prináša viacero závažných dôsledkov, pokiaľ ide o náklady na dodržiavanie predpisov a potenciálne rušivé účinky, ako aj nadmernú administratívnu záťaž ([10]). Okrem toho si jeho uplatňovanie vyžaduje intenzívnu medzinárodnú spoluprácu, a to aj mimo EÚ, čo sa môže v súčasnej situácii rastúceho napätia vo svetovom obchode ukázať ako náročné a zložité. Nedávny komplexný rámec IMO by mohol poskytnúť realizovateľné návrhy na podporu medzinárodnej koordinácie v dlhodobom horizonte ([11]).

4.4. EHSV sa domnieva, že ekonomické dôsledky by sa mali dôsledne monitorovať, aby sa predišlo negatívnym vplyvom na európsku konkurencieschopnosť, a tým aj na európske pracovné miesta. Jedným z hlavných motívov pre systémy stimulov je vytvorenie rovnakých podmienok na jednotnom trhu pre výrobcov z EÚ a dovozcov z krajín mimo EÚ v odvetviach s vysokou uhlíkovou stopou. Platí to aj pre mechanizmus CBAM a jeho cieľ zabrániť úniku uhlíka. Na viacerých hlavných trhoch mimo Európskej únie však spoločnosti pôsobia v rámci regulačných kontextov, v ktorých ceny uhlíka nie sú stanovené (napr. vo viacerých štátoch USA) alebo sa na ne vzťahujú nižšie náklady (napr. v Číne) ([12]).

4.5. Súčasná situácia znamená značnú administratívnu a prevádzkovú záťaž v celom výrobnom reťazci, čo môže viesť k vyšším cenám pre spotrebiteľov.

4.6. EHSV v tejto súvislosti ďalej konštatuje, že v súčasnosti dostupné údaje a posúdenia z hospodárskeho hľadiska pre systém ETS sú veľmi obmedzené a mnohé z požadovaných informácií musia často poskytovať výrobcovia z krajín pôvodu. Zdá sa, že takýto stupeň zložitosti a roztrieštenosti je veľmi ťažko riešiteľný, a to aj pre verejné orgány zodpovedné za presadzovanie európskeho právneho rámca na národnej úrovni.

4.7. Komisia odhaduje, že rozšírenie systému ETS na námornú dopravu a povinnosť lodných spoločností odovzdávať emisné kvóty zvýši celkové náklady na lodnú dopravu v roku 2024 v priemere o 3,7 %. Vyšší nárast sa očakáva v rokoch 2025 a 2026 ([13]) a údaje z existujúcich trás v Jadranskom mori už tento rok poukazujú na nárast až o 17 %. Nie je jasné, do akej miery môže odvetvie námornej dopravy kompenzovať takéto zvyšovanie nákladov inými opatreniami na zníženie nákladov (vyššia produktivita, menej zamestnancov atď.). Okrem toho, keďže náklady sú v tomto odvetví rozšírené, stimuly jednotlivých spoločností na internalizáciu nákladov sú obmedzené. Riziko, že ich spotrebitelia budú čeliť vyšším cenám, je preto zrejmé. Sklamaním je aj to, že Komisia náležite nezohľadnila neprimeraný vplyv systému ETS na ostrovné členské štáty a členské štáty, ktoré sú výrazne závislé od námornej dopravy z dôvodu obmedzenej intermodálnej prepojenosti vzhľadom na svoju geografickú polohu.

4.8. Dalo by sa očakávať, že zvýšenie nákladov sa premietne do výrobných nákladov vo väčšine ostatných odvetví a napokon do spotrebiteľských cien, čo ovplyvní životné náklady, na túto tému však bolo vykonaných prekvapivo málo štúdií. V jednej štúdii, ktorá sa zaoberá dôsledkami zvýšenia nákladov vyplývajúcich z uplatňovania systému ETS od roku 2018, sa dospelo k záveru, že znečisťujúce podniky reagujú na zvýšenie nákladov v dôsledku znečistenia systematickým zvyšovaním produktivity a často znižovaním počtu svojich zamestnancov ([14]). Zvýšené náklady by za normálnych okolností obmedzili výrobu, a tým znížili zamestnanosť, ako aj využívanie aktív.

