



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

2013/0344(COD)

28.11.2013

*****I**

JELENTÉSTERVEZET

az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő létrehozására való tekintettel történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról

(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Peter Liese

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogalkotási aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést ***félkövér dőlt*** betűk jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást ***félkövér dőlt*** betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget ***félkövér dőlt*** betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogalkotási aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogalkotási aktus tervezetével módosítani kívánt – jogalkotási aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogalkotási aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában

Az új szövegrészeket ***félkövér dőlt*** betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **■** jel jelzi vagy azok át vannak húzva. A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg ***félkövér dőlt*** szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS	22

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

**az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelvnek a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó egységes globális piacialapú intézkedés alkalmazásáról rendelkező nemzetközi megállapodás 2020-ig történő létrehozására való tekintettel történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról
(COM(2013)0722 – C7-0374/2013 – 2013/0344(COD))**

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2013)0722),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 192. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0374/2013),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,
 - tekintettel a Régiók Bizottsága ...-i véleményére²,
 - tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A7-0000/2013),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget kíván léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ HL C ... A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

² HL C ... A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Ebből fakadóan kívánatos ideiglenesen úgy tekinteni, hogy a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴ követelményei teljesülnek abban az esetben, ha az előírt kötelezettségeket a harmadik országok repülőtereire irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások egy meghatározott százaléka vonatkozásában teljesítik. E lépésével összefüggésben az Unió hangsúlyozza, hogy az Európai Gazdasági Térség (EGT) országainak repülőtereire irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások egy bizonyos százalékára éppúgy van mód követelményeket alkalmazni, mint az e repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások nagyobb hányadával kapcsolatban jogi követelményeket támasztani.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. október 13-i 2003/87/EK irányelve az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról, HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

Módosítás

(2) Ebből fakadóan **és az ICAO közgyűlésének 2013. évi ülészaka lendületének fenntartása, valamint az ICAO közgyűlésének soron következő, 2016. évi ülészakán az előrelépések elősegítése érdekében** kívánatos ideiglenesen úgy tekinteni, hogy a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴ követelményei teljesülnek **a 2016-ig tartó időszakban** abban az esetben, ha az előírt kötelezettségeket a harmadik országok repülőtereire irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások egy meghatározott százaléka vonatkozásában teljesítik. E lépésével összefüggésben az Unió hangsúlyozza, hogy az Európai Gazdasági Térség (EGT) országainak repülőtereire irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások egy bizonyos százalékára éppúgy van mód követelményeket alkalmazni, mint az e repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások nagyobb hányadával kapcsolatban jogi követelményeket támasztani.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. október 13-i 2003/87/EK irányelve az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról, HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészakáig

alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát veszítő jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 2a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Az Unió kibocsátáskereskedelmi rendszere (ETS) iránti bizalom nemzetközi szinten történő kiépítése érdekében a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket – vagy az ennek megfelelő összeget abban az esetben, ha a tagállamok olyan kényszerítő költségvetési elvei, mint az egységesség és az egyetemlegesség azt megkövetelik – az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére, az éghajlatváltozás hatásaihoz az EU-ban és harmadik országokban történő alkalmazkodásra, az enyhítésre és az alkalmazkodásra vonatkozó kutatás és fejlesztés finanszírozására, valamint az uniós ETS igazgatási költségeinek fedezésére kell fordítani. Az árverésből befolyó bevételeket az alacsony kibocsátású közlekedés támogatására is fel kell használni. Az árverések bevételeit különösen a Globális Energiahatékonysági és Megújulóenergia-alapba és az UNFCCC keretében működő Éghajlat-változási Alapba történő befizetések, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése és a fejlődő országokban az alkalmazkodás megkönnyítése érdekében tett intézkedések finanszírozására kell felhasználni. A hatékony, útvonalalapú globális piacialapú intézkedésről

(„MBM”-ről) – amely jelentős mértékben lehet képes a légi közlekedés éghajlati hatásainak csökkentésére – szóló megállapodás részeként az EU-nak vállalnia kell azt is, hogy az ilyen intézkedés folytán keletkező jövedelmet az UNFCCC Éghajlat-változási Alapja javára fordítja, ezzel letéve voksát a közös, bár differenciált felelősségi körök és a különböző képességek elve, illetve a légi közlekedés által okozott üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését célzó kutatás és fejlesztés nemzetközi erőfeszítései mellett.

Or. en

Indokolás

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Miközben a 2003/87/EK irányelv alkalmazása továbbra is az Unióban található repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülések alapján történik, annak érdekében, hogy **a globális piacialapú intézkedés alkalmazásának megkezdéséig hátralévő hét** évben a regionális piacialapú intézkedések alkalmazása egyszerű és működőképes módon legyen korlátozva, az Eurocontrol százalékos értékeket határozott meg annak alapján, hogy az EGT-ben és a harmadik országokban lévő legfontosabb

Módosítás

(3) Miközben a 2003/87/EK irányelv alkalmazása továbbra is az Unióban található repülőterekre irányuló és onnan kiinduló repülések alapján történik, annak érdekében, hogy **az addig hátralévő három évben, amíg az ICAO közgyűlésének 2016. évi 39. ülészakán a nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátások többségére alkalmazandó, ratifikálható globális MBM-et fogadnak el**, a regionális piacialapú intézkedések alkalmazása egyszerű és működőképes módon legyen

repülőterek közötti, a földrajzi főkörön mért távolságoknak mekkora hányada esik 12 mérföldnél nem nagyobb távolságra az EGT partvonalának legtávolabbi pontjától. Mivel az Unió nem véli úgy, hogy a bevezetendő globális piacialapú intézkedéseknek tényleges légtérhasználati megfontolásokon, nem pedig az egyes repülőterekre irányuló vagy onnan kiinduló repüléseken kell alapulniuk, a százalékos értékek a **2020**-ig terjedő időszak vonatkozásában relevánsak.

korlátozva, az Eurocontrol százalékos értékeket határozott meg annak alapján, hogy az EGT-ben és a harmadik országokban lévő legfontosabb repülőterek közötti, a földrajzi főkörön mért távolságoknak mekkora hányada esik 12 mérföldnél nem nagyobb távolságra az EGT partvonalának legtávolabbi pontjától. Mivel az Unió nem véli úgy, hogy a bevezetendő globális piacialapú intézkedéseknek tényleges légtérhasználati megfontolásokon, nem pedig az egyes repülőterekre irányuló vagy onnan kiinduló repüléseken kell alapulniuk, a százalékos értékek a **2016**-ig terjedő időszak vonatkozásában relevánsak.

