

2006. július 4., kedd

42. várja a Bizottság megbízásából készítendő, az EU-ban tőzsdén jegyzett társaságokban lévő tulajdonrész és ellenőrzés közötti arányosságról szóló külső tanulmány eredményeit, feltéve, hogy a tanulmány nemcsak tárgyilagosan elemzi a gazdasági hatékonyságra, a társaságok tulajdonosi ellenőrzésére, a határokon átnyúló tranzakciók lehetőségeire vonatkozó különböző tagállami tulajdonosi modellek hatásaival kapcsolatos tapasztalati és elméleti eredményeket, hanem tartalmaz egy, a tagállamok tágabb gazdasági és jogi összefüggéseit és a vállalatirányítás különböző modelljeit érintő megfelelő társasági jogi elemzést; hangsúlyozza, hogy kellően figyelembe kell venni az ellenőrzési jogok struktúrája átláthatóságának szükségességét;

43. arra számít, hogy a Bizottság adott esetben a nyilvános vételi ajánlatról szóló, 2004. április 21-i európai parlamenti és tanácsi 2004/25/EK irányelv ⁽¹⁾ – az irányelv 20. cikkében előírt – felülvizsgálatának eredménye és az irányelv értékelése után jogalkotási javaslatot fog készíteni az „egy részvény egy szavazat” elvről;

44. felkéri a Bizottságot, hogy az intézményi befektetők tekintetében javasoljon intézkedéseket az átláthatóság fokozására; emlékeztet arra, hogy átláthatóságra van szükség a befektetési politika, a szavazati politika és a részvénytulajdon tekintetében illetve, hogy ezen átláthatóság nem korlátozódhat a források és az egyes befektetők közötti viszonyra; emlékeztet arra, hogy például szándékaik és kapcsolatuk javasolt időtartama tekintetében szükség van az intézményi befektetőket terhelő bizonyos mértékű közzétételi kötelezettségekre azon cégek felé, amelyekkel szemben kötelezettségeket vállalnak;

45. felhívja a Bizottságot, hogy tájékoztassa a Parlamentet a 2003-as cselekvési tervről a Bizottság által 2005. decemberében kezdeményezett konzultáció eredményeiről, és részletesen mutassa be, hogy milyen határozatokat hozott e konzultáció eredményei alapján;

46. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a hatályos jogszabályok végrehajtásával kapcsolatos problémákat, hogy a vizsgálat eredményét figyelembe lehessen venni új jogalkotási javaslatok mérlegelése során;

47. felhívja Jogi Bizottságát, illetve Gazdasági és Monetáris Bizottságát, hogy kísérjék figyelemmel a Bizottság munkáját;

*
* *

48. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ HL L 142., 2004.4.30., 12. o.

P6_TA(2006)0296

A repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése

Az Európai Parlament állásfoglalása a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről (2005/2249(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről szóló közleményére (COM(2005)0459),
- tekintettel a 2005. november 16-i, a „Nyerjük meg a csatát a globális éghajlatváltozás ellen” című bizottsági közleményről szóló állásfoglalására ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2005)0433.