4.9. Možno tvrdiť, že ukončenie prevádzky niektorých výrobných zariadení je opodstatnené, pretože ide o súčasť prechodu na bezuhlíkovú výrobu. Je však veľmi dôležité zahrnúť takéto účinky do každého posúdenia hospodárskeho vplyvu, a to aj rozšírením existujúcich alebo prebiehajúcich posúdení hospodárskeho vplyvu na podrobnejšie údaje založené na metodike dohodnutej so zástupcami priemyslu, vedcami a akademickou obcou. Obchádzanie pravidiel je samozrejme potrebné monitorovať, ale rovnako aj vplyv na zamestnanosť a konkurencieschopnosť v rôznych odvetviach, regiónoch a členských štátoch.

([10]) Pokiaľ ide o odvetvie námornej dopravy, viac ako 12 000 lodí z celého sveta každoročne nahlasuje svoje emisie CO_2 v súvislosti s plavbami v rámci EÚ, a to od roku 2018. Je zrejmé, že súkromnému aj verejnému sektoru, ktorý systém spravuje, vznikajú značné administratívne náklady. Systémy stimulov (Inovačný fond atď.) si vyžadujú dodatočné náklady na uplatňovanie, prevádzku a kontrolu, aby sa zabránilo zneužívaniu.

([11]) Vo svojom stanovisku na tému *Diplomacia EÚ v oblasti klímy* (Ú. v. EÚ C, C/2024/1575, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1575/oj), EHSV vyzval inštitúcie EÚ, aby obohatili súbor nástrojov diplomacie v oblasti klímy o iniciatívy zamerané nielen na zvýšenie ambícií v oblasti klímy, ale aj na podelenie sa o skúsenosti EÚ a riešenie rizík súvisiacich so zmenou klímy.

([12]) Hoci sa na CBAM vzťahujú pravidlá zaoberajúce sa vplyvom uhlíka pri dovoze, pravidlá na vytvorenie rovnakých podmienok pre vývoz v súčasnosti neexistujú. To má veľký vplyv na odvetvia, ako napríklad odvetvie ocele, pokiaľ ide o ich schopnosť konkurovať na svetovom trhu. Je potrebné dôkladné posúdenie vplyvu, a to tak v prípade nečinnosti, ako aj v prípade akéhokoľvek návrhu na zmiernenie následkov.

([13]) Návrh Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) 2021/694, (EÚ) 2021/695, (EÚ) 2021/697, (EÚ) 2021/1153, (EÚ) 2023/1525 a 2024/795, pokiaľ ide o stimulovanie investícií do obrany v rozpočte EÚ na účely vykonávania plánu ReArm Europe (COM(2025) 110 final).

([14]) V štúdii sa uvádza, že pravdepodobnosť zníženia počtu zamestnancov sa v období po intervencii priamo zvýšila o 5,2 %. Boeckx, J., Struyfs, K. a Torsin, W., *Green pressure, lean measures: Unveiling corporate downsizing within the European Union Emissions Trading System, Journal of Financial and Quantitative Analysis,* 2025, s. 1 – 61. doi:10.1017/S0022109025000237.

4.10. Ako už EHSV v minulosti upozornil, zrýchlené tempo a vysoká úroveň ambícií znižovania emisií CO_2 a obmedzená dostupnosť emisných kvót skleníkových plynov negatívne ovplyvnia konkurencieschopnosť Európy na svetovom trhu, ak značný počet štátov nebude nasledovať príklad EÚ ([15]). EHSV pripomína svoje stanovisko.

