

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

IDEIGLENES
2005/2249(INI)

4.4.2006

JELENTÉSTERVEZET

a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről
(2005/2249(INI))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Caroline Lucas

Fogalmazó (*):

Jeanine Hennis-Plasschaert, Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

(*) Bizottságok közötti megerősített együttműködés – az Eljárási Szabályzat
47. cikke értelmében

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS	7

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

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 állásfoglalására¹,
 - tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A6-0000/2006),
- A. mivel az EU elkötelezett az éghajlatváltozás kezelésének célkitűzése mellett, és amellett, hogy a globális hőmérséklet emelkedését 2°C-ra kell korlátozni az iparosítás előtti korszakhoz képest,
- B. mivel a repülés hatása az éghajlatváltozásra jelentős és gyorsan növekszik,
- C. mivel a nemzetközi repülésre nem vonatkozik sem az Egyesült Nemzetek Szervezete éghajlat változási keretegyezményéből (UNFCCC) és annak kiotói jegyzőkönyvéből származó, sem egyéb éghajlatváltozással kapcsolatos nemzetközi kötelezettségvállalás,
- D. 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. Üdvözli 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 politikai eszközök kiválasztása általános célkitűzésének a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatása csökkentésének kell lennie;
 3. 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);
 4. Hangsúlyozza az eredmények elérésének sürgősségét a folyamatban lévő légi közlekedési

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

szolgáltatásokról szóló megállapodások újratárgyalása során – különösen az USA-val fennálló megállapodás esetében - hogy feltétel nélkül legyen lehetőség az uniós és az Unió kívüli szállítóknak szolgáltatott üzemanyag egyenlő alapú megadóztatására;

5. Határozottan támogatja a légi közlekedés HÉA-mentességének megszüntetését a légi közlekedés és a többi közlekedési ágazat közötti egyenlő feltételek előmozdítása érdekében;
6. Ösztönzi a díjak bevezetését, mint az összesített költségek internalizációja felé tett lépést, olyan módon, hogy szerepük és mértékük tükrözze azt a mértéket, amivel az összes kibocsátás kereskedelmi rendszer az alábbiakban vázolt követelményeknek való megfeleléstől;
7. Hangsúlyozza, hogy sürgősen meg kell határozni, hogy a légiforgalmi szolgáltatás hogyan segítheti elő a kondenzcsíkok és pehelyfelhők képződésének kezelését;

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

8. Elismeri, hogy a kibocsátás-kereskedelem fontos szerepet játszhat egy olyan, megfelelően kialakított átfogó intézkedéscsomag részeként, amely a repülés éghajlatra gyakorolt hatására irányul;
9. Hangsúlyozza, hogy a kibocsátás-kereskedelmi rendszer környezetvédelmi hatékonysága a megfelelően széles földrajzi kiterjedésen, a szigorú határértékeken, az eredeti kibocsátás elosztás teljes körű árverésén, és az éghajlatra gyakorolt összes hatásra irányultságán múlik;
10. A repülésből eredő kibocsátásokra külön rendszer bevezetését javasolja, felismerve, hogy mivel az UNFCCC és a kiotói jegyzőkönyv nem tartalmaz kötelezettségvállalást a nemzetközi repülésből eredő kibocsátásokra, a repülési ágazat valójában nem tudna eladni az ETS rendszerében;
11. Megállapítja, hogy az elszámolás lényegesen egyszerűbb lenne egy elkülönült, zárt rendszerben; úgy ítéli meg, hogy amennyiben a légitársaságok lehetőséget kapnának arra, hogy vásároljanak az EU ETS rendszerében, ez csak gondosan behatárolt alapon történhet;
12. Hangsúlyozza, hogy a repülésnek a szélesebb ETS-be történő esetleges bevonása esetén szükség lenne legalább egy, az elkülönült rendszert érintő kísérleti szakaszra, a 2008-2012 időszakban;
13. Megállapítja, hogy a külső kreditek bevonását az elkülönült rendszerbe (pl. tiszta fejlesztési mechanizmus és az együttes megvalósítás (CDM/JI), vagy olyan országok regionális cap and trade (limitáld és kereskedj) rendszeréből származó kreditek, amelyek nem részesei a kiotói jegyzőkönyvnek) olyan szinten kell korlátozni, ami garantálja, hogy az ágazat hozzájárul az éghajlatváltozás megállításához általános célkitűzése megvalósításához;