Or. en

Indokolás

A módosítás hangsúlyozza, hogy csak a jogilag kötelező erejű és a kibocsátások többségére kiterjedő piacialapú intézkedések fogadhatók el.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Az ezen irányelvben foglalt eltérések figyelembe veszik a harmadik országokkal folytatott két- és többoldalú egyeztetések eredményeit; ezeket az egyeztetéseket a Bizottság az Unió nevében a jövőben is folytatni fogja.

Módosítás

(4) Az ezen irányelvben foglalt eltérések figyelembe veszik a harmadik országokkal folytatott két- és többoldalú egyeztetések eredményeit; ezeket az egyeztetéseket a Bizottság az Unió nevében a jövőben is folytatni fogja. ***Ezek az eltérések kizárólag a 2016-ig folytatott légi közlekedési tevékenységből származó kibocsátásokra vonatkoznak, és az Unió annak elősegítése érdekében biztosítja azokat, hogy az ICAO közgyűlésének 39. ülészakán megállapodásra jussanak egy ratifikálható globális MBM elfogadásáról. Csak a fent említett eszköz 2016-ban való elfogadása esetén lenne helye további jogalkotási intézkedéseknek.***

E célból az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészakát követően a Bizottság jelentés útján teljes körűen beszámol az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, és adott esetben mielőbb javaslatot tesz az eredményekkel összhangban álló intézkedésekre.

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészakáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát veszítő jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) Annak érdekében, hogy a légi jármű-üzemeltetők kellő időt kapjanak az alkalmazandó módszerek megértésére és repülési tevékenységük tervezésébe való beépítésére, a harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó hitelesített kibocsátásokra meghatározott százalékos értékek, illetőleg az alternatív módszerek alkalmazásának a 2014-től kibocsátott mennyiségekre kell vonatkoznia.

Módosítás

(9) Annak érdekében, hogy a légi jármű-üzemeltetők kellő időt kapjanak az alkalmazandó módszerek megértésére és repülési tevékenységük tervezésébe való beépítésére, a harmadik országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó hitelesített kibocsátásokra meghatározott százalékos értékek, illetőleg az alternatív módszerek alkalmazásának a 2014-től **2016-ig** kibocsátott mennyiségekre kell vonatkoznia.

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészakáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi

tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát vesztes jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) A 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés sérelme nélkül a nemzetközi polgári légi közlekedés összes tonnakilométerének bevételeiből 1%-nál kisebb mértékben részesülő fejlődő országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátásokat a 2014-től **2020**-ig tartó időszakban mentesíteni kell a követelmények alkalmazása alól. E javaslat alkalmazásában fejlődő országnak azok az országok minősülnek, amelyek számára e javaslat elfogadásának időpontjában a 978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet az Unió piacát illetően preferenciális piacra jutási lehetőséget biztosít, tehát azok, amelyeket a Világbank 2013-ban nem minősít magas jövedelmű vagy a közepes jövedelmű országok felső sávjába tartozó országnak.

Módosítás

(10) A 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés sérelme nélkül a nemzetközi polgári légi közlekedés összes tonnakilométerének bevételeiből 1%-nál kisebb mértékben részesülő fejlődő országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátásokat a 2014-től **2016**-ig tartó időszakban mentesíteni kell a követelmények alkalmazása alól. E javaslat alkalmazásában fejlődő országnak azok az országok minősülnek, amelyek számára e javaslat elfogadásának időpontjában a 978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet az Unió piacát illetően preferenciális piacra jutási lehetőséget biztosít, tehát azok, amelyeket a Világbank 2013-ban nem minősít magas jövedelmű vagy a közepes jövedelmű országok felső sávjába tartozó országnak.

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészájáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát vesztes jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 11 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11a) Korlátozott földrajzi hatálya korlátozza a légi közlekedési ágazat ETS-be való felvételének környezetvédelem szempontjából vett eredményességét. Az egyéb ágazatokra vonatkozó kibocsátáscsökkentési politikával összhangban ezért 2015-től kezdve – a többi ágazathoz hasonlóan – 40%-ban kell megállapítani az árverések arányát. A többi ágazattal összhangban lineáris csökkentési tényezőt kell alkalmazni.

Or. en

Indokolás

Korlátozott hatálya drámaian csökkenti az ETS környezetvédelem szempontjából vett eredményességét, ami az árverések arányának növelésével és a kibocsátások maximális mértékének csökkentésével részben ellensúlyozható.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(12) A nemzetközi fejlemények figyelembevétele és az eltérés alkalmazásával kapcsolatban felmerülő kérdések kezelése érdekében az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészsaka után a Bizottságnak jelentést kell készítenie az Európai Parlament és a Tanács számára.

törölve

Or. en

Indokolás

E módosítás a (4) preambulumbekzdés módosításához kapcsolódik.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

2003/87/EK irányelv

28a cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások vonatkozásában a 2014-től **2020**-ig tartó időszak minden egyes olyan naptári éve esetében, amelyre a repüléseket végrehajtó légitársaság-üzemeltető a repülésekből származó hitelesített kibocsátásadatoknak a IIc. melléklet szerinti vagy a (6) bekezdés szerint meghatározott százalékkal megegyező mennyiségű kibocsátási egységet leadott;

Módosítás

b) az Európai Gazdasági Térségen (EGT) kívüli országokba irányuló és onnan kiinduló repülésekből származó kibocsátások vonatkozásában a 2014-től **2016**-ig tartó időszak minden egyes olyan naptári éve esetében, amelyre a repüléseket végrehajtó légitársaság-üzemeltető a repülésekből származó hitelesített kibocsátásadatoknak a IIc. melléklet szerinti vagy a (6) bekezdés szerint meghatározott százalékkal megegyező mennyiségű kibocsátási egységet leadott;

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő üléséig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát vesztes jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

2003/87/EK irányelv

28a cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a nem kereskedelmi légitársaság-üzemeltető által végrehajtott repülésekből származó kibocsátások vonatkozásában a

Módosítás

c) a nem kereskedelmi légitársaság-üzemeltető által végrehajtott repülésekből származó kibocsátások vonatkozásában a

2020-ig tartó időszak minden egyes olyan naptári éve esetében, amelyben a légi jármű-üzemeltető 1000 tonnánál kevesebb kibocsátásért volt felelős;

2016-ig tartó időszak minden egyes olyan naptári éve esetében, amelyben a légi jármű-üzemeltető 1000 tonnánál kevesebb kibocsátásért volt felelős;

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészákáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát veszítő jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

2003/87/EK irányelv

28a cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A 2013-tól **2020-ig** tartó időszakban folytatott **tevékenység** esetében a tagállamok az egyes üzemeltetőknek ingyenesen kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát **[Kiadóhivatal – beírandó dátum: 4 hónappal ezen irányelv hatálybalépése után]-ig** teszik közzé.