4.11. V máji 2023 Európska únia zaviedla CBAM s cieľom stanoviť ceny emisií viazaných na určité výrobky dovážané z krajín mimo EÚ. Podobné ustanovenie pre vývoz nebolo zahrnuté, čo spôsobilo komparatívnu nevýhodu pre európskych vývozcov. Riešenie otázky vývozu je už dávno oneskorené. Komisia zároveň zrevidovala a rozšírila systém ETS na obchodovanie s emisnými kvótami v rámci EÚ (ktorý bol prvýkrát zavedený v roku 2003 a nadobudol účinnosť v roku 2005).

4.12. CBAM sa bude v konečnom režime uplatňovať od roku 2026, zatiaľ čo súčasná prechodná fáza trvá od roku 2023 do roku 2025. Etapovité zavádzanie CBAM je v súlade s postupným ukončovaním bezodplatného prideľovania kvót v rámci EU ETS s cieľom stupňujúco podporovať dekarbonizáciu priemyslu EÚ. EHSV konštatuje, že obmedzenia týkajúce sa dostupnosti bezodplatných emisných kvót by sa mali dôsledne monitorovať a možno odložiť v prípade, že CBAM nebude fungovať efektívne a že si globálne hospodárske podmienky vyžiadajú úpravy.

4.13. EHSV rozhodne podporuje zjednodušenie CBAM, ktoré bolo nedávno predložené v rámci súhrnného balíka opatrení, ako krok vpred, pokiaľ ide o vyváženie potreby ochrany životného prostredia na jednej strane a súčasnej potreby znížiť administratívnu záťaž podnikov, najmä MSP, na strane druhej. V tejto súvislosti by Komisia mala vykonať *ex post* posúdenie vplyvu s cieľom monitorovať konkrétny vplyv na podniky a pracovné miesta, aby tak bolo v prípade potreby možné urýchlene vykonať zmeny.

4.14. EHSV dúfa, že sociálni partneri a organizácie občianskej spoločnosti budú môcť zohrávať aktívnu úlohu pri posudzovaní vplyvu a konkrétnych účinkov rámca ETS a pri vymedzovaní možných opatrení na prispôsobenie a zlepšenie takéhoto rámca v rámci ich účasti na spravodlivej zelenej transformácii.

5. **Konkrétne pripomienky: zameranie na odvetvie námornej dopravy**

5.1. Nedávne začlenenie odvetvia námornej dopravy do rámca ETS prinieslo ďalšie výzvy, ktoré ovplyvnili logistický reťazec v jednotlivých odvetviach, od prístavných terminálov až po konečných spotrebiteľov. Napriek tomu, že zastávky v prístavoch mimo EÚ, ako sú prístavy v severnej Afrike, nemožno považovať za začiatok alebo koniec plavby na účely rámca ETS, čím sa znižuje motivácia zastaviť v týchto uzloch mimo EÚ pred zastavením v prístavoch EÚ alebo po ňom ([16]), EHSV vyjadruje znepokojenie nad možnosťou reakcie trhu, pokiaľ ide o operácie prekládky z európskych prístavov do prístavov mimo EÚ ([17]) a lodí tretích krajín, ktoré využívajú prístavy mimo EÚ, a nie prístavy EÚ.

5.2. Zavedenie ETS môže výrazne odrádzať od investovania do prístavov v EÚ a spôsobiť konkurenčnú nerovnováhu medzi stredomorskými prístavmi v členských štátoch EÚ a blízkymi konkurenčnými prístavmi v tretích krajinách, najmä v severnej Afrike. Takáto tendencia by sa potvrdila, ak by sa neúmerne zvýšili investície veľkých lodných spoločností do prístavov na iných kontinentoch, čo by bol praktický spôsob, ako pripraviť alternatívy na obchádzanie regulačného rámca EÚ.

([15]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2003/87/ES o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, rozhodnutie (EÚ) 2015/1814 o zriadení a prevádzke trhovej stabilizačnej rezervy systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii a nariadenie (EÚ) 2015/757 [COM(2021) 551 final – 2021/0211 (COD)] – Návrh rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení rozhodnutie (EÚ) 2015/1814, pokiaľ ide o množstvo kvót, ktoré sa má umiestniť do trhovej stabilizačnej rezervy pre systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii do roku 2030 [COM(2021) 571 final – 2021/0202 (COD)] (Ú. v. EÚ C 152, 6.4.2022, s. 175).