14. Javasolja, hogy a repülésnek a szélesebb ETS-be történő esetleges bevonása esetén speciális feltételeket alkalmazzanak, biztosítandó, hogy ez ne torzítsa a piacot a kevésbé védett ágazatok hátrányára: a piacon vásárolható kibocsátási jogok mennyiségének korlátozása és a kibocsátások csökkentése szükséges arányának előírása, az engedélyek megvásárlása lehetőségének előfeltételeként;
15. Felhívja a Bizottságot, hogy terjesszen elő egyéb politikai eszközöket a repülés nem CO₂ hatásaira vonatkozóan, párhuzamosan az ETS-el; amennyiben valamely hatással kapcsolatban bizonytalanság áll fenn, a politikának az elővigyázatosság elvén kell alapulnia;
16. Hangsúlyozza, hogy amennyiben ilyen csomag párhuzamosan nem vezethető be, az ETS-en keresztül biztosítani kell a környezetvédelmi integritást, a CO₂ kibocsátást érintő szorzószámok alkalmazásával;

A repülési rendszer hatóköréről

17. Úgy véli, hogy a repülést érintő rendszernek valamennyi uniós repülőtérrel induló és oda leszálló járatra ki kell terjednie, egyenlő feltételek biztosítandó a különböző útvonal profilkkal rendelkező piaci szereplők számára, elkerülendő a piac torzulását az EU-n kívüli célpontokba irányuló járatok javára, biztosítandó a környezetvédelmi hatékonyságot, megelőzendő a keresztfinanszírozásokat és befolyásolandó a repülőgép tervezést;

Az eredeti kibocsátás-elosztásról

18. Hangsúlyozza, hogy a teljes eredeti kibocsátás-elosztást a kiotói kötelezettségvállalásnak megfelelően kell meghatározni és ennek megfelelően nem szabad lehetővé tenni a kibocsátás növelését a bázis évhez viszonyítva;
19. Úgy véli, hogy az eredeti kibocsátás mennyiségét EU szinten kell meghatározni, mivel a tagállami szintű meghatározás magával hordozza a túlságosan nagymértékű eredeti elosztás kockázatát, ami torzítná a piacot és aláásná a rendszer környezetvédelmi hatékonyságát;

Az elosztás módszeréről

20. Úgy véli, hogy az árverés a legjobb módja a kibocsátási egységek elosztásának, mivel az felel meg az ágazat dinamikus természetének, nem jelent sérelmet az új belépők, és azon régiók számára, amelyeknek még fejlődniük kell az ágazat tekintetében;
21. Megállapítja, hogy az árverés megfelel a „szennyező fizet” elvnek, további pozitív környezetvédelmi hatásokkal, amennyiben a bevételeket megfelelően elkülönítik, valamint hogy automatikusan magával vonja és vonja a jövőben is a piaci szereplők jó teljesítményét;
22. Hangsúlyozza, hogy az engedélyek ingyenes elosztása, akár leszármaztatás, akár teljesítményértékelés alapján, diszkriminálná azon piaci szereplőket, akik az eredeti elosztás időpontja után lépnek be a rendszerbe, mivel ezeknek a jogalanyoknak meg

kellene vásárolniuk a kibocsátási egységeket, helyett, hogy ingyenesen kapnának;

23. Megállapítja, hogy az engedélyek ingyenes elosztása, akár leszámztatás, 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 célkitűzése;
24. Úgy ítéli meg, hogy a leszámztatott engedélyek 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 számítási módszereinek nehézségei folytán;

0

0 0

25. Utasítja elnökét, hogy továbbítsa az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

INDOKOLÁS

A repülés a társadalom nélkülözhetetlen részévé vált, mivel kielégíti a hosszú távolságok gyors beutazásának vágyát. Elősegíti a társadalmi kohéziót és a kulturális cserét, továbbá közvetlen, közvetett és másodlagos hatásaival becslések szerint 4,1 millió munkahellyel és 228 millió euróval járul hozzá az EU gazdaságához.¹

