

4.4 Niewystarczająca zachęta dla drobnych zastosowań

4.4.1 Artykuł 49 umożliwia, szczególnie użytkownikom i organizacjom zawodowym, rozszerzenie zezwolenia dla produktu ochrony roślin w przypadku drobnych zastosowań. Zachęca również państwa członkowskie do stworzenia i aktualizowania wykazu drobnych zastosowań.

4.4.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje treść tego artykułu, lecz stwierdza, że nie stanowi on dla posiadaczy zezwoleń wystarczającej zachęty, by rozszerzyć je na drobne zastosowania.

4.4.3 Komitet proponuje wynagradzanie posiadaczy zezwoleń w formie przedłużenia okresu ochrony danych, jeśli po otrzymaniu zezwolenia będą wnioskować o rozszerzenie na drobne zastosowania jako pierwsi.

4.4.4 Komitet proponuje, aby Komisja Europejska ułatwiła utworzenie europejskiego centralnego wykazu drobnych zastosowań, z którego mogłyby korzystać państwa członkowskie, zamiast proponowanych list, które miałyby być opracowane przez poszczególne państwa członkowskie, o czym mowa w art. 49 ust. 6.

4.5 Informowanie

4.5.1 Rozporządzenie przewiduje obowiązek poinformowania wszystkich sąsiadów, którzy mogą być narażeni na przenoszenie aerozoli, przed użyciem środka, a także tych, którzy zażądali poinformowania (art.30).

4.5.2 Komitet jest zdania, że w przypadku stosowania środków ochrony roślin przejrzystość jest bardzo racjonalną kwestią, niemniej proponowany obowiązek informowania narusza zaufanie do ustawodawstwa, na którym opiera się wprowadzenie do obrotu środków ochrony roślin. Mamy w istocie do czynienia z produktami uznanymi za bezpieczne, natomiast obowiązki informowania może wzbudzać odmienne przypuszczenia.

4.5.3 Komitet uważa ponadto, że wdrożenie tego artykułu nie zapewnia wzajemnego zrozumienia pomiędzy użytkownikami i sąsiadami, lecz może właśnie łamać spójność społeczną w społecznościach wiejskich, gdyż obowiązek informowania może powodować przekonanie, że używane produkty są niebezpieczne. Skutki tego przepisu byłyby zatem odwrotne do zamierzonych.

Bruksela, 31 maja 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2003/87/WE w celu uwzględnienia działalności lotniczej w systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie

COM(2006) 818 wersja ostateczna — 2006/0304 (COD)

(2007/C 175/13)

Dnia 8 lutego 2007 r. Rada, działając na podstawie art. 175 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Środowiska Naturalnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 8 maja 2007 r. Sprawozdawcą był Richard ADAMS.

Na 436. sesji plenarnej w dniach 30-31 maja 2007 r. (posiedzenie z 31 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 50 do 8-4 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Komitet z zadowoleniem przyjmuje proponowaną dyrektywę, w której zaprezentowano starannie przemyślane i pragmatyczne podejście do kwestii zmniejszenia i kompensacji szybko rosnącej ilości gazów cieplarnianych emitowanych przez sektor lotniczy.

1.2 Poprzez objęcie sektora lotniczego europejskim systemem handlu uprawnieniami do emisji (ETS) sam system

zostaje potencjalnie wzmocniony i zyskuje na znaczeniu jako wzorcowy model rozwiązania problemu emisji dwutlenku węgla w skali światowej.

1.3 Wniosek jest realistyczny. Uznaje się w nim siłę politycznych, gospodarczych i konsumenckich nacisków na kontynuowanie rozwoju pasażerskiego i towarowego transportu lotniczego, sięgając jednocześnie po mechanizm rynkowy ETS w celu

kompensacji jednego z głównych szkodliwych oddziaływań sektora lotniczego na otoczenie zewnętrzne.