2006. július 4., kedd

- tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A6-0201/2006),
- A. mivel az EU elkötelezett az éghajlatváltozás kezelése mellett, és globális célt tett közzé a globális hőmérsékletemelkedés 2 °C-ra történő korlátozására az iparosítás előtti korszakhoz képest,
- B. mivel a fent említett 2005. november 16-i állásfoglalásában az Európai Parlament megállapította, hogy a fejlett országoknak vállalniuk kell a kibocsátás nagymértékű csökkentését – 30 %-kal 2020-ra és 60-80 %-kal 2050-re,
- C. mivel a repülés hatása az éghajlatváltozásra jelentős és gyorsan növekszik,
- D. mivel a nemzetközi repülésre nem vonatkozik sem az Egyesült Nemzetek Szervezete éghajlat változási keretegyezményéből és annak kiotói jegyzőkönyvéből származó, sem egyéb éghajlatváltozással kapcsolatos nemzetközi kötelezettségvállalás,
- E. mivel az EU-nak vezető szerepet kell játszania az éghajlatváltozás elleni küzdelemben, valamint regionális szintű és időben kivitelezett cselekvésekkel példát kell mutatnia a repülés éghajlatot érintő hatása kezelésének módjára;
1. üdvözlöi a Bizottság közleményét, és annak elismerését, hogy a repülés valamennyi éghajlatra gyakorolt hatását érintő, átfogó, szabályozási, gazdasági, technológiai és operatív eszközöket magába foglaló intézkedéscsomagra van szükség, alkalmazva a „szennyező fizet” elvét és biztosítva az összesített költségek internalizálását;
 2. hangsúlyozza, hogy a kiválasztott politikai eszközök általános céljának a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatása költséghatékony módon való csökkentésének kell lennie; úgy ítéli meg, hogy e politikai eszközöket oly módon kell megválasztani, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése a lehető legnagyobb mértékű legyen, miközben az európai légitársaságok és az EU-n kívüli légitársaságok közötti verseny torzulása minimális maradjon, illetve a légi közlekedési ágazat és az egyéb közlekedési ágazatok közötti tisztességtelen verseny csökkenjen az EU-n belül;
 3. hangsúlyozza, hogy e tekintetben mindennemű szükségtelen bürokratikus terhet ki kell küszöbölni, különösen a piacon létező kis légitársaságok szempontjából;
 4. teljes mértékben egyetért a Bizottság azon szándékával, hogy igyekszik bevezetni a kerozinadót, és sürgeti ennek mihamarabbi megkezdését, a belföldi és EU-n belüli járatok megadóztatásával (a kivétel lehetőségének fenntartásával az összes olyan útvonalon közlekedő szállítót illetően, amely útvonalakon Unión kívüli szállítók működnek); kéri a Bizottságot, hogy vázolja a kerozinadó egész világon történő bevezetésének lehetőségeit;
 5. hangsúlyozza az eredmények elérésének sürgősségét a folyamatban lévő légi közlekedési szolgáltatásokról szóló megállapodások újratárgyalása során – különösen az USA-val fennálló megállapodás esetében – hogy feltétel nélkül legyen lehetőség az EU-s és az EU-n kívüli szállítóknak szolgáltatott üzemanyag egyenlő alapú megadóztatására;
 6. hangsúlyozza, hogy a légi szállítás adómentessége és egyéb kiegyensúlyozatlanságok nagyon tisztességtelen versenyhez vezetnek a légi közlekedés és egyéb közlekedési ágazatok között;
 7. hangsúlyozza, hogy ez különösen nagy teher a vasúti ágazat számára, mivel azt nemcsak adók terhelik, hanem az EU Kibocsátás-kereskedelmi Rendszere is, amely jelentősen növeli ennek a környezetbarát szállítási rendszernek a költségeit;
 8. hangsúlyozza, hogy a közlekedési ágazat ilyen jellegű versenytorzulása az idegenforgalmi régiók közötti verseny torzulásához vezet, az olyan régiók hátrányára, amelyeket főként autóval, busszal, illetve vasúttal lehet megközelíteni;
 9. hangsúlyozza, hogy a légi közlekedés által okozott környezeti problémák megoldására tisztességes megoldást kell keresni,