Ugyanakkor nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a repülésből eredő kibocsátás gyorsan növekszik, aláásva az egyéb ágazatokban jelentkező haladást. Az EU kötelezettséget vállalt a veszélyes mértékű éghajlatváltozás elkerülésére és a felmelegedésnek az iparosodás előtti szinteket 2°C-kal meghaladó szintre történő korlátozására irányuló célkitűzésre, ami 2020-ra 30%-os, 2050-re pedig 80%-os nagyságrendű kibocsátás-csökkentésnek felel meg.² Az EU nemzetközi repülésből származó CO₂ kibocsátásai 73%-kal növekedtek 1990 és 2003 között, ami 4,3%-os éves növekedési ütemnek felel meg.³ Ezen a szinten a repülésből származó megnövekedett kibocsátás több mint a negyedét semlegesíti az EU által a kiotói célkitűzésben 2012-re vállalt csökkentésnek⁴.

Emellett a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt nem CO₂ hatásai becslések szerint a CO₂ hatás kétszeresétől négyszereséig terjednek,⁵ a repülés által előidézett pehelyfelhők esetleges hatásával nem is számolva.

Az ágazat erőfeszítései a kibocsátás csökkentésére üdvözlendők. Az Eurocontrol előrejelzése szerint azonban az EU légi közlekedése több mint kétszeresére fog nőni 2020-ra, 2003-hoz képest. A technológiai/operatív fejlődés aránya (történelmileg 1-2% évente⁶) nem lesz elegendő, hogy ellensúlyozza a növekedést.

Politikai kontextus

A nemzetközi repülés nem esik sem Kiotó, sem más kötelezettségvállalás hatálya alá. A Kiotói Jegyzőkönyv 2. cikkének (2) bekezdése arra ösztönzi az államokat, hogy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) segítségével korlátozzák, vagy csökkentsék a nemzetközi légi közlekedésből származó üvegházhatást okozó gázok (ghg) mennyiségét, jelenleg azonban nincs terv a globális megoldásra: csak kibocsátás-kereskedelmi rendszerekre (ETS) vonatkozó útmutatások kidolgozása van folyamatban.

A repülés mentes az üzemanyagadó és a HÉA alól, valamint számos állami támogatásban részesül. A történelmi előjogok elsősorban a gazdagoknak kedveznek, mind globális szinten (globálisan a járatok nagy többségén fejlett országokból származók utaznak), mind Európán belül (a magas jövedelmi csoportba tartozók utaznak a legtöbbit).

A magasabb CO₂ költségekből eredő gazdasági torzulásokra is kevésbé érzékeny, mivel a járatokat nem lehet exportálni vagy importálni – a Londonból New Yorkba való utazás nem

¹ ATAG (2005): „A légi közlekedés pozitív gazdasági és társadalmi hatásai” 25. o.

² A Környezetvédelmi Tanács következtetései 2005. március

³ A Bizottság közleménye COM(2005)0459, 2. o.

⁴ Uo. 5. o.

⁵ IPCC 1999.

⁶ A Bizottság hatásvizsgálata COM(2005)0459, 5. o.

váltható ki egy Montrealból Tokióba való utazással. A nem diszkriminatív politikai eszközök ezért anélkül alkalmazhatók, hogy jelentősen sértenék az EU-s ágazat versenyképességét, mivel az EU-n kívüli légitársaságok versenyét szoros piaci szabályok korlátozzák, a kétoldalú, légi közlekedési szolgáltatásokról szóló megállapodások (ASA-k) útján. A más módok felé történő elmozdulás elősegítené a történelmi diszkrimináció orvoslását, valamint éghajlati szempontból is előnyös lenne – ne feledjük, a repülés az üvegházhatást okozó gázok (ghg) tekintetében a legintenzívebb a rövidtávú utazások tömegközlekedési módjai közül (amennyiben léteznek alternatívák), utasonként és kilométerenként 132 g CO₂-t bocsát ki, míg a személyvonatok 15,7-50,8 g CO₂-t.¹

Ennélfogva létfontosságú, hogy az EU-nak – mint a nemzetközi repülés kulcsszereplőjének – vezető szerepet kell játszania és ki kell aknáznia a korai regionális cselekvés példamutatásának előnyeit. Ez elismerést nyer a 6. környezetvédelmi cselekvési program rendelkezéseiben,² amelyet megerősítettek a Tanács 2005. decemberi következtetései, melyek szerint „*speciális cselekvéseket kell kijelölni a repülésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére, amennyiben az ICAO 2002-ig nem hoz ilyen jellegű intézkedéseket*”.