1.4 Wniosek ma jednak również słabe punkty. Jest on bowiem ściśle związany z ETS — systemem, który spotkał się z krytyką ze strony wielu zainteresowanych podmiotów, który musi dopiero się sprawdzić, i który z kolei oparty jest na przyznawaniu w sposób sprawiedliwy przydziałów emisji dwutlenku węgla, pomysłowych i innowacyjnych inwestycji w zmniejszanie emisji dwutlenku węgla oraz na wdrażaniu krajowych planów rozdziału uprawnień przez państwa członkowskie.

1.5 EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że systemem objęto wszystkie loty do lub z Europy, począwszy od roku 2012, uważa jednak, że punktem startowym powinien być rok 2011 r., tak jak ma to miejsce w odniesieniu do operatorów europejskich.

1.6 Komitet odnotowuje fakt, że dyrektywa dopuszcza włączenie do systemu także kredytów z elastycznych projektów „zewnętrznych” z mechanizmu wspólnego wdrażania lub mechanizmu czystego rozwoju (JI/CDM). Wsparcie dla zmniejszenia emisji dwutlenku węgla i certyfikowanych systemów energii odnawialnej/efektywności energetycznej w krajach rozwijających się jest godne pochwały pod warunkiem utrzymania ścisłych kontroli.

1.7 Komitet uznaje, że to złożona kwestia, sądzi jednak, że wniosek jest dość mętny i że jego autorom nie udało się jasno ukazać związanych z nią korzyści. Wniosek odwołuje się na różne sposoby i na różnorodnych szczeblach do UE jako całości, do poszczególnych państw członkowskich, rozmaitych sektorów przemysłu i opinii publicznej. W szczególności należy podkreślić pozytywny potencjał dyrektywy w zakresie wspierania i wzmacniania ETS. Zauważyć też trzeba, że niezbędne będzie czynne, uzupełniające wsparcie ze strony innych działań Komisji, zwłaszcza Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Energii oraz Dyrekcji Generalnej ds. Badań.

1.8 EKES zaleca zatem:

1.8.1 Wykorzystanie włączenia lotnictwa do ETS jako szansy na przegląd systemu, skorygowanie istniejących niedociągnięć i wzmocnienie słabych punktów, tak by umożliwić rozwój rzeczywistego i sprawnego rynku handlu emisjami dwutlenku węgla, co stanowi element o zasadniczym znaczeniu dla wsparcia realizacji zobowiązania UE do ograniczenia emisji o 20 % do roku 2020 r.

1.8.2 Obniżenie zaproponowanego limitu emisji, by lotnictwo stanęło przed koniecznością dokonania zmian porównywalnych z działaniami innych sektorów objętych ETS.

1.8.3 Likwidację lub znaczne ograniczenie proponowanego przyznawania darmowych przydziałów operatorom przy

wymogu, by wszystkie przydziały, bądź ich większość, były sprzedawane w drodze licytacji.

1.8.4 Zastosowanie powszechnego limitu zakupu kredytów z systemów JI/CDM, w celu zapewnienia, że w UE dojdzie do proporcjonalnie dużej redukcji emisji.

1.8.5 Uwzględnienie perspektywicznego planowania, jeśli chodzi o to, jak skutki dyrektywy zostaną przedstawione opinii publicznej. Przyczyni się to nie tylko do dalszego zwiększenia powszechnej świadomości wpływu lotnictwa na zmiany klimatu, lecz także powinno sprzyjać większej otwartości w kwestii następstw finansowych systemu dla klientów i operatorów oraz zminimalizować ryzyko czerpania nieoczekiwanych zysków.

1.8.6 By dać pozytywny przykład, należy zwrócić się do państw członkowskich o dobrowolne zrównoważenie emisji z lotów odbywanych przez szefów państw lub rządów bądź ministrów, ponieważ loty te są obecnie wyłączone z tego typu przepisów ze względów administracyjnych (loty obsługiwane głównie przez jednostki wojskowe).