Módosítás

A 2013-tól **2016-ig** tartó időszakban folytatott **tevékenységek** esetében a tagállamok az egyes üzemeltetőknek ingyenesen kiosztott légi közlekedési kibocsátási egységek számát **...-ig*** teszik közzé.

[Kiadóhivatal – beírandó dátum: 4 hónappal ezen irányelv hatálybalépése után].

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészákáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi

tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát vesztes jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

2003/87/EK irányelv

28a cikk – 3 bekezdés – 1a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 3f. cikkben említett külön tartalékalapot úgy kell csökkenteni, hogy az 3%-os szinten maradjon. A fennmaradó egységeket törölni kell.

Or. en

Indokolás

Az irányelv korlátozott hatálya miatt a külön tartalékalap egységeinek számát a forgalomban lévő kibocsátási egységek 3%-án kell tartani. Annak érdekében, hogy a környezetvédelmi hozadékok megközelítsék az eredeti ETS rendszer szerinti hozadékokat, a külön tartalékalapnak az új belépőknek való kiosztást követően fennmaradó kibocsátási egységeit a tagállamok általi árverésük helyett – ami a kibocsátások növekedését eredményezné – törölni kell.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

2003/87/EK irányelv

28a cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 3d. cikk (3) bekezdésétől eltérve az egyes tagállamok által a 2013-tól **2020**-ig tartó időszak vonatkozásában árverésre bocsátandó kibocsátási egységek mennyiségét csökkenteni kell oly módon, hogy ez a mennyiség megfeleljen az adott tagállam azon légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátásainak, amelyeket **a**

A 3d. cikk (3) bekezdésétől eltérve az egyes tagállamok által a 2013-tól **2016**-ig tartó időszak vonatkozásában árverésre bocsátandó kibocsátási egységek mennyiségét csökkenteni kell oly módon, hogy ez a mennyiség megfeleljen az adott tagállam azon légi közlekedésnek tulajdonított kibocsátásainak, amelyeket **az**

28. cikk a)–c) pontjának alkalmazása
szolgáltat.

(1) bekezdés a)–c) pontjának alkalmazása
szolgáltat.

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészákáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát veszítő jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont

2003/87/EK irányelv

28a cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészáka után a Bizottság jelentés formájában beszámol az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak **a kibocsátásokra 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés bevezetését szolgáló lépésekről, továbbá előterjeszti a szükséges javaslatokat.**

Ha 2020-tól nem kerül alkalmazásra globális intézkedés, akkor a jelentésnek meg kell vizsgálnia, hogy egy ilyen célú globális intézkedés tartós hiányában milyen körben indokolt **2020-tól** szabályozni az EGT-n kívüli országokból kiinduló és oda irányuló tevékenységekből származó kibocsátásokat. Emellett a jelentésben a Bizottság megvizsgálja az (1)–(4) bekezdés alkalmazásával összefüggésben felmerülő minden más kérdés megoldására adódó, az azonos útvonalon működő légitársaság-üzemeltetők közötti egyenlő bánásmódot megőrző

Módosítás

(7) Az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészáka után a Bizottság jelentés formájában beszámol az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak **az elért eredményekről. Amennyiben megállapodás születik egy globális MBM-ről, a fenti jelentésnek adott esetben az e fejleményekre reagáló javaslatokat is tartalmaznia kell.**

Ha 2020-tól nem kerül alkalmazásra globális intézkedés, akkor a jelentésnek meg kell vizsgálnia, hogy egy ilyen célú globális intézkedés tartós hiányában milyen körben indokolt **2016-tól** szabályozni az EGT-n kívüli országokból kiinduló és oda irányuló tevékenységekből származó kibocsátásokat. Emellett a jelentésben a Bizottság megvizsgálja az (1)–(4) bekezdés alkalmazásával összefüggésben felmerülő minden más kérdés megoldására adódó, az azonos útvonalon működő légitársaság-üzemeltetők közötti egyenlő bánásmódot megőrző

lehetőségeket is.”

lehetőségeket is.”

Or. en

Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészakáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát veszítő jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1a pont (új)

2003/87/EK irányelv

3 c cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 3c. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) 2013. január 1-jétől két éven át a légi jármű-üzemeltetők számára kiosztandó légiközlekedési kibocsátási egységek teljes mennyisége a korábbi légiforgalmi kibocsátások 95%-a és az adott időszakban eltelt évek száma szorzatának felel meg.

2015. január 1-jétől e kibocsátási egységeket valamennyi naptári évben 1,74%-os lineáris tényezővel kell csökkenteni. E százalékarány ezen irányelv általános felülvizsgálata keretében felülvizsgálható.”

Or. en

Indokolás

Míg az ETS hatálya alá tartozó egyéb ágazatoknak 21%-kal kell csökkenteniük a kibocsátásaikat 2020-ig, a légi közlekedés ágazatában a csökkentés mértéke mindössze 5%. Ez ellentétes volt az Európai Parlament 2008-as tárgyalások során képviselt álláspontjával. A Parlament folyamatosan kérte, hogy valamennyi ágazattal szemben alkalmazzanak egyenlő

bánásmódot. Korlátozott hatálya jelentősen csökkentette a légi közlekedésre vonatkozó ETS környezetvédelem szempontjából vett eredményességét. Az ETS hatálya alá tartozó valamennyi ágazattal szembeni egyenlő bánásmód jegyében és az ETS környezeti integritásának javítása érdekében minden évben 1,74%-os lineáris tényezőt kell alkalmazni.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 b pont (új)

2003/87/EK irányelv

3 d cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az 3d. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) 2013. január 1-jétől két éven át az egységek 15%-át árverezik el. 2015. január 1-jétől kezdődően az egységek 40%-át árverezik el. Ez utóbbi százalékarány ezen irányelv általános felülvizsgálata keretében növelhető.”