2006. július 4., kedd

10. ösztönzi a díjak bevezetését, mint az összesített költségek internalizációja felé tett lépést, olyan módon, hogy szerepük és mértékük tükrözze azt a mértéket, amellyel az adott kibocsátás-kereskedelmi rendszer alatta marad az alábbiakban vázolt követelményeknek;
11. kéri, hogy fordítsanak különös figyelmet a légi közlekedési szolgáltatásoktól különösen függő legelszibgeteltebb területek helyzetére, különösen a szigetekre és a legkülső régiókra, ahol korlátozottak, vagy egyáltalán nem léteznek alternatív megoldások;
12. üdvözli Wolfgang Schüssel, az Európai Tanács akkor hivatalban lévő elnöke, osztrák kancellár 2006. január 18-i európai parlamenti felszólalását, melyben felveti a kérdést és kéri a Tanács soros elnökségét, hogy dolgozzon a kérdés kezelésére irányuló konkrét javaslatokon;
13. hangsúlyozza, hogy sürgősen szükség van a légi közlekedés jobb irányítására a szén-dioxid kibocsátásának, a kondenzcsíkok és pehelyfelhők képződésének csökkentése és annak érdekében, hogy ez az intézkedés költséghatékony legyen;
14. kéri, hogy tegyenek további erőfeszítéseket a kutatás terén annak érdekében, hogy érthetőbbé váljon a légi közlekedésnek a klímaváltozásra gyakorolt teljes hatása; úgy véli, hogy különösen fontos a repülőgép kondenzcsíkok (vízpára) hatásainak egyértelművé tétele, valamint annak tisztázása, hogy az alacsonyabb magasságokon történő repülés milyen mértékben csökkentheti a kibocsátást, és ezáltal az éghajlatra gyakorolt hatást, továbbá a sztratoszférába kibocsátott aerozolok hőmérsékletet növelő hatásának felbecslése;
15. sürgeti a Bizottságot, hogy segítse elő a bio-üzemanyagok felhasználását a légi közlekedésben, ami hozzájárulna az éghajlatváltozásra gyakorolt hatás csökkentéséhez;
16. hangsúlyozza, hogy a kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységek hetedik kutatási keretprogramjában is elsődleges szerepet kell biztosítani a tiszta motortechnológiákra és alternatív üzemanyagokra irányuló kutatás és fejlesztés számára; úgy véli, hogy integrált szemléletre van szükség, amely összekapcsolja a kibocsátás-kereskedelmet és a tisztább motorok és üzemanyagok fejlesztését, hogy a széndioxidtól eltérő gázok kibocsátását is csökkentsék a légi közlekedésben;
17. szükségesnek véli a tudományos és technikai erőfeszítések további folytatását a légi járművek és helikopterek energiahatékonyságának javításának érdekében;
18. hangsúlyozza, hogy a hetedik kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs keretprogramnak a légi közlekedési ágazatban a technológiai innovációt elősegítő intézkedései, valamint az egységes európai égboltról szóló jogszabályokból eredő jobb légi közlekedési szolgáltatás döntő fontosságú a kibocsátás csökkentése szempontjából;
19. felszólítja a Bizottságot, hogy haladéktalanul tegyen lépéseket a SESAR (egységes európai égbolt ATM kutatás) projekt, valamint az egységes európai égbolt jogszabályi keretébe tartozó légi közlekedési ellenőrzés és légiforgalmi szolgáltatás javítása céljából a járatok energiahatékonyságának növelése, valamint a kondenzcsíkok csökkentése, illetve elkerülése érdekében;
20. felszólítja a Bizottságot annak biztosítására, hogy a hetedik kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs keretprogram előirányzatait a kutatási együttműködéssel összefüggésben a légi járművek és helikopterek motorjai környezetvédelmi és energia hatékonysága javításának céljából különítsék el;

A repülés bevonása az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerbe (EU ETS)

21. elismeri, hogy a kibocsátás-kereskedelem fontos szerepet játszhat egy olyan, megfelelően kialakított, átfogó intézkedéscsomag részeként, amely a repülés éghajlatra gyakorolt hatására irányul;
22. hangsúlyozza, hogy azon múlik a kibocsátás-kereskedelmi rendszer környezetvédelmi hatékonysága, hogy elég széles-e a rendszer földrajzi kiterjedése, szigorúak-e a határértékek, teljes körű árverésre kerül-e az eredeti kibocsátás elosztás, tekintetbe veszik-e a kibocsátás elosztásnál a technológiai színvonalat és a korábbi intézkedéseket, továbbá hogy a rendszer megcélozza-e az éghajlatra gyakorolt hatások összességét;

