

4.4 A kisebb jelentőségű felhasználások elégtelen ösztönzése

4.4.1 A 49. cikk többek között professzionális felhasználók és szakmai szervezetek részére lehetőséget biztosít arra, hogy kérelmezzék egy növényvédő szer engedélyezésének kiterjesztését a kisebb jelentőségű felhasználásokra. Ugyanakkor a cikk előírja, hogy a tagállamok aktuális jegyzéket vezessenek a kisebb jelentőségű felhasználásokról.

4.4.2 Az EGSZB üdvözlí ezt a cikket, megállapítja azonban, hogy nem eléggé ösztönzi az engedéllyel rendelkezőket arra, hogy ők maguk tevékenykedjenek a kisebb jelentőségű felhasználásokra való kiterjesztés érdekében.

4.4.3 Az EGSZB azt javasolja, hogy az engedéllyel rendelkezők, amennyiben az engedélyezés után elsőként kérelmeznék kisebb jelentőségű felhasználásokra való többféle kiterjesztést, abban a kedvezményben részesüljenek, hogy meghosszabbodik az adatvédelmi időszak.

4.4.4 Az EGSZB azt javasolja, hogy az Európai Bizottság bocsásson a tagállamok rendelkezésére egy központi, európai jegyzéket a kisebb jelentőségű felhasználásokról, és ezzel helyet-

tesítse a 49. cikk (6) bekezdésében meghatározott tagállami listát.

4.5 Tájékoztatás

4.5.1 A rendeletben szerepel az adott szer használata előtt azon szomszédok tájékoztatásának esetleges kötelezettsége, akik ezt kérték, és akik ki lehetnek téve a permetvándorlásból származó hatásoknak (30. cikk).

4.5.2 Az EGSZB szerint a növényvédő szerek alkalmazásának átláthatósága nagyon jó dolog, de a javasolt tájékoztatási kötelezettség alássa a növényvédő szerek forgalomba hozatalának alapjául szolgáló jogalkotásba vetett bizalmat. Biztonságosnak ítélt szerekről van ugyanis szó, a tájékoztatási kötelezettség azonban esetleg éppen ennek ellenkezőjét sejteti.

4.5.3 Úgy véli továbbá, hogy e cikk alkalmazása nem gondoskodik a felhasználók és szomszédok közötti kölcsönös megértésről, sokkal inkább megzavarja a társadalmi kohéziót a vidéki közösségekben, mivel a tájékoztatási kötelezettség azt a látszatot keltheti, hogy a felhasznált szerek nem biztonságosak. Ez az előírás tehát nem célravezető.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 31-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelv a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kiterjesztése céljából történő módosításáról”

COM(2006) 818 final – 2006/0304 (COD)

(2007/C 175/13)

2007. február 8-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 175. cikkének (1) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció véleményét 2007. május 8-án elfogadta. (Előadó: Richard ADAMS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. május 30-31-én tartott, 436. plenáris ülésén (a május 31-i ülésnapon) 50 szavazattal 8 ellenében, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözlí az irányelvjavaslatot, amely jól átgondolt, pragmatikus megközelítést kínál a légiközlekedési iparág rohamosan növekvő üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére, illetve ellensúlyozására.

1.2 Az, hogy a légi közlekedés az európai kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) hatálya alá kerül, erősíti, és még inkább

alátámasztja a CO₂-kibocsátás kezelésének világviszonylatban is kiemelkedő példaként működő rendszert.

1.3 A javaslat realisztikus: számol a légi közlekedés és szállítás folyamatos fejlesztésére irányuló politikai, gazdasági és fogyasztói nyomás erejével, miközben az ETS piaci

mechanizmusát használja a légiközlekedési iparág egyik legfontosabb károsító külső hatásának ellensúlyozására.