1.8.7 Bardzo wysoki priorytet należy nadać także uzupełniającym pracom nad sposobami zmniejszenia emisji dwutlenku węgla nieobjętymi systemem ETS. Chodzi tu m.in. o takie środki, jak usuwanie barier prawnych utrudniających działania podatkowe i regulacyjne (szczególnie w dziedzinie paliwa lotniczego), ograniczanie emisji tlenu azotu, poprawa zarządzania ruchem lotniczym oraz badania nad większą sprawnością silników samolotowych i statków powietrznych.

2. Wprowadzenie

2.1 Lotnictwo było i pozostaje integralną i kluczową częścią rozwijającej się światowej gospodarki. Dziedzina ta pod wieloma względami stanowi przykład sukcesu. Począwszy od roku 1960 r. odnotowywano w niej roczny średni wzrost o 9 %, która to wartość jest 2,4 razy większa od wartości wzrostu światowego PKB. Wzrost ten nadal się utrzymuje i zgodnie z obecnymi trendami transport lotniczy wzrośnie dwukrotnie do roku 2020 r.

2.2 Sukces ten w nieunikniony sposób zrodził problemy, takie jak rozrost lotnisk i ich oddziaływanie w skali lokalnej, jednakże w kontekście zmian klimatycznych coraz bardziej zwraca się uwagę na to, jak wywoływane przez lotnictwo emisje gazów cieplarnianych i innych przyczyniają się do globalnego ocieplenia. Sektor lotniczy, jako sektor usługowy, wytwarza 0,6 % ekonomicznej wartości dodanej UE, lecz zarazem 3,4 % jej emisji gazów cieplarnianych. Emisje wywołane przez lotnictwo w UE wzrosły o 87 % od roku 1990 r., podczas gdy łączna ilość emisji gazów cieplarnianych ze wszystkich źródeł spadła w UE w tym samym okresie o 3 %.

2.3 Loty międzynarodowe zawsze w historii były zwolnione z podatku i nie zostały objęte celami protokołu z Kioto. Jeśli uwzględnić długi okres użytkowania statków powietrznych oraz możliwości dalszego zwiększenia sprawności technicznej i operacyjnej, wzrost sektora lotniczego oznacza, że będzie on emitował coraz więcej gazów cieplarnianych, podkopując sens wysiłków podejmowanych w innych sektorach, w których wprowadza się ograniczenia emisji. Mimo że w sektorze tym odnotowano, ogólnie rzecz biorąc, znaczne postępy, jeśli chodzi o regulację, koordynację i wdrażanie w dziedzinie bezpieczeństwa, to jednak trudno było osiągnąć międzynarodowe porozumienie w kwestiach środowiska, które mogą mieć także wpływ na interesy handlowe.

2.4 Komisja od pewnego czasu poszukiwała sposobu, w jaki mogłaby wspierać lub wymuszać ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotniczym. W 2005 r. przyjęła komunikat w sprawie ograniczenia wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne ⁽¹⁾. W kwietniu 2006 r. w opinii w sprawie tegoż komunikatu ⁽²⁾ EKES doszedł do wniosku, że niezbędne są dodatkowe środki polityki zmierzające do kontrolowania wpływu lotnictwa na zmiany klimatu, i zalecił m.in. uwzględnienie lotnictwa w systemie handlu emisjami UE. Podobne stanowisko zajęli Rada Ministrów ds. Środowiska, Rada Europejska i Parlament Europejski. Obecnie Komisja zaproponowała dyrektywę — będącą przedmiotem niniejszej opinii — w której uwzględniono lotnictwo we wspólnotowym systemie handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych.

3. Streszczenie proponowanej dyrektywy

3.1 We wstępie do proponowanej dyrektywy zauważa się, że wzrost emisji w sektorze lotniczym mógłby do roku 2012 zniwelować ponad jedną czwartą wkładu UE w ochronę środowiska wniesionego w ramach protokołu z Kioto. Osiągnięcie porozumienia międzynarodowego okazuje się trudne, jednak proponowana dyrektywa zmierza do przedstawienia modelu działania na szczeblu światowym i jest jedyną inicjatywą oferującą taką możliwość.