Amint a Bizottság megállapítja, a politikák általános célkitűzésének annak kell lennie, hogy a „*repülés ne veszélyeztesse ezt az általános célkitűzést, hanem hozzájáruljon annak megvalósításához*.”³ A későbbiekben kifejti, hogy minimálisan olyan célkitűzéseket kell magukban foglalniuk, amelyek megfelelnek a kiotói kötelezettségvállalásoknak, vagyis a kibocsátások 8%-os csökkentését 2020-ra, a 1990-es szinthez képest, valamint az EU célkitűzésnek, tehát a 30%-os csökkentésnek 2020-ra, az 1990-es szinthez képest. Emellett fel kell ölelniük a repülés teljes éghajlatváltozásra gyakorolt hatását, bizonytalanságok esetén az elővigyázatosság elvén alapulva.

Teljes intézkedéscsomag

Ahhoz, hogy biztosítsa a légitársaságok ösztönzését e cél elérésére, valamint elkerülendő a keresleti oldal rendellenes ösztönzését, a politikának meg kell felelnie a „szennyező fizet” elvnek, az éghajlatváltozáshoz kapcsolódó valamennyi externália teljes internalizációja mellett. Amint azt a Bizottság megállapítja „*a légi közlekedési ágazatnak jelenleg sem az éghajlatra gyakorolt hatásainak externális költségeit, sem annak megfelelő díjakat nem kell fizetnie. Ez piaci zavart jelent és hozzájárul egyrészt a légi közlekedésre történő túlzott támaszkodáshoz, másrészt az ezen hatásokat minimalizáló új technológiákba és működtetési eljárásokba történő szuboptimális beruházáshoz, valamint ezen technológiák és eljárások szuboptimális alkalmazásához*.”⁴

Mindezek alapján a Bizottság közleményében üdvözlendő annak elismerése, hogy átfogó intézkedéscsomagra van szükség, amely szabályozási, gazdasági, technológiai és operatív eszközöket is tartalmaz. Az energiatermékek adóztatásáról szóló 2003/96/EK irányelvnek megfelelő kerozin-adó bevezetésére való törekvés kinyilvánított szándéka nagyon fontos, figyelembe véve a fennálló kiegyensúlyozatlanságot a repülés és egyéb közlekedési formák

¹ INFRAS/IWW 2004. október, 133. o., 62. táblázat, 1. melléklet: „A közlekedés externális költségei”.

² 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozat, HL L 242., 2002. 9. 10., 1. o.

³ A Bizottság közleménye 3. o.

⁴ A Bizottság hatásvizsgálata, 8. o.

kezelése terén. Ezt a belföldi és EU-n belüli járatok megadóztatásával kell kezdeni (a kivétel lehetőségének fenntartásával az összes olyan útvonalon közlekedő szállítót illetően, amely útvonalakon Unión kívüli szállítók működnek). A folyamatban lévő ASA tárgyalásokat ugyanakkor folytatni kell, így a harmadik országbeli szállítók fokozatosan ugyanazon az alapon lesznek megadóztathatók, mint az EU szállítók.

A HÉA mentesség megszüntetése előmozdítja a feltételek egyenlőségét, valamint pénzügyi és környezetvédelmi előnyökkel jár. A kibocsátásokra vonatkozó büntetéseket olyan szinten kell megállapítani, ami megfelel az egyéb intézkedések által nem biztosított teljes internalizáció mértékének, ez rendkívül hasznos lehet, mint a nem CO₂ hatásokat kezelő kiegészítő eszköz. A légiforgalmi szolgáltatás fejlesztése átlagosan 8 és 18% közötti mértékben csökkentheti az elégetett üzemanyag mennyiségét¹, valamennyi motortípus kibocsátásánál csökkenést jelentve.