Or. en

Indokolás

Míg a többi ágazatban átlagosan egységek 40%-át árverezik el (a kibocsátásáthelyezési ágazat referenciaértéke pedig főszabályként 100%), a légi közlekedés ágazatában ez a százalékarány mindössze 15%. Ez a szabályozás régóta áll a kritikák kereszttüzében. Mivel az európai légtérben valamennyi járat az ETS hatálya alá tartozik, a légi közlekedési ágazat nem tekinthető hagyományos kibocsátásáthelyezési ágazatnak. Korlátozott hatálya drámaian csökkenti az ETS környezetvédelem szempontjából vett eredményességét, ami az árverések arányának növelésével részben ellensúlyozható.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 c pont (új)

2003/87/EK irányelv

3 d cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az 3d. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A tagállamok a kibocsátási egységek árverezéséből származó bevételeiket az éghajlatváltozás kezelésére irányuló, különösen a nemzetközi szintű erőfeszítésekre, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére és az éghajlatváltozás fejlődő országokra gyakorolt hatásához való alkalmazkodásra, továbbá az éghajlatváltozás hatásainak mérséklésére és az alkalmazkodásra irányuló kutatás és fejlesztés finanszírozására – ezen belül különös tekintettel a repülőgépiparra és a légi közlekedésre – fordítják. Az árverésből befolyó bevételeket az alacsony kibocsátású közlekedés támogatására is felhasználják. Az árverések bevételeit az UNFCCC keretében működő Globális Energiahatékonysági és Megújulóenergia-alapba és az Éghajlatváltozási Alapba történő befizetések, továbbá az erdők pusztulásának elkerülése érdekében hozott intézkedések finanszírozására is felhasználják.

A tagállamok rendszeresen tájékoztatják a Bizottságot az első albekezdés alapján tett lépésekről.”

Or. en

Indokolás

During the negotiations on the current directive, the European Parliament insisted on a clearly binding earmarking. At the time, member states were not ready to accept this and only a recommendation is included in the directive. It would facilitate the acceptance of the EU scheme if member states accepted a much clearer commitment. Common research projects on technology still reducing emissions in aviation could be created with third countries. A contribution of EU member states to adaptation and mitigation including the green climate fund under UNFCCC would be very helpful to facilitate the support of developing countries. This principle must also be introduced into the international negotiations.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat

Melléklet

2003/87/EK irányelv

II c melléklet – táblázat – 37 sor

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

KÍNA, beleértve HONGKONGOT,
MAKAÓT és TAIVANT is

KÍNA, beleértve HONGKONGOT és
MAKAÓT is

Or. en

Indokolás

Tajvant nem Kína részeként, hanem külön célországként kell felvenni az irányelvbe.

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat

Melléklet

2003/87/EK irányelv

II c melléklet – táblázat – 147 a sor (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

TW TAJVAN

Or. en

Indokolás

Tajvant nem Kína részeként, hanem külön célországként kell felvenni az irányelvbe.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat

Melléklet

2003/87/EK irányelv

II c melléklet – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A 2014-től **2020**-ig tartó időszakban – a 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés sérelme nélkül – az EGT tagállamai és a nemzetközi polgári légi közlekedés összes tonnakilométerének bevételeiből 1%-nál kisebb mértékben részesülő fejlődő országok közötti repülésekre alkalmazandó százalékos érték nulla. E javaslat alkalmazásában »fejlődő

A 2014-től **2016**-ig tartó időszakban – a 2020-tól alkalmazandó globális piacialapú intézkedés sérelme nélkül – az EGT tagállamai és a nemzetközi polgári légi közlekedés összes tonnakilométerének bevételeiből 1%-nál kisebb mértékben részesülő fejlődő országok közötti repülésekre alkalmazandó százalékos érték nulla. E javaslat alkalmazásában »fejlődő

országok«: azok az országok, amelyek számára e javaslat elfogadásának időpontjában a 978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet az Unió piacát illetően preferenciális piacra jutási lehetőséget biztosít, tehát azok, amelyeket a Világbank 2013-ban nem minősít magas jövedelmű vagy a közepes jövedelmű országok felső sávjába tartozó országnak.

országok«: azok az országok, amelyek számára e javaslat elfogadásának időpontjában a 978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet az Unió piacát illetően preferenciális piacra jutási lehetőséget biztosít, tehát azok, amelyeket a Világbank 2013-ban nem minősít magas jövedelmű vagy a közepes jövedelmű országok felső sávjába tartozó országnak.