3.2 Omawiany wniosek zmienia dyrektywę 2003/87/WE ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych w taki sposób, by system ten objął lotnictwo. W towarzyszącej wnioskowi ocenie wpływu dochodzi się do wniosku, że podczas gdy handel przydziałami emisji jest najskuteczniejszym rozwiązaniem służącym zmniejszeniu wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne, oddziaływanie środków „tylko w niewielkim stopniu wpływałoby na przewidywany wzrost popytu”, a zatem na ilość emisji ⁽³⁾. Należy więc zrozumieć, że celem omawianego wniosku nie jest ograniczenie wzrostu sektora lotniczego samo w sobie, lecz zapewnienie, że niektóre szkodliwe dla środowiska skutki zostaną zniwelowane dzięki działaniom prowadzonym głównie w innych sektorach gospodarki.

3.3 Obecny unijny system ETS ⁽⁴⁾ obejmuje 12 000 energochłonnych instalacji przemysłowych, które odpowiadają za 50 % wszystkich emisji dwutlenku węgla w UE. Zgodnie z wnioskiem linie lotnicze otrzymają zbywalne przydziały rocznych emisji dwutlenku węgla na pewnym poziomie, których ogólny limit określony jest na podstawie rocznego poziomu emisji spowodowanych przez sektor lotniczy w trzyletnim okresie 2004-2006 r. Operatorzy mogą odsprzedać na rynku ETS swoje nadwyżki przydziałów lub nabyć dodatkowe przydziały, tj. przydziały pochodzące z instalacji przemysłowych, w których ograniczono emisje, lub z projektów w zakresie czystej energii w krajach trzecich, zgodnie z mechanizmami protokołu z Kioto.

3.4 Zakres proponowanej dyrektywy obejmie emisje pochodzące z lotów odbywanych na terenie UE od roku 2011 r. oraz ze wszystkich lotów odbywanych do i z lotnisk UE począwszy od roku 2012 r. Dotyczyłaby ona zarówno unijnych, jak i zagranicznych operatorów statków powietrznych. Szacuje się, że do roku 2020 wniosek mógłby spowodować wzrost kosztu biletu powrotnego na lot w obrębie UE o 1,8-9 EUR, a odpowiednio więcej w wypadku lotów na długie dystanse, tj. np. 8-40 EUR w wypadku biletu powrotnego do Nowego Jorku. Niezwykle skromne oddziaływanie takiej opłaty na linie lotnicze, które charakteryzują się elastycznością cenową, jest powodem tego, że system wydaje się mieć niewielki wpływ na wzrost.

3.5 Należy zauważyć, że Komisja uznaje, iż uwzględnienie lotnictwa w ETS jest tylko jednym z możliwych kroków, które należy poczynić na szczeblu międzynarodowym w celu podjęcia problemu narastającego wpływu emisji pochodzących z lotnictwa na klimat. Sugeruje ona, by przeprowadziwszy analizy oddziaływania w 2008 r., wysunąć propozycje dotyczące emisji tlenu azotu. Także Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zamierza przedstawić kolejne propozycje na sesji swojego Zgromadzenia we wrześniu 2007 r., choć pewne oznaki wskazują na to, że powstaje presja, która celem jest osłabienie i podkopanie inicjatywy UE.

4. Uwagi ogólne

4.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że włączenie lotnictwa do ETS to pierwsza inicjatywa na szczeblu międzynarodowym, której celem jest zmuszenie sektora transportu lotniczego do zapłacenia części kosztów środowiskowych, które od chwili swego powstania przerzucał on na inne sektory. EKES z zadowoleniem przyjmuje także fakt uwzględnienia operatorów spoza UE. Ponadto proponowany system wymagać będzie, by statki powietrzne o mniejszej efektywności zużycia paliwa korzystały z większych przydziałów emisji, co dostarczy skromnego bodźca do zwiększania sprawności technicznej i operacyjnej. Ponieważ obciążenie tanich linii lotniczych jest przeciętnie o 10 % większe niż linii regularnych, wniosek będzie miał nieco mniejszy wpływ na tanich przewoźników, zachęcając jednocześnie wszystkie linie lotnicze do obniżenia cen na wolne miejsca.