1.4 A javaslatnak azonban megvannak a gyengéi is: sikere az ETS sikerén áll vagy bukik – egy olyan rendszerén, amelyet már számos érdekelt bíralt, amelynek még bizonyítania kell, és amely a CO₂-kibocsátási egységek igazságos elosztásán, a CO₂-kibocsátás csökkentését célzó találmányos és innovatív befektetésen és a Nemzeti Kiosztási Tervek tagállami végrehajtásán alapul.

1.5 Az EGSZB üdvözli, hogy a rendszerbe 2012-től bevonják az összes Európából induló vagy oda érkező járatot, de úgy véli, hogy a kezdődátum – ahogy az európai szolgáltatók esetében is – 2011 kell hogy legyen.

1.6 Az irányelv a kiotói közös végrehajtásból vagy a tiszta fejlődési mechanizmusból (JI/CDM) származó, „külső”, rugalmas projektkreditek bevitelét is megengedi a rendszerbe. Öröndetes, hogy a fejlődő országokban támogatják a megújuló energiákkal és energiahatékonysággal kapcsolatos tanúsított rendszereket és a szén felhasználásának csökkentését, feltéve, hogy fenntartják a szigorú ellenőrzést.

1.7 Az EGSZB elismeri, hogy ez bonyolult kérdés, de úgy érzi, hogy a javaslat kissé homályos, és nem mutatja be világosan, hogy milyen előnyöket kínál. A javaslat többféle módon és szinten hivatkozik az EU egészére, az egyes tagállamokra, az ipar különböző ágazataira és a nagyközönségre. Mindenekelőtt azt a pozitívumot kellene hangsúlyozni, hogy az irányelv potenciálisan támogatja és erősíti az ETS-t. Megjegyzendő az is, hogy az Európai Bizottság más egységei – különösen az Energiaügyi és Közlekedési, valamint a Kutatási Főigazgatóság – részéről aktív, kiegészítő jellegű támogatásra lesz majd szükség.

1.8 Az EGSZB ezért a következőket javasolja:

1.8.1 A légi közlekedésnek az ETS-be való bevonását a rendszer felülvizsgálatára nyíló lehetőségként használják ki, korrigálva a meglévő hibákat és megerősítve a gyenge területeket, hogy kifejlődhessen a szénkereskedelem valódi és hatékony piaca, ami döntő tényező az EU azon kötelezettségvállalásának teljesítéséhez, hogy 2020-ra 20 %-kal csökkenti szén-dioxid-kibocsátását.

1.8.2 A kibocsátások javasolt felső határértékét csökkenteni kell, hogy a légi közlekedésnek az ETS-ben már részt vevő egyéb iparágakhoz hasonlóan lépéseket kelljen tennie az alkalmazkodás érdekében.

1.8.3 A kibocsátási egységek javasolt ingyenes elosztását törölni vagy jelentősen csökkenteni kell, hogy így minden kibo-

csátási egységet vagy a többségüket be lehessen vonni a kereskedelembe.

1.8.4 A JI/CDM rendszerekből történő kreditvásárlásra általános limitet kell megállapítani, hogy a kibocsátáscsökkenés jelentős része az EU-n belül menjen végbe.

1.8.5 Előre gondolni kell annak kidolgozására, hogy az irányelv hatásait miként mutassuk majd be a nagyközönségnek. Amellett, hogy még inkább felhívjuk a figyelmet a légi közlekedésnek a klímaváltozásra gyakorolt hatására, ösztönözni kell a nagyobb nyitottságot a rendszernek a fogyasztókra és a szolgáltatókra gyakorolt pénzügyi hatásait illetően, és minimalizálni a hatalmas, rendkívüli profitok elérésének kockázatát.

1.8.6 A tagállamokat fel kellene kérni, hogy az államfők, kormányfők és miniszterek repülőútjaiból – amelyek jelenleg adminisztratív okokból (többnyire katonai egységek által biztosított repülőutakról lévén szó) mentességet élveznek – származó kibocsátásokat önként kompenzálva mutassanak jó példát.