Or. en

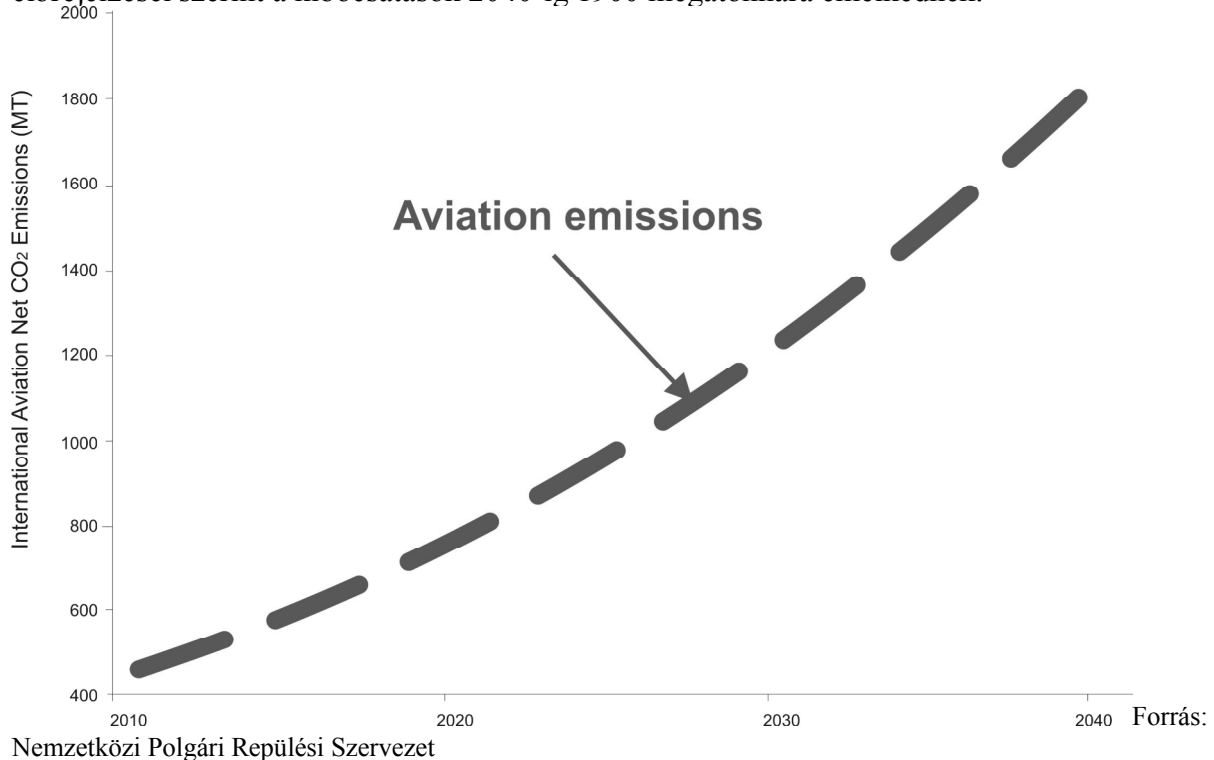
Indokolás

A jelenlegi eltérés csak 2016-ig és az ICAO közgyűlésének következő ülészakáig alkalmazandó. Az ICAO 2016. évi következtetései és az elért eredmények nyomán az Unió megvizsgálhatja, szükség van-e – és ha igen, milyen – további lépésekre a nemzetközi tárgyalások kimenetelét tükröző kiigazítások megtétele érdekében. A 2016-ban hatályát vesztes jelenlegi eltérés tekintetében elegendő idő áll a jogalkotók rendelkezésére az esetlegesen szükségessé váló együttdöntési eljárások lefolytatására, mivel a 2017. évi kibocsátások leadási időpontja 2018 áprilisára esik.

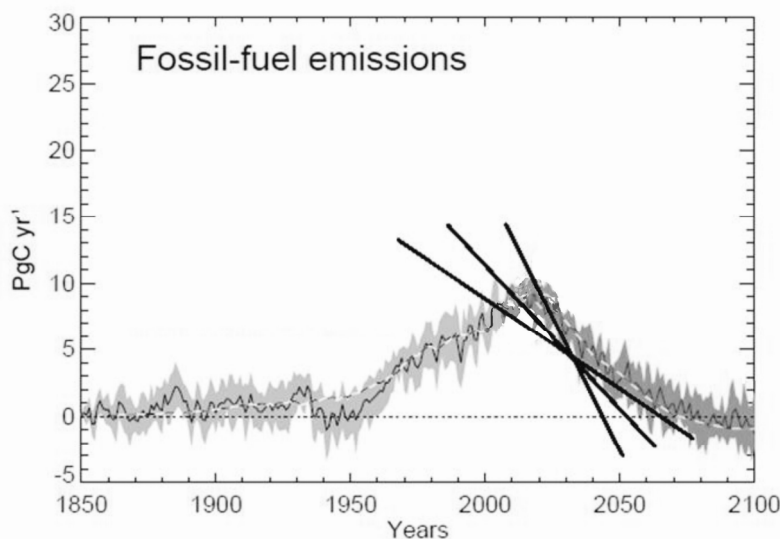
INDOKOLÁS

Miért van szükség a légi közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások korlátozására?

A légi közlekedés ágazatában gyorsan emelkedik az üvegházhatású gázok kibocsátása. Amennyiben nem tesznek intézkedéseket, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) előrejelzései szerint a kibocsátások 2040-ig 1900 megatonnára emelkednek.



Más becslések 2050-ig 3500–4500 megatonna kibocsátással számolnak. A 3500 megatonna mintegy 20%-át teszi ki annak a mennyiségnek, amelyre az Éghajlat-változási Kormányközi Testület szerint 2050-ig le kellene szorítani a globális kibocsátásokat ahhoz, hogy a hőmérséklet-emelkedés ne haladja meg a 2 Celsius-fokot.



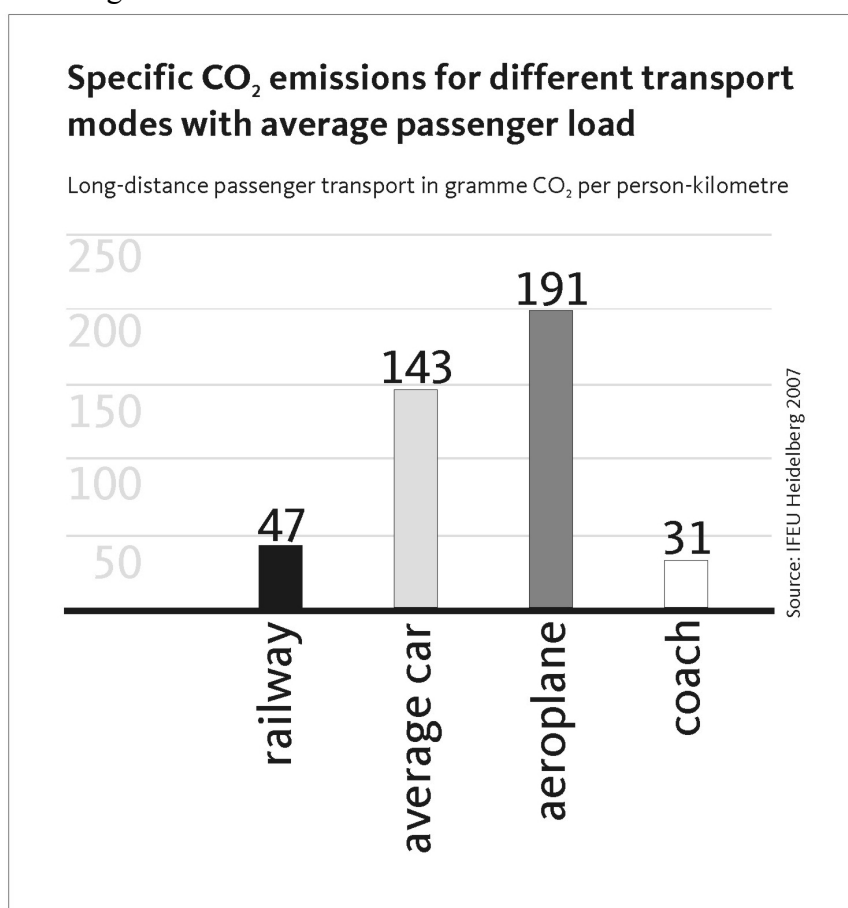
Az Éghajlat-változási Kormányközi Testület 2013. évi 5. ülészaka szerint 2050-ig drasztikusan csökkenteni kellene a globális kibocsátásokat, ha 2/3-os valószínűséggel tartani szeretnénk az említett évben a 2 Celsius-fokos célt.