Kibocsátás kereskedelem

A fő kérdés ugyanakkor a kibocsátás kereskedelem. Ez nem váltja ki az egyéb intézkedéseket szükségességét, azonban képes szerepet játszani – feltéve, hogy a rendszer megfelelően van kialakítva. Tekintve, hogy a kibocsátás kereskedelem új jogi fogalom, az EU-nak élnie kell az ezáltal adódó szabadsággal, és olyan erős keretet kialakítania, amely szükség esetén szélesebb körben is átvehető. A maximális környezetvédelmi hatékonyság érdekében minden kibocsátás kereskedelmi rendszernek (ETS) meg kell felelnie a következő elveknek:

-Nem CO₂ hatások

Az ETS *mellett* egyéb politikai eszközök alkalmazására is szükség van, hogy a teljes éghajlatra gyakorolt hatást lefedjük. A szóban forgó hatáshoz közvetlenül kapcsolódó eszközök valószínűsíthetően előidéznek a leghatékonyabb magatartást, ugyanakkor a CO₂ kibocsátásokhoz kapcsolódó szorzószámok átmenetileg alternatívát jelenthetnek, ha nem tűnik lehetséges megfelelő egyéni intézkedések párhuzamos bevezetése.

-Az egyéb ETS-ekkel való kapcsolat

Elkülönült, zárt rendszer kialakítása a repülésre komoly elképzelés. Mivel a kiotói jegyzőkönyv hatálya nem terjed ki a repülésre, az ágazatra nem szabták ki AAU-t (Megállapított Kibocsátási Egység). Ez azt jelenti, hogy a tagok nem jogszerűen nem adhatnak el az EU-ETS-ben. Elvileg vásárolhatnak a fő rendszerből, és ezután eladhatják ezeket a krediteket, azonban ez jelentősen bonyolítaná az EU-ETS-t és a kiotói jegyzőkönyvet összekötő elszámolási rendszert. Habár számos elképzelés vetődött fel ennek a megoldására, tény az, hogy az elszámolás jelentősen egyszerűsödne egy önálló rendszerben.

Még ha sikerül is megoldást találni az adminisztratív nehézségekre, számos, az EU-ETS.-ben már szereplő ágazatot érintene a repülés bevonásának hatása a szénárrakra – megjegyzendő, hogy védett ágazatként magasabb árakat képes tolerálni, sok másik. Emellett, mivel közvetlenül káros hatásokat gyakorol a gazdaság egyéb részeire, fontos politikai tény, hogy az érzékeny, energaintenzív iparágakra gyakorolt túlzott nyomás a határértékek lazulásához vezethet, ezzel súlyosbítva ez EU csalódást keltő eddigi előrehaladását a kibocsátás csökkentés

¹ IPCC 1999.

terén.

A repülésből eredő kibocsátások bevonása a globális éghajlat egyezmények célkitűzései közé (ez nyilvánvalóan kívánatos lenne) megoldaná az elszámolási nehézségeket, ez azonban 2012 előtt nem kivitelezhető. Hasznos lenne ugyanakkor az elkülönítet rendszer 2008 és 2012 között kísérleti szakaszban való működtetése, hogy a legszélesebb területen lehessen gyakorlati tapasztalatokat szerezni a környezetvédelmi integritást garantáló szabályozás kialakítása céljából. Szükséges a külső kreditek bevonásának korlátozása (CDM/JI, vagy olyan országok regionális cap and trade (limitáld és kereskedj) rendszeréből származó kreditek, amelyek nem részesei a kiotói jegyzőkönyvnek), biztosítandó az általános célkitűzésnek való megfelelést.

Bármilyen olyan megoldásnál, ahol a repülés bekerül a szélesebb ETS-be, figyelembe kell venni a az ágazat védett státuszát és megfelelő feltételeket kell alkalmazni, pl. limitálni a repülési ágazat által a piacon vásárolható kibocsátási jogok számát (elkerülendő a piac torzulását a kevésbé védett ágazatok hátrányára) és az engedélyek megvásárlásának előfeltételeként előírni a szükséges csökkentések arányát a repülési szektor számára.