1.8.7 A nem az ETS-hez tartozó szénkibocsátás-csökkentő intézkedéseken végzett kiegészítő munkát is kiemelt kérdésként kell kezelni. Ide tartozik az adó- és szabályozási lépések előtt álló jogi akadályok kiküszöbölése, különösen a repülőgépek üzemanyagával összefüggésben; a nitrogén-oxid-kibocsátás korlátozása; a légiforgalmi irányítás javítása, valamint a hatékonyabb motorok és repülőgépvázak kifejlesztésére irányuló kutatás.

2. Bevezetés

2.1 A repülés szerves és fontos része a bővülő globális gazdaságnak, és az is marad. A légi közlekedés sok szempontból sikértörténet. 1960 óta évente átlagosan 9 %-kal bővült – 2,4-szer olyan gyors ütemben, mint a világ GDP-je. Ez a növekedés folytatódik, és a jelenlegi trendek alapján a légi szállítás volumene 2020-ra megduplázódik.

2.2 Ez a sikeresség szükségszerűen problémákat okozott – például a repülőterek növekedése és helyi hatásai –, de az éghajlatváltozással összefüggésben a figyelem egyre inkább arra irányult, hogy a légi közlekedés révén kibocsátott üvegházhatású gázok és más emissziók miként járulnak hozzá a globális felmelegedéshez. A légiközlekedési iparág – mint szolgáltatási szektor – az EU gazdasági hozzáadott értékéhez mintegy 0,6 %-kal, az üvegházhatást okozó gázok (GHG) kibocsátásához viszont 3,4 %-kal járul hozzá. A légi forgalomból származó kibocsátások az EU-ban 1990 óta 87 %-kal nőttek, miközben az EU összes forrásból származó, teljes GHG-kibocsátása 3 %-kal csökkent.

2.3 A nemzetközi légi járatok hagyományosan üzemanyagadó-mentesek, és nem vonatkoznak rájuk a Kiotói Jegyzőkönyv célszámai sem. Ha figyelembe vesszük a repülőgépek hosszú élettartamát és a további, műszaki és működési jellegű hatékonyságnövelési lehetőségeket, a légi forgalom növekedése azt jelenti, hogy az ágazat GHG-kibocsátása továbbra is növekedni fog, aláásva azokat az erőfeszítéseket, amelyeket más, csökkenő kibocsátású ágazatok tesznek. Noha a repülés terén egészében véve jelentős javulás történt a szabályozás, összehangolás és a biztonsági intézkedések végrehajtása terén, eddig nehéz volt nemzetközi megállapodásokra jutni olyan környezetvédelmi kérdésekről, amelyek kereskedelmi érdekeket is érinthetnek.

2.4 Az Európai Bizottság egy ideje keresi a lehetőséget a repülés GHG-kibocsátása csökkentésének ösztönzésére, illetve érvényesítésére. 2005-ben „A repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentése” ⁽¹⁾ címmel elfogadott egy közleményt. 2006 áprilisában az EGSZB a közleményről készített véleményében ⁽²⁾ arra a megállapításra jutott, hogy további politikai intézkedésekre van szükség a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának mérséklése érdekében, és többek közt azt ajánlotta, hogy a repülést vegyék be az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe. A Környezetvédelmi Miniszterek Tanácsa, az Európai Tanács és az Európai Parlament hasonló álláspontra helyezkedett. Az Európai Bizottság most irányelvet javasolt – ez a jelen vélemény tárgya –, amelynek révén a légi közlekedés bekerül a GHG-kibocsátási egységek közösségi kereskedelmi rendszerébe.

3. A javasolt irányelv összefoglalása

3.1 A javasolt irányelv bevezetőjében szerepel, hogy a légi közlekedés károsanyag-kibocsátása 2012-re az EU Kiotói Jegyzőkönyvben vállalt környezetvédelmi hozzájárulásának több mint a negyedét emésztheti fel. Nehezen születik nemzetközi megállapodás a teendőkről, de az irányelvjavaslat arra irányul, hogy globális szintű cselekvési modellt kínáljon. Ez az egyetlen kezdeményezés, amely lehetőséget nyújt erre.