PR\1008958HU.doc

Forrás: Éghajlat-változási Kormányközi Testület

A nemzetközi közösség 1997-ben a Kiotói Jegyzőkönyvvel a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetre (ICAO) bízta a légi közlekedésből származó kibocsátások szabályozásának feladatát. Nem hagyható figyelmen kívül, hogy míg a Kiotói Jegyzőkönyv az éghajlatváltozás jelentette kihívás tekintetében messze elmarad a várakozásoktól, kötelezettségeinek teljesítésével az Európai Unió korlátozta a kibocsátásokat. Másrészről semmilyen jelentős intézkedésre nem került sor a légi közlekedésből származó kibocsátások korlátozása érdekében.

Emellett a légi közlekedési ágazatnak már csak az egyéb közlekedési módokkal szembeni tisztességes bánásmód okán is szükségképpen szerepet kell vállalnia az éghajlatváltozás korlátozására irányuló erőfeszítésekben. Sajnálatos módon a légi közlekedés számít a legkevésbé környezetbarát közlekedési módnak, és míg más közlekedési módok tekintetében részletes szabályokat alkottak és azokra számos adót és illetéket alkalmaznak, uniós szinten nem foglalkoztak a légi közlekedéssel.



A 2008. évi szabályozás, a harmadik országok által megfogalmazott bírálat és annak jogossága

A légi közlekedés ETS-be való felvételéről szóló jogszabályt egy több mint két éven át tartó, valamennyi érdekelt fél bevonásával zajló vitát követően a Tanács egyhangúlag, az Európai

Parlament pedig 90%-os szótöbbséggel fogadta el. A szabályozás sarokkövét az jelentette, hogy annak hatályát az Európából kiinduló és oda irányuló valamennyi járatra kiterjesszék. A harmadik országok egyúttal éppen a szabályozás e pontját bírálták. Egy, az amerikai légitársaságok által indított bírósági eljárásban az Európai Bíróság megállapította, hogy a szabályozás teljes mértékben összhangban áll a nemzetközi joggal. A költségek ugyancsak mérsékeltek a harmadik országok állításai ellenére, amelyek gyakran az ágazatra nehezedő felháborítóan súlyos terhekről beszélnek. A legfrissebb szám adatok szerint a Ryanair esetében 0,03 Eurót, míg az Easyjet esetében 0,11 Eurót tettek ki a költségek (más, kevésbé hatékony flottával rendelkező légitársaságok némileg magasabb költségeket tapasztalhatnak). Az uniós tagállamok vagy a harmadik országok által beszedett díjak és illetékek költségei jóval magasabbak.

Ország	Jogszabály	Az egy járatra eső költségek
Németország	Luftverkehrssteuer	42,18 euróig terjedő összeg a célállomástól függően
Egyesült Királyság	Légi közlekedési díj (APD)	184 fontot is meghaladó összeg 6000 mérföld (9654 kilométer) esetén
Amerikai Egyesült Államok	Nemzetközi szállítási illeték	16,30 dollár utasonként
EU	ETS	0,03 euró (Ryanair) 2 euróig terjedő összeg a kontinensen belül közlekedő járatok esetén (a Bizottság becslése)
India	Indulási díj és 10,3%-os szolgáltatási díj (a repülőter-fejlesztésről szóló jogszabály, Delhi)	7,40 euró, 10 dollár +19 euró, 25 dollár (kizárólag Delhiben)
Ausztria	Flugabgabegesetz	35 euróig terjedő összeg a megtett távolságtól függően

A harmadik országok által felhozott egyik fontosabb érv szerint az Európai Unió szabályozása nem jogszerű, mivel területen kívüli hatállyal rendelkeznek. Ezt az érvet az Európai Bíróság nem tartotta elfogadhatónak, mivel a szabályozás hatálya kizárólag az Európából kiinduló és oda irányuló járatokra terjed ki. Ugyanakkor hosszabb utak esetén a kibocsátásiegység-leadási kötelezettség természetesen nagyobb költségekkel jár. Ez azonban nem csak az uniós jogszabályok esetében van így. Így a nemzeti adók és illetékek is ugyanezt az elvet alkalmazzák, például a brit illeték lényegesen magasabb egy Mexikóba, mint egy Kanadába irányuló járat esetén, jóllehet a Kanada és Mexikó közötti út megtétele nagyrészt az Egyesült Államok területén történik (lásd az alábbi térképet).



A kanadai Torontóba tartó járatra 130 font (156 euró) légi közlekedési adót számolnak fel.

PR\1008958HU.doc



Egy Londonból Mexikóvárosba tartó járaton a business osztályon 162 font (195 euró) légi közlekedési adót számolnak fel.

A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezeten belüli folyamat és a „megállítani az időt” szabályozás

Az Európai Unió annak ellenére válaszolt a harmadik országok érveire, hogy a bíráló nem volt megalapozott. A kifogások szerint az európai jogszabályok akadályozzák egy nemzetközi megállapodás létrejöttét. Bár ez nem igaz, jó szándéka jeléül a Bizottság javasolta, hogy a rendszer alkalmazását egy éven át az Európán belüli járatokra korlátozzák, ezzel hozzájárulva ahhoz, hogy az ICAO közgyűlésének 2013. szeptember–októberi ülészakán jobb megállapodást fogadhassanak el.

A jogszabály egyértelművé tette a következőket:

„Az e határozatban előírt eltérés kizárólag a 2012-es légi közlekedési kibocsátásokra vonatkozik.”

(10) (...) Az Unió annak érdekében biztosítja ezt az eltérést, hogy megkönnyítse egy olyan megállapodás elérését az ICAO Közgyűlésének 38. ülésén, amelynek tárgyát egy globális MBM kidolgozásához szükséges, megvalósítható ütemterv, valamint – e globális MBM alkalmazásának megkezdését megelőzően – a nemzeti és regionális MBM-ek egységes alkalmazásának megkönnyítését célzó keret képezi.

Az ICAO közgyűlésének 2013. szeptember–októberi ülészakán határozatot fogadtak el, amely kötelezettségvállalást tartalmazott „a 19. bekezdésben szorgalmazott munkára figyelemmel a nemzetközi légi közlekedésre alkalmazandó globális piacialapú intézkedés kidolgozására”. E fontos lépés ellenére a határozat sajnálatos módon számos feltételt és előzetes feltételt is tartalmaz. Ezért korántsem biztos, hogy az ICAO közgyűlésének 2016. évi ülészakán valóban sikerül elfogadni a piacialapú intézkedésre vonatkozó egyértelmű szabályokat. Figyelembe kell venni, hogy már az ICAO közgyűlésének 2001. évi ülészaka is támogatta a kibocsátáskereskedelmet, sajnálatos módon azonban mégsem értek el valódi előrelépéseket.