([16]) Ako opatrenie proti obchádzaniu smernice o ETS sa z vymedzenia pojmu „prístav zastavenia“ vylučujú „susedné prístavy na prekládku kontajnerov“ (s viac ako 65 % podielom prekládky a do 300 námorných míľ od prístavu EÚ). To znamená, že zastávky v týchto prístavoch mimo EÚ sa nemôžu považovať za začiatok alebo koniec plavby, čím sa znižuje motivácia zastavovať v týchto uzloch mimo EÚ pred zastavením alebo po zastavení v prístavoch EÚ.

([17]) Komisia vo svojej monitorovacej správe takýto vývoj nezistila: COM(2025) 110 final.

5.3. Ako ďalšiu výzvu EHSV uvádza, že ťažkosti spojené s uplatňovaním systému ETS prehlbujú konkurenčnú nevýhodu, ktorej čelia prístavy EÚ, pretože iné severoafrické prístavy využívajú nižšie náklady práce, štátnu podporu a iné výhody, z ktorých majú prínos odosielatelia využívajúci susedné prístavy. Tieto faktory sťažujú odosielateľom využívajúcim prístavy EÚ efektívnejšie absorbovať náklady na emisie. Z iného pohľadu by príbrežná námorná doprava mohla v dôsledku prísneho uplatňovania systému ETS stratiť konkurencieschopnosť, čo by viedlo k neistým výsledkom z hľadiska environmentálnej udržateľnosti.

5.4. EHSV zároveň konštatuje, že ostrovy, ako je Malta, Cyprus a Írsko a členské štáty, ktoré sa výrazne zameriavajú na lodnú dopravu a námorné činnosti, by mohli pocítiť tlak na svoje hospodárstva v dôsledku uplatňovania systému ETS, pretože sú obzvlášť zraniteľné voči zvyšovaniu nákladov na dopravu vzhľadom na svoju silnú závislosť od činností zameraných na vývoz, ktoré sú často hlavným zdrojom zamestnanosti a miestneho rozvoja. Tento aspekt sa jasne uvádza v správe konzultačnej spoločnosti Ricardo (2021), ktorú si objednala Európska komisia. Na strane 136 správy sa osobitne zdôrazňuje neprimeraný vplyv systému EU ETS na niektoré členské štáty. V čase vypracovania správy o posúdení vplyvu nebolo riziko žiadnym spôsobom ovplyvnené narušeniami v Červenom mori, čo potvrdzuje vedeckú integritu jej záverov. Sklamaním je aj to, že Komisia náležite nezohľadnila neprimeraný vplyv systému ETS na ostrovné členské štáty a členské štáty, ktoré sú výrazne závislé od námornej dopravy z dôvodu obmedzenej intermodálnej prepojenosti vzhľadom na svoju geografickú polohu.

5.5. Pri hodnotení rozsahu uplatňovania a vplyvu systému ETS by sa mala zohľadniť aj osobitná situácia najvzdialenejších regiónov a Ceuty a Melilly.

5.6. EHSV vo všeobecnosti zastáva názor, že uplatňovanie systému ETS na priemyselné výrobky od polovice prvého desaťročia 21. storočia zaručene ponúka niekoľko užitočných ponaučení pre dosiahnutie správneho vykonávania rámca ETS EÚ aj v odvetví námornej dopravy.

5.7. Konkrétny príklad: ak loď prepravujúca tovar zo Singapuru do Rotterdamu prechádza cez Suezský prieplav a vpláva do prístavu na Malte, bude musieť odovzdať emisné kvóty podľa EU ETS. Ak loď namiesto toho využije prístav mimo EÚ, poplatok za emisie uhlíka bude oveľa nižší, pretože na plavbu do prístavu mimo EÚ sa vzťahuje len 50 % poplatku za emisie uhlíka.