3.2 A jelenlegi javaslat a GHG-kibocsátási egységek kereskedelméről szóló 2003/87/EK irányelvet módosítja a légi közlekedésnek a közösségi rendszerbe való bevonásával. Egy, a javaslatot kísérő hatástanulmány megállapítja, hogy – noha a kibocsátáskereskedelem a leghatékonyabb megoldás a légi közlekedés éghajlati hatásának csökkentésére – az intézkedéseknek csupán csekély hatásuk van a kereslet prognosztizált növekedésére, s így a kibocsátások volumenére ⁽³⁾. Meg kell tehát érteni, hogy a javaslat célja nem az, hogy magát a légi forgalom növekedését csökkentse, hanem azt kívánja biztosítani, hogy annak néhány káros környezeti hatását más – többnyire egyéb gazdasági ágazatokban tett – lépések ellensúlyozzák.

3.3 Az EU jelenlegi ETS rendszere ⁽⁴⁾ mintegy 12 000 energiaigényes ipari létesítményre terjed ki, amelyek az EU teljes CO₂-kibocsátásának 50 %-áért felelősek. A javaslat szerint a légitársaságok minden évben áruba bocsátható szén-dioxid-kibocsátási egységeket kapnának, miközben az összesített felső határt a légiközlekedési iparág által a 2004-2006 közötti három évben generált kibocsátás éves átlagos szintje jelentené. Az üzemeltetők az ETS piacán eladhatják fölösleges kibocsátási egységeiket, illetve vásárolhatnak is további kibocsátási egységeket, például olyan ipari létesítményektől, amelyek csökkentették kibocsátásukat vagy a Kiotói Jegyzőkönyv mechanizmusának megfelelően harmadik országokban folyó „tisztá energia” projekttektől.

3.4 Az irányelvjavaslat 2011-től az EU-n belüli repülőjáratok kibocsátásaira, 2012-től pedig az EU repülőterekre érkező vagy onnan induló valamennyi járat kibocsátására kiterjed majd, uniós és Unión kívüli légijármű-üzemeltetők esetében egyaránt. A becslések szerint a javaslat révén 2020-ra 1,8-9 euró adódik hozzá az Európán belüli menettérti jegyek árához; a hosszú távú járatok esetében ez több lesz, egy New Yorkba szülő menettérti jegy esetén például 8-40 euró. Mivel ez a díj igen csekély befolyást gyakorol a nagy árrugalmasságú légi forgalmi iparra, úgy vélik, hogy a rendszernek nem lesz nagy hatása a növekedésre.

3.5 Megjegyzendő, hogy az Európai Bizottság elismeri, hogy a légi közlekedés beépítése az európai kibocsátáskereskedelmi rendszerbe csak egyike a lehetséges lépéseknek, amelyekre nemzetközi szinten szükség lehet annak érdekében, hogy kezelni lehessen a légi járművekből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának növekvő hatását az éghajlatra. Egy 2008-ra tervezett hatásvizsgálat nyomán az Európai Bizottság javaslatok előterjesztésére készül a nitrogénoxid-kibocsátásokkal kapcsolatban. 2007. szeptemberi közgyűlésén a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) szintén további javaslatok előterjesztésére készül, bár a jelek szerint nő a nyomás az uniós kezdeményezés gyengítésére és aláásására.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB üdvözlöi a légi közlekedés beépítését az európai kibocsátáskereskedelmi rendszerbe, amely nemzetközi szinten az első lépés abba az irányba, hogy a légi közlekedéssel megfizetessék a környezeti költségek egy részét, amelyekért kialakulása óta felelős. Az Unión kívüli üzemeltetők bevonását szintén üdvözlöjük. A javasolt rendszer szerint ezenkívül a kevésbé üzemanyag-hatékony légijárműveknek nagyobb mértékű kibocsátási egység-kiosztást kell igénybe venniük, ami némileg ösztönzi a műszaki és az üzemeltetési hatékonyságot. Mivel az olcsó járatokat üzemeltető (fapados) légitársaságok kihasználtsága átlagosan 10 %-kal nagyobb, mint a hagyományos fuvarozóké, a javaslat e fapados szállítókat valamivel kevésbé érinti, ugyanakkor valamennyi légitársaságot arra ösztönzi, hogy üres helyeket kedvezményes áron értéksítsék.