2006. július 4., kedd

23. kéri a Bizottságot, hogy haladéktalanul végezzen hatásvizsgálatot tervezett javaslatának sajátos paramétereire – például a repülésre vonatkozó határértékek szintjére, a megfelelésre, a részt vevő felek (a repülőgépek üzemeltetői, légitársaságok vagy repülőterek) kiválasztására – vonatkozóan, és mutasson be javaslatokat annak biztosítására, hogy az EU ETS az Európai Unión kívüli légitársaságokra is vonatkozzon;

24. azonban a repülésből eredő kibocsátásokra külön rendszer bevezetését javasolja, felismerve, hogy mivel az Egyesült Nemzetek Szervezete éghajlat változási keretegyezménye és a kiotói jegyzőkönyv nem tartalmaz kötelezettségvállalást a nemzetközi repülésből eredő kibocsátásokra, a repülési ágazat valójában nem tudna eladni az EU ETS-ben;

25. megállapítja, hogy az elszámolás lényegesen egyszerűbb lenne egy elkülönült, zárt rendszerben; úgy ítéli meg, hogy ha a légitársaságok lehetőséget kapnának arra az EU ETS-ben való vásárlásra, ez csak gondosan behatárolt alapon történhet;

26. hangsúlyozza, hogy a repülésnek a szélesebb EU ETS-be történő esetleges bevonása esetén szükség lenne legalább egy, az elkülönült rendszert érintő kísérleti szakaszra a 2008-2012 időszakban;

27. megállapítja, hogy a külső kreditek bevonását az elkülönült rendszerbe (pl. tiszta fejlesztési mechanizmus és az együttes megvalósítás, vagy olyan országok regionális „korlátozd és kereskedj” (cap and trade) rendszeréből származó kreditek, amelyek nem részesei a kiotói jegyzőkönyvnek) olyan minimális szintre kell szorítani, amely garantálja, hogy az ágazat hozzájárul az éghajlatváltozás megállítása általános céljának megvalósításához, továbbá minimalizálja a bürokráciát és növeli az átláthatóságot;

28. javasolja, hogy a repülésnek a szélesebb EU ETS-be történő esetleges bevonása esetén speciális feltételeket alkalmazzanak annak érdekében, hogy ne torzuljon a piac a kevésbé védett ágazatok hátrányára: korlátozzák a piacon vásárolható kibocsátási jogok mennyiségét és az engedélyek megvásárlásának lehetőségét ahhoz a feltételhez kössék, hogy már a kereskedés előtt el kell érni a kibocsátás szükséges csökkentésének egy részét;

29. felszólítja a Bizottságot, hogy terjesszen elő egyéb politikai eszközöket a repülés nem CO₂ által okozott hatásaira vonatkozóan párhuzamosan az EU ETS-szel; úgy véli, hogy ha valamely hatással kapcsolatban bizonytalanság áll fenn, a politikának az elővigyázatosság elvén kell alapulnia; úgy ítéli meg, hogy az éghajlatra gyakorolt hatások mellett külön figyelmet kell fordítani a levegő- és zajszennyezésre a repülőgépek fel- és leszállása során; felszólítja a Bizottságot, hogy bátorítsa a légi közlekedés nem szén-dioxid által okozott hatásairól szóló tudományos ismeretek növelésére irányuló kutatási programokat és támogassa a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) tevékenységét a nitrogén-oxidokra vonatkozó szabványok kialakításában;

30. nem zárja ki azt, hogy a jövőben további helyi intézkedéseket is kell hozni;