Az ICAO közgyűlésének 2001. évi ülészaka:

- c) Kibocsátáskereskedelem:
c) *támogatja* a nyitott kibocsátáskereskedelmi rendszer kialakítását a nemzetközi légi közlekedésben;

Az ICAO közgyűlésének 2013. évi ülészaka:

18. úgy határoz, hogy a 19. bekezdésben szorgalmazott munkára figyelemmel a nemzetközi légi közlekedésre alkalmazandó globális piacialapú intézkedést dolgoz ki;

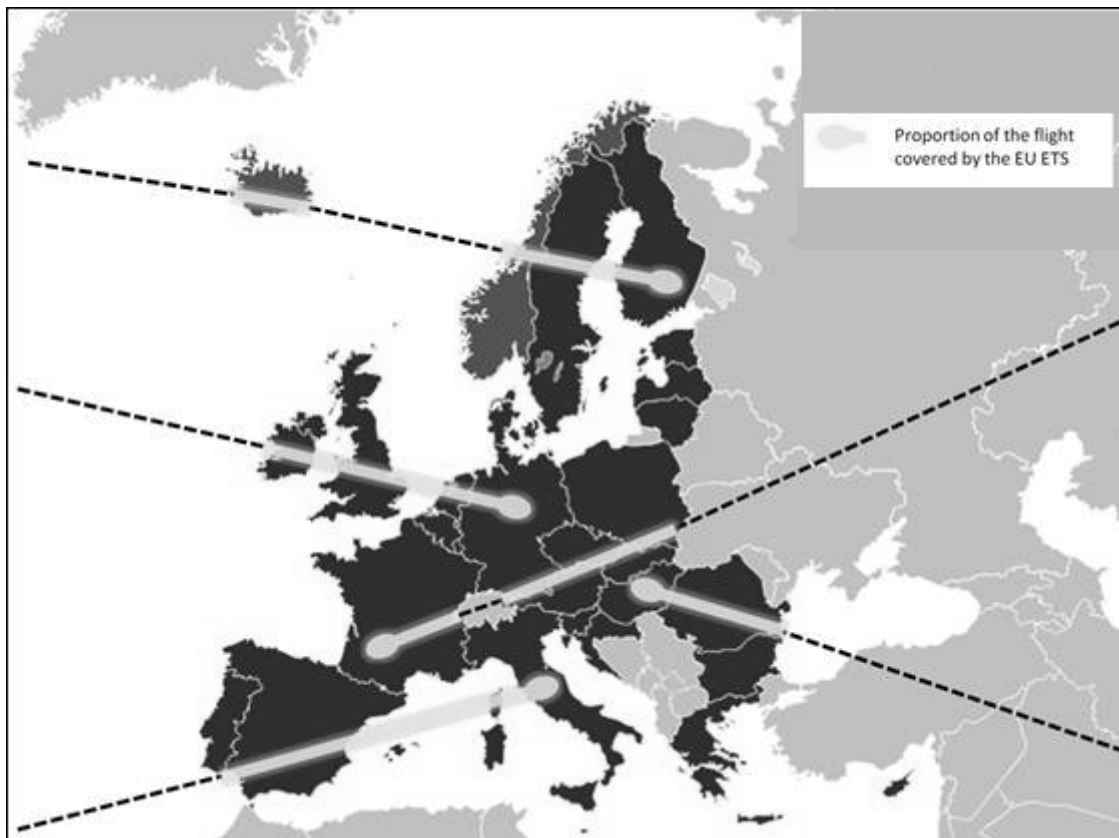
Az ENSZ Éghajlat-változási Keretegyezményének keretén belüli egészen más jellegű előrelépésekkel összehasonlítva el kell mondani, hogy még a varsói COP 19 konferencia is konkrétabb és pozitívabb eredményeket hozott, mint az ICAO közgyűlése. Az Európai Unió azt a nagyon fontos feltételt támasztotta, hogy kizárólag a nemzeti és regionális – így például az uniós – rendszerekre vonatkozó keret elfogadása esetén módosítja jogszabályait. Erre sajnos nem került sor.

Az elsősorban a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA) által képviselt légi közlekedési ágazat sajnálatos módon az Európai Unió ellen dolgozott az ICAO-n belüli folyamatban, másrésztől azonban el kell ismerni az IATA globális folyamathoz való hozzájárulását. Lényegesen meghaladja ugyanis az ICAO szövegét az ágazat azon kötelezettségvállalása, amely szerint 2050-ig 50%-kal csökkenti a kibocsátásokat.

Az ICAO közgyűlésének következményei az EU számára

Számos érdekelt fél – például az európai diszkont légitársaságok szövetsége, az ELFAA, amely az Európán belüli járatok csaknem 50%-át képviseli –, továbbá számos nem kormányzati szervezet és több európai parlamenti képviselő is kérte a hatályos jogszabályok változatlanul hagyását. Ez azt jelentené, hogy jövő év május 1-jétől az ETS-t teljes egészében – tehát az Európából kiinduló és oda irányuló nemzetközi járatok esetében is a megtett távolság egészére – alkalmazni kell. Mások (számos érdekelt fél ismertette ezen álláspontját a színpalak mögött) a jelenlegi „megállítani az időt” szabályozás 2016-ig vagy akár 2020-ig való meghosszabbítása mellett érvelnek, ami azt jelentené, hogy számos éven át kizárólag az Európán belüli járatok tartoznának a szabályozás hatálya alá, a többi járat pedig akkor sem, ha az európai légtérben repül.

A biztonsági javaslat légtér alapú megközelítése kompromisszumot jelent e két szélsőséges elképzelés között.



Forrás: Európai Bizottság

Ez azt jelenti, hogy az Európából kiinduló és/vagy oda irányuló valamennyi járat csak az út európai légtérre eső része tekintetében tartozik a szabályozás hatálya alá. Például egy Párizsból vagy Londonból Isztambulba tartó járat (ennek nagy jelentősége van, mivel Isztambul a világ legnagyobb repülőterének megnyitására készül) a görög határig – azaz csaknem 100%-ban – a szabályozás alá tartozna. A „megállítani az időt” szabályozás alapján egyáltalán nem tartozna a szabályozás hatálya alá. A légtér alapú megközelítés alapján az egyesült arab emírségekbeli csomópontba tartó járat kibocsátásai csaknem 50%-ban a szabályozás hatálya alá tartoznának.