⁽¹⁾ COM(2005) 459 final, 2005.09.27.

⁽²⁾ NAT/299: Légi közlekedés és éghajlatváltozás.

⁽³⁾ A hatástanulmány összefoglalója, 5.3.1. bekezdés.

⁽⁴⁾ Az ETS rövid leírását lásd az I. mellékletben.

4.2 Az EGSZB elismeri, hogy a járatok hatékonyságára, az alternatív üzemanyagokra, a tervezés tökéletesítésére és a kihasználtság növelésére irányuló intézkedések bizonyos mértékben mind hozzájárulnak az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentéséhez. Ezeknek az intézkedéseknek a legtöbbjét azonban 1990 óta aktívan alkalmazzák, ebben az időszakban mégis több mint 85 %-kal nőttek a kibocsátások – és ez a szám az utasok számának és a fuvarozott áru mennyiségének növekedése miatt továbbra is emelkedik.

4.3 Az irányelv azt javasolja, hogy a légiközlekedési ágazat növekvő hozzájárulását az éghajlatváltozáshoz a légi közlekedés európai kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő bevonásával kezeljék. A kibocsátáskereskedelmi rendszer az egyetlen nemzetközi, piaci vonatkozású, nagyszabású szén-dioxid-szabályozó és -kiegénylítő mechanizmus, ám kísérleti szakaszában, amely 2007-ben zárul le, jelentős kezdeti problémák merültek fel vele kapcsolatban, amit jelentős mértékben a tagállamok túlzott mértékű kibocsátáskiosztása okozott. Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszere csak akkor érheti el célját, azaz csak akkor válhat a CO₂-kibocsátás csökkentésének piaci eszközévé, ha az Európai Bizottság – valamennyi tagállam támogatásával – elkötelezi magát a CO₂-kvóták megállapítása és alkalmazása mellett, és gondoskodik betartásukról.

4.4 A légi közlekedés bevonása nagy gyakorlati haszonnal járna a kibocsátáskereskedelmi rendszer számára. A légi közlekedés kevésbé érzékeny az árakra, mint a CO₂-kibocsátások többségéért jelenleg felelős legtöbb ipari folyamat és energiatermelő iparág. Amint a légi közlekedés CO₂-részesedése (szükségszerűen) növekszik, a kibocsátáskereskedelmi rendszer jelentős új finanszírozásban részesül, ami más ágazatokban további szén-dioxid-megtakarításokat célzó befektetéseket tesz lehetővé. Bár magának a légi közlekedésnek talán korlátozottak az ilyen megtakarításokkal kapcsolatos lehetőségei, finanszírozást biztosíthat erre más ágazatoknak.

4.5 Például az Európai Bizottság becslése szerint az irányelv hatására az üvegházhatást okozó gázok CO₂ kibocsátása tisztán 183 millió tonnával csökken 2020-ig, ahhoz képest, ha minden változatlanul folytatódna. A szén árának erre az időszakra történő becslése pontatlan, és egy határozott elosztási rendszer függvénye, de ha a légi közlekedési ágazat átlagosan 30 eurós áron 100 millió tonnát vásárolna ebben az időszakban, akkor elvileg 3 milliárd eurót juttatna a CO₂-csökkentésére.