-Földrajzi alkalmazási kör

A legnagyobb környezetvédelmi hatékonyság olyan rendszerrel érhető el, amely kiterjed valamennyi EU repülőtérrel felszálló, illetve oda leszálló járatra – az érintett járatok számában, vagy a repülőgép tervezésre gyakorolt hatásban kifejezve. A csak az EU-n belüli járatokra kiterjedő rendszer torzítaná a piacot az EU-n kívüli úti célok javára, káros éghajlati (az emberek valószínűleg nagyobb távolságokra utaznának) és az európai turizmust érintő hatásokkal. Az úti célt változtató utazók, illetve a kereszttámogatás kockázata, magával vonja a széleskörű lefedettség szükségességét, biztosítandó a feltételek egyenlőségét a különböző útvonal profilokkal rendelkező piaci szereplők számára.

-Határérték

Bármilyen ETS-ben az eredeti kiosztásnak meg kell felellnie a kiotói célkitűzésnek. Gyakorlati okokból és a túlságosan nagymértékű eredeti kiosztás elkerülése érdekében ezt EU szinten kell megállapítani. Bármilyen, a bázisévhez viszonyított kibocsátás növekedés összeegyeztethetetlen a célkitűzéssel> az ágazat terjeszkedhet, de környezetvédelmi határok között. A kiotói célkitűzésnek való bárminemű meg nem felelést az ETS-ben egyéb intézkedések erősítésével kell ellensúlyozni.

-A kibocsátási egységek elosztása

Olyan módszerre van szükség, amely tükrözi az ágazat dinamikus természetét, jutalmazza a múltbeli és jövőbeli jó teljesítményt és megfelel a szennyező fizet elvének. Az árverés mindhárom feltételnek automatikusan és hatékonyan megfelel: az új belépőknek egyenlő hozzáférésük lesz a kibocsátási jogokhoz; a bármilyen méretű piaci szereplő által megvásárolni kívánt kibocsátási egységek száma közvetlenül kapcsolódik a kilométertonnánkénti kibocsátás csökkentésben való előrehaladásához; a kibocsátási egységekért pedig fizetni kell, ezzel bevételt generálva környezetvédelmi célokra.

Az engedélyek ingyenes elosztása - akár leszármaztatás, akár teljesítményértékelés alapján – nem felelne meg a szennyező fizet elvének, amit csak párhuzamos kibocsátási büntetések

vagy hasonló intézkedések útján lehetne biztosítani. Valójában az EU-ETS tapasztalatai szerint ez *jutalmazná* a szennyezőt, váratlan, a fogyasztó költségére ágazati nyereség formájában, évi 1,34 – 4 millió eurós nagyságrendben - a kibocsátási egységek piaci árán alapuló, határköltségi árazásnak köszönhetően.¹

Az ingyenes elosztás, akármelyik kiosztási rendszer alkalmazása mellett diszkriminálná azon piaci szereplőket, akik az eredeti elosztás időpontja után lépnek be a rendszerbe, mivel (a korlátozó megoldások ugyanis „*szinte megoldhatatlan*” definíciós problémákba ütköznek²)) ezeknek a jogalanyoknak meg kellene vásárolniuk a kibocsátási egységeket, szemben a korábban már jelen levő jogalanyokkal, amelyek ingyen kapnák a sajátjukat.

A jó teljesítmény ösztönzése szempontjából a leszármaztatáson alapuló ingyenes elosztás a legrosszabb megoldás. Mivel az elosztás a korábbi/jelenlegi kibocsátások alapján számítanak ki, a korai cselekvést aktívan büntetné. A teljesítményértékelésen alapuló ingyenes elosztás elméletileg jobb, de a túlságos bonyolultság és bürokratizmus kockázatával jár, mivel nem létezik olyan megbízható számítási módszer, amellyel a valóban legjobb teljesítmény meghatározható.

¹ CE Delft (2005 július): „Szárnyakat adni a kibocsátás kereskedelemnek” 163. o.

² uo. 95. o.