Az előadó javaslata

Az előadó összességében támogatja az Európai Bizottság javaslatát. Bár meggyőződése szerint a harmadik országok részéről való nyomásgyakorlásnak nincs alapja, figyelembe kell venni, hogy a rendszer teljes körű végrehajtásának a nemzetközi folyamat láthatja kárát. A légtér alapú megközelítésnek számos előnye van a „megállítani az időt” szabályozással szemben:

- 1) Környezet- és éghajlatvédelem:
A bizottsági javaslat az eredeti rendelethez képest a kibocsátások megközelítőleg 40%-ára terjed ki, míg a „megállítani az időt” szabályozás annak csupán kb. 20%-át fedte le.
- 2) Következmények a nemzetközi tárgyalások szempontjából:

A „megállítani az időt” szabályozás hatályának egyszerű kiterjesztése az Európai Unió általi feltétel nélküli kibocsátásiegység-leadásnak tekinthető. Ha sikerül előrelépéseket elérni nemzetközi szinten, az elsősorban az Európai Unió általi nyomásgyakorlásnak lenne köszönhető. Az ICAO-n belül megvitatott több javaslat nem csökkentené ténylegesen a légi közlekedésből származó kibocsátásokat, és csupán azt veszi figyelembe, hogy 2020-tól a növekedés ne járjon többletkibocsátással. Az ICAO fő stratégiája az ellentételezésen (ami elsősorban a tiszta fejlesztési mechanizmust jelenti) és a bioüzemanyagokon alapul. Fontos alternatívát felmutatni, tükrözve az Európai Unión belül e két eszközről folytatott jelentős vitákat. Az általunk javasolt rendszer ténylegesen előírja a kibocsátások – jöllehet mindössze 5%-os mértékű – csökkentését.

- 3) Az európai repülőterek és a légi közlekedési ágazat versenyképessége:
A „megállítani az időt” javaslat az európai légitársaságok és repülőterek versenyképességébe való beavatkozást jelent. E szabályozás időbeli hatályának kiterjesztése az Európai Unióhoz közeli nagy csomópontok, például Isztambul javát szolgálja. Az elsősorban Európán belüli járatokat működtető légitársaságok versenyhátrányba kerülnek az Európai Unión belüli járatok keresztfinanszírozására képes légitársaságokkal szemben.
- 4) A jogi helyzet:
A Bíróság ítélete és a Chicagói Egyezmény alapján a légtér alapú megközelítés egyértelműen teljes mértékben összhangban áll a nemzetközi joggal. Az ICAO-tanács szeptember elején egyhangúlag támogatta a légtér alapú megközelítést. Az ICAO határozata – amely nem tartalmazza a légtér alapú megközelítést – e tekintetben jogilag nem kötelező erejű, mivel az Unió és sokan mások fenntartásokat fogalmaztak meg.

Az előadó által javasolt módosítások

Bár az előadó javaslata szerint a lehető legnagyobb mértékben változatlanul kell hagyni a bizottsági javaslatot, ésszerűnek tűnnek bizonyos módosítások:

1. **A 2016 utáni jogi helyzet:**
Az irányelv módosítása csak azért indokolt, mert arra számítunk, hogy 2016-ban áttörés történik és jogilag kötelező erejű megállapodás születik a globális légi közlekedésről. Bár erre minden esély megvan, korántsem biztos ennek bekövetkezése. Ezért ésszerű a légtér alapú megközelítés alkalmazásának 2016-ig való korlátozása, majd 2017-től a teljes körű ETS ismételt bevezetése. Ha 2016-ban valóban nemzetközi megállapodás születik az ICAO-n belül, az Európai Uniónak természetesen készen kell állnia a jogszabályok ennek megfelelő módosítására.
2. **Az ambiciózusabb célokra, a környezeti integritás fokozására, valamint az egyéb iparágakkal egyenlő bánásmód biztosítására irányuló módosítások:**
A légi közlekedési ágazatra vonatkozó ETS-ben az árverési arány mindössze 15%, szemben az egyéb gazdasági ágazatokra alkalmazandó átlagosan 40%-kal. A kibocsátások maximális mértékét a légi közlekedési ágazatnak mindössze 5%-kal kell csökkentenie, míg a többi ágazatnak 21%-kal. E szabályozást mindig is bírálták, és az

Európai Parlament már a 2007/2008-as jogalkotási folyamat során kérte a valamennyi ágazattal szembeni egyenlő bánásmód alkalmazását. A légtér alapú megközelítés az ETS hatálya alá tartozó kibocsátásokat az eredeti rendszerhez képest 40%-ra csökkenti. A környezetkárosodás mérséklése érdekében indokolt az árverések arányának növelése, a kibocsátásokat pedig legalább olyan mértékben kell csökkenteni (maximálisan), mint a többi ágazatnak már 2013 eleje óta.

A hatályos uniós jogszabályok végrehajtása nélkül nem kerülhet sor előrelépésre

Az előadó felfigyelt arra, hogy bár az uniós ETS alkalmazása az Európán belüli légi járatokra korlátozódik, egyes tagállamok jelenleg láthatóan vonakodnak e jogszabályt végrehajtani. Harmadik országok – így Kína és India – nem hajlandók átadni a kibocsátási egységeket az Európán belüli – például Frankfurtból Londonba tartó – járatai után. Az előadó elfogadhatatlannak tartja, hogy az előtt sor kerüljön a jogalkotási javaslat sorsának Tanáccsal való megvitatására, hogy megbizonyosodnának a rendkívül korlátozott hatályú „megállítani az időt” szabályozás végrehajtásáról. Elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a Kínához és Indiához hasonló harmadik országok nem hajlandók eleget tenni az uniós jogszabályok rendelkezéseinek az Európai Unió területén belül működtetett járatok tekintetében.

A szabályozás ápriliséig való elfogadásának elengedhetlensége

Mindazoknak, akik nem kívánják megőrizni eredeti formájában az uniós ETS-t – amely szerint e rendszer valamennyi interkontinentális járatra alkalmazandó a kiindulási állomástól a célállomásig –, arra kell törekedniük, hogy ápriliséig megállapodás szülessen az irányelv módosításáról, mivel ennek hiányában május 1-jétől a jogszabályt az eredeti formájában kell alkalmazni. Ezért került sor – többek között a Közlekedési Bizottság illetékeseinek bevonásával – egy ambiciózus menetrend megállapítására. Az előadó szerint megegyezésre kell jutni a módosításról, és hajlandó párbeszédet folytatni valamennyi érdekelt féllel, javaslata szerint azonban az Európai Parlament nem kötheti a kompromisszumot a „megállítani az időt” szabályozás időbeli hatályának kiterjesztéséhez.