4.6 Az EGSZB 2007-ben átfogó programot indított a civil társadalom körében az éghajlatváltozással kapcsolatos intézkedések és bevált gyakorlatok ösztönzésére, amelynek fontos eleme az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása további fokozásának minimalizálása. Az EGSZB elismeri ugyan, hogy pragmatikus szempontból a vizsgált javaslat jelenti a legjobb megközelítést arra, hogy a légi közlekedést bevonják a szén-dioxid-csökkentésre irányuló stratégiába, rá kell azonban mutatnia arra, hogy az irányelvjavaslat gyakorlatilag semmit nem tesz az üvegházhatást okozó gázok légiközlekedési ágazat által történő egyre

növekvő mértékű kibocsátásának korlátozására. Ez jelentős „prezentációs” problémát okoz. A légiközlekedési ágazat már jelenleg is az üvegházhatást okozó gázok leggyorsabban növekvő forrása Európában, és az irányelv engedékeny az ágazat növekedési igényeivel szemben, ugyanakkor nem követeli meg a káros kibocsátások korlátozását. A nagyközönséggel meg kell értetni, hogy az irányelv számottevő forrásokat mozgósíthat, amelyeket a CO₂-kibocsátás kompenzáló célú csökkentésére fordítanak.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Az ágazat káros kibocsátásainak jelentős mérséklésére vonatkozó kinyilvánított cél elérésének szempontjából az irányelvjavaslat terminológiailag pontatlan. Mivel a légitársaságok „piaci” áron kvótákat vásárolhatnak a kiosztásmaximumot meghaladó kibocsátások fedezésére, a légiközlekedési ágazat csak minimális mértékben járul hozzá az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának mérsékléséhez. A becslések szerint 2020-ig ez 3 % nettó csökkenést jelenthet, ami az üvegházhatást okozó gázok légi közlekedésből származó kibocsátásának egy évi növekedésénél is kevesebb. Az Európai Bizottság saját adataiból kiderül, hogy a jegyárak elhanyagolható mértékű emelkedése csak kevésbé hat majd a légi közlekedés iránti keresletre.

5.2 Azzal, hogy a kezdeti kvóták nagy többségét ingyen adja a légitársaságoknak, és lehetővé teszi a további vásárlást az általános ETS-en belül (a légi közlekedés – vagy talán általában a közlekedés – nyílt, nem pedig zárt rendszere), az Európai Bizottság elfogadja a *status quót*, és nem sokat tesz az üvegházhatást okozó gázokat kibocsátó légiközlekedési ágazat folyamatos, gyors növekedésével kapcsolatban. A problémának azonban az a lényege, hogy egy ilyen korlátozás jelenleg politikailag és gazdaságilag elfogadhatatlan. Az előrelépés érdekében az Európai Bizottság kiszámította, hogy a légi közlekedés bevonása az ETS-be nemcsak hatékonyabbá teszi a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló folyamatot, hanem – a légi közlekedési ágazat nagyobb CO₂ kibocsátását más ágazatokbeli csökkentéssel ellensúlyozva – lehetővé teszi a piac valódi ösztönzését, valamint a más területeken történő CO₂-csökkentésekre irányuló új kutatások és alkalmazások finanszírozását.

5.3 Az Európai Bizottság megjegyzi, hogy a kereskedelmi egységek „zárt” – vagyis kizárólag a légi közlekedési ágazaton belüli – rendszerében az egység ára 114-325 euró lenne, ellentétben a feltételezett 30 euró/tonnával. Ez a zárt rendszer valószínűleg 8-30 euróval megemeli a jegyárakat a rövid távú légi járatok esetében. Míg ez realisztikusabb módszernek tűnhet a kereslet befolyásolása és az üzemanyag-hatékonyság, valamint a kibocsátás minimalizálására irányuló kutatások támogatása terén, valószínűtlen, hogy uniós szintű támogatásban részesül ott, ahol nyilvánvalóan különböznek a közlekedési prioritások. A zárt vagy „kizárólag közlekedési” rendszer esetében még valószínűtlenebbé válna a globális megállapodás.