A repülési rendszer hatóköre

31. úgy véli, hogy a repülési rendszernek első lépésként valamennyi EU-s repülőtérről induló és oda szálló járatra ki kell terjednie (lehetőség szerint az EU légtérét átmenő forgalomra használat interkontinentális járatokra is) függetlenül az adott légi közlekedési vállalat származási országától annak érdekében, hogy a különböző útvonalprofilokkal rendelkező piaci szereplőkre egyenlő feltételek vonatkozzanak, hogy elkerülhető legyen a piac torzulása az EU-n kívüli célpontokba irányuló járatok javára, biztosítható legyen a környezetvédelmi hatékonyság, megelőzhető legyenek a keresztfinanszírozások és befolyásolni lehessen a repülőgéptervezést; hangsúlyozza, hogy mihamarabb világméretű kibocsátás-kereskedelmi rendszer bevezetésére van szükség;

32. tudomásul veszi, hogy a Bizottság, miután alaposan megvizsgálta a kérdést, azt a véleményt képviseli, hogy az ilyen széles hatókör kompatibilis a nemzetközi megállapodásokkal, például a WTO-szabályokkal; kéri a Bizottságot és a Tanácsot, hogy védje meg ezt az álláspontot harmadik országok esetleges támadásaitól a nemzetközi szervezetekben;

Kezdeti kibocsátás-elosztás

33. hangsúlyozza, hogy a teljes kezdeti kibocsátás-elosztást a kiotói kötelezettségvállalásnak megfelelően kell meghatározni és ennek megfelelően nem szabad lehetővé tenni a kibocsátás növelését a bázis évhez viszonyítva;

2006. július 4., kedd

34. úgy véli, hogy a kezdeti kibocsátás mennyiségét EU szinten kell meghatározni, mivel a tagállami szintű meghatározás magában hordozza annak kockázatát, hogy a kezdeti mennyiséget túlzottan nagyvonalúan állapítják meg, ami torzítaná a piacot és aláásná a rendszer környezetvédelmi hatékonyságát;

35. hangsúlyozza, hogy az elosztás módszere sem közvetett, sem közvetlen módon nem büntetheti azon vállalatokat, amelyek már hatékony repülőgépeket vezettek be, így tehát a korai intézkedést el kell ismerni minden körülmények között, és azokra a légitársaságokra kell nyomást gyakorolni a változás érdekében, amelyeknek alacsony az üzemanyag-hatékonysága;

Az elosztás módszere

36. úgy véli, hogy az árverés a legjobb módja a kibocsátási egységek elosztásának, mivel az felel meg az ágazat dinamikus természetének, és nem jelent sérelmet az új belépők és azon régiók számára, amelyeknek még fejlődniük kell az ágazat tekintetében;

37. megállapítja, hogy az árverés megfelel a „szennyező fizet” elvnek további kedvező környezetvédelmi hatásokkal, amennyiben a bevételeket megfelelően elkülönítik, valamint hogy automatikusan jutalmazza a piaci szereplők múltbeli és jövőbeli jó teljesítményét;

38. hangsúlyozza, hogy az engedélyek esetleges részben ingyenes elosztása, akár leszármaztatás, akár teljesítményértékelés alapján, ne diszkriminálja azon piaci szereplőket, akik a kezdeti elosztás időpontja után lépnek be a rendszerbe; úgy véli ezért, hogy külön rendelkezésekre van szükség az új belépők befogadására;

39. megállapítja, hogy az engedélyek ingyenes elosztása akár leszármaztatás, akár teljesítményértékelés alapján, valószínűsíthetően a kibocsátási egységek piaci árán alapuló, határkölségi árazásnak köszönhetően valószínűleg váratlan, a fogyasztó költségére megvalósuló nyereséghez vezetne az ágazatban; hangsúlyozza, hogy nem ez a politika célja;

40. úgy ítéli meg, hogy a leszármaztatott engedélyek ingyenes kiosztása a legrosszabb megoldás, mivel bünteti a légitársaságok korai intézkedéseit, valamint hogy a teljesítményértékelés alapján történő ingyenes kiosztás, miközben megfelelő ösztönzést csak elméleti síkon nyújt, azzal a kockázattal jár, hogy túlságosan bonyolult és bürokratikus lesz, a valóban legjobb teljesítmény meghatározása kiszámítási módszereinek nehézségei folytán;

*
* *

41. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.