5.8. Ak loď preváža desaťtisíce mobilných telefónov, dodatočné náklady na každý telefón budú predstavovať len niekoľko centov za telefón. Lodná spoločnosť sa však môže vyhnúť dodatočným nákladom vo výške tisícov eur, ak si vyberie prístav v Egypte alebo na inom mieste v severnej Afrike. Takéto riziko je obzvlášť vysoké v odvetví, ktoré je rovnako citlivé na ceny ako lodná doprava.

5.9. Presmerovanie zásielky môže predstavovať náklady aj pre jednotlivé krajiny, pretože sa náklady na vstupy pre výrobu v ich krajine zvýšia. To ovplyvňuje výrobu a zamestnanosť v danej krajine. Tieto náklady by sa mali zahrnúť do každého posúdenia hospodárskeho vplyvu vykonávania právnych predpisov týkajúcich sa uhlíka. Ak je napríklad spoločnosť, ktorá sa vo svojej výrobe spoliehala na vstupné tovary dodávané loďou vstupujúcou do blízkeho prístavu, nútená namiesto toho dovážať tovar na základe zmluvy s menším plavidlom, ktoré vyzdvihuje tovar v cudzej krajine (alebo na inom kontinente), zvýšené náklady môžu byť značné. To sa môže stať aj v prípade, že loď naďalej vstupuje do blízkeho prístavu, ak sa zvýšené náklady na dopravu v dôsledku nákladov na emisie prenesú na výrobnú spoločnosť (o 3,7 % alebo o akúkoľvek inú hodnotu). Takýto vplyv na výrobu, zamestnanosť a sociálne dôsledky sa musí pri navrhovaní a hodnotení systému náležite zohľadniť.

5.10. EHSV konštatuje, že regulácia odvetvia námornej dopravy môže byť obzvlášť náročná vzhľadom na jeho citlivosť na cenu a tendenciu rýchlo sa prispôsobovať regulačným zmenám. Ak sa operácie začnú presúvať do iných jurisdikcií, tento trend bude pravdepodobne ťažké zvrátiť a ostatné odvetvia námorného hospodárstva môžu týmto procesom výrazne utrpieť. Tento druh rizika by sa mal náležite zohľadniť pri posudzovaní vplyvu regulácie.

5.11. EHSV sa domnieva, že v snahe zabrániť úniku uhlíka by akékoľvek opatrenie zamerané na podporu dekarbonizácie odvetvia lodnej dopravy malo mať v ideálnom prípade globálny, nie regionálny alebo jednostranný charakter. V tejto súvislosti EHSV dôrazne podporuje prácu, ktorá prebieha v rámci IMO, najmä pokiaľ ide o jej rámec pre emisnú neutrálnosť.

5.12. Popri hľadaní všeobecného systému, ktorý by bol dlhodobo životaschopný, je veľmi dôležité posúdiť hospodárske dôsledky pre členské štáty a rôzne odvetvia hospodárstva. Takisto je dôležité zabrániť situácii, v ktorej by tretie krajiny začali napádať opatrenia s extrateritoriálnou povahou. Skutočnosť, že prístavy v tretích krajinách nie sú komplexne zahrnuté do systému ETS, preto bráni dosiahnutiu rovnakých podmienok, pokiaľ iné regióny nezavedú normy CO_2 na rovnakej úrovni ako európske normy.

5.13. Komisia pristúpila k pôsobivému zjednodušeniu CBAM. Zaslúži si preto náležitú pozornosť a podporu. Vzhľadom na zložitosť mechanizmu CBAM a systému ETS však existuje priestor na ďalšie zlepšenie bez toho, aby bola ohrozená spravodlivá transformácia na ekologickejšie nízkouhlíkové hospodárstvo.

V Bruseli 16. júla 2025

Predseda

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Oliver RÖPKE