5.4 A javasolt irányelvben az Európai Bizottság elismeri, de döntése értelmében nem veszi figyelembe azt a körülményt, hogy a kutatáson alapuló elemzést, mely szerint a légi járművek kibocsátásai kétszer-négyszer olyan károsak az éghajlatra nézve, mint az egyéb iparágak kibocsátásai⁽³⁾. (Ez nagyrészt abból adódik, hogy a legtöbb kibocsátásra a felsőbb légrétegben kerül sor, emellett a CO₂-n kívüli, egyéb kibocsátások hatásai, például a kondenzcsíkok és a nitrogénoxid okozzák.) Kiegészítő lépéseket kell tenni a nitrogénoxid-kibocsátások csökkentésére vagy ellensúlyozására.

5.5 A légitársaságok már részesülnek abban az előnyben, hogy a repülőgépek üzemanyaga adómentes, és a szénkibocsátási egységek kezdeti ingyenes kiosztása tovább fogja növelni az állami támogatásból származó előnyöket az egyéb közlekedési ágazatokkal szemben. Fennáll annak kockázata, hogy az üzemeltetők az ETS-rendszer bevezetését az árak általános emelésére fogják használni. Ha az Európai Bizottság világos módon nyilvánosságra hozná, hogy a rendszer milyen valós pénzügyi hatással van az iparág költségeire, azzal csökkenthetné az indokolatlan nyereségeket.

5.6 Tovább kellene gondolkodni az irányelvben javasolt kivételekről. Például az államfők, kormányfők és miniszterek repülőútjainak mentesítése nagyon helytelen, hiszen ennek a csoportnak jó példát kellene mutatnia. Ez a mentesítés (többnyire katonai egységek által biztosított repülőutakról lévén szó) magyarázható ugyan adminisztratív okokkal, de a tagállamokat fel kellene kérni, hogy e kibocsátásokat önként kompenzálják – néhány tagállam már el is határozta ezt.

5.7 Mivel az Európai Bizottság nyílt többletegység-vásárlási rendszert választott, nehezen tűnik indokolhatónak, hogy a rendszer báziséve nem igazodik jobban az EU jelenlegi kötelezettségvállalásához a Kiotói Jegyzőkönyv első időszakát illetően (8 %-os csökkentés 2008 és 2012 között az 1990-es szintekhez képest), valamint a jövőbeni kötelezettségvállalásokhoz (például 30 %-os csökkentés 2020-ra az 1990-es szintekhez képest). A 2005. év bázisévként történő kiválasztása az ágazat számára olyan kiindulópontot jelent, mely nagyjából 100 %-kal magasabb a Kiotói Jegyzőkönyvben foglaltaknál. Természetesen – figyelembe véve azt, hogy a légi közlekedés az első olyan ágazat, amelyet bevezettek az EU-ETS rendszerbe –, az a méltányos, ha a kezdeti kiosztás az EU-ETS szabályokban lefektetett elvek szerint történik.

5.8 Valószínűtlen, hogy ez az irányelv jelentős hatással lesz a légi közlekedésből származó összes kibocsátás növekedésének lassítására. Mindazonáltal a tény, hogy stabilizálhatja a nettó CO₂-kibocsátást az ETS segítségével, ugyanakkor forrásokat biztosíthat a további csökkentésekre, indokolja a megvalósítás költségét és az azzal járó bonyolult adminisztrációt. A javasolt irányelv nem pusztán „környezetvédelmi fügőfalevél” a légi közlekedési ágazat számára: növelheti a nagyközönség tájékozottságát, jelentős új forrásokat nyújthat a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére, és eszközt biztosíthat azon külső környezetvédelmi költségek beépítésére, melyeket a légi közlekedési ágazat mindeddig figyelmen kívül hagyhatott.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 31-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽³⁾ IPCC Összefoglaló a politikai döntéshozók számára 2007, Az éghajlatváltozás tudománya.
<http://www.ipcc.ch/pub/sarsum1.htm>

I. MELLÉKLET

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez

A következő módosító indítványokat, amelyeknél a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat több mint egynegyede volt, elutasították:

1.8.2. pont

A szöveg a következőképpen módosítandó:

„1.8.2. A kibocsátások javasolt felső határértékét ~~csökkenteni kell, hogy a légi közlekedésnek az EU-ETS-ben már részt vevő egyéb iparágakhoz hasonlóan megállapított lépéseket kelljen tennie az alkalmazkodás érdekében.~~

A szavazás eredménye:

Mellette: 18

Ellene: 33

Tartózkodott: 9

1.8.3. pont

A szöveg a következőképpen módosítandó:

„1.8.3. A kibocsátási egységek javasolt ingyenes elosztását ~~törölni vagy jelentősen csökkenteni kell, hogy így minden kibocsátási egységet vagy a többségüket be lehessen vonni a kereskedelembé bele kellene foglalni az EU-ETS szabályaiba és útmutató dokumentumaiba.~~

A szavazás eredménye:

Mellette: 13

Ellene: 24

Tartózkodott: 6

II. MELLÉKLET

2005-ben az Európai Unió bevezette a szén-dioxid-kibocsátás egész Európára kiterjedő piacát az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának főbb iparágai számára. Ez annak a hasonló rendszernek az előfutára, mely a Kiotói Jegyzőkönyv értelmében fog működni az aláírók részvételével 2008-tól. Az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerének (ETS) célja, hogy felkészítse az európai nemzeteket a Kiotói Jegyzőkönyvben foglaltakra.

A rendszer az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységeinek (EUA) konkrét iparágak számára történő kiosztásán alapul, mely Nemzeti Kiosztási Terveken keresztül történik, az Európai Bizottság felügyelete alatt. A kibocsátási egységekkel kereskedni lehet. Az EU ETS első időszaka a 2005-2007-es időszakot fedi le, míg a második időszak egybeesik a Kiotói Jegyzőkönyv első kötelezettségvállalási időszakával (2008-2012).

Az EU ETS első időszaka 7 300 vállalatra és 12 000 létesítményre vonatkozik a nehézipari ágazatokban az EU-n belül. Ide tartoznak az energiaellátást nyújtó vállalatok, az olajfinomítók, a vas- és acélgyártók, a cellulóz- és papíripar, valamint a cement-, üveg-, tégl-, mész- és kerámiagyártók.

Az ETS éves célokat irányoz elő a szén-dioxid (CO₂) kibocsátására nézve valamennyi uniós tagország számára, és a tagországok nemzeti kibocsátási egységeiket kiosztják azon vállalatok között, amelyek gyárai és telepei a legtöbb szén-dioxidot bocsátják ki – energiatermelők, építőipari termékek gyárai és egyéb nehézipari vállalatok.

Egy EUA birtokosa egy tonna szén-dioxid kibocsátására jogosult. Azok a vállalatok, amelyek nem használják fel valamennyi kibocsátási egységüket, vagyis kevesebb a kibocsátásuk annál, amire jogosultak, eladhatják az egységeiket. A kibocsátásra vonatkozó kitűzött célt meghaladó vállalatok vagy további EUA-kat kell, hogy vegyenek, vagy 40 euró bírságot kell, hogy fizeszenek tonnánként.

A kibocsátási egységek kereskedelmének irányításához és az egységek birtoklásának ellenőrzéséhez az ETS felkéri az uniós tagállamokat, hogy hozzanak létre nemzeti kibocsátási nyilvántartást, melyben a rendszerhez tartozó valamennyi vállalat számlával rendelkezik.

A piac brókereken és elektronikus tőzsdén keresztül működik, ahol EUA-k kereskedelme pedig napi szinten történik. Leginkább az EUA-k határidős szerződéseinek (későbbi időpontban átadandó EUA-knak) a kereskedelme folyik. Ezek a jövőbeli időpontok megfelelnek a kibocsátási egységekhez tartozó naptári évek végének.