⁽¹⁾ COM(2005) 459 końcowy, 27.9.2005 r.

⁽²⁾ NAT/299: Wpływ lotnictwa na zmiany klimatyczne.

⁽³⁾ Podsumowanie oceny wpływu, punkt 5.3.1.

⁽⁴⁾ Zob. załącznik I, w którym znajduje się krótki opis systemu ETS.

4.2 Komitet uznaje, że wszystkie środki dotyczące optymalizacji trasy lotu, paliw alternatywnych, udoskonalenia konstrukcji oraz wyższych współczynników załadunku przyczynią się w jakiś sposób do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Większość z nich wszakże była czynnie stosowana w lotnictwie od 1990 r., a jednak emisje wzrosły od tego czasu o ponad 85 % — wartość ta nadal rośnie wskutek znacznego zwiększenia się liczby przewożonych pasażerów i towarów.

4.3 W omawianej dyrektywie proponuje się podejść do kwestii coraz większego wpływu lotnictwa na zmiany klimatyczne poprzez włączenie tego sektora do EU-ETS. EU-ETS stanowi jedyny międzynarodowy, rynkowy mechanizm regulacyjny i kompensacyjny CO₂ na dużą skalę, lecz w okresie próbnym, który potrwa do 2007 r., doświadcza poważnych problemów początkowych. Jest to w dużym stopniu spowodowane przyznawaniem nadmiernych przydziałów przez państwa członkowskie. Aby EU-ETS mógł sprostać celom instrumentu rynkowego na rzecz zredukowania emisji CO₂, Komisja musi, przy poparciu wszystkich państw członkowskich, wykazać się zdecydowaniem w określaniu i stosowaniu kwot emisji oraz w zapewnianiu ich przestrzegania.

4.4 W praktyce włączenie lotnictwa do ETS może przynieść spore korzyści mechanizmowi. Lotnictwo jest mniej podatne na wahania cen niż większość przemysłowych sektorów obróbki i wytwarzania energii odpowiedzialnych obecnie za największą emisję dwutlenku węgla. Wraz z (nieuniknionym) wzrostem emisji CO₂ z lotnictwa w ramach systemu ETS pojawią się nowe, znaczące fundusze, dostarczając inwestycji dla dalszego ograniczania emisji w innych sektorach. Podczas gdy sam sektor lotniczy ma niewielkie możliwości, jeśli chodzi o ograniczanie emisji dwutlenku węgla, to może on przyciągnąć fundusze, które umożliwią innym sektorom podjęcie działań w tym obszarze.

4.5 Dla przykładu Komisja szacuje, że do 2020 r. dzięki dyrektywie uda się zmniejszyć emisję netto gazów cieplarnianych o 183 mln ton CO₂ w porównaniu z dotychczasowymi działaniami. Nie da się precyzyjnie określić ceny dwutlenku węgla we wspomnianym okresie; zależy to od solidnego systemu przyznawania przydziałów. Jeśli jednak lotnictwo zakupiłoby w tym okresie 100 mln ton po średniej cenie 30 EUR, to do celów redukcji emisji CO₂ znalazłoby się w zasadzie 3 miliardy EUR.

4.6 EKES rozpoczął w 2007 r. szeroko zakrojony program wspierania w społeczeństwie obywatelskim działań i sprawdzonych wzorców w zakresie zmian klimatu, których integralną częścią jest zmniejszanie dalszego udziału w emisji gazów cieplarnianych. Chociaż Komitet odnotowuje fakt, że z pragmatycznego punktu widzenia wniosek stanowi najlepsze podejście do włączenia lotnictwa w strategię redukcji emisji dwutlenku węgla, to jednak pragnie wskazać, że proponowana dyrektywa praktycznie nie przyczyni się do zmniejszenia stale rosnących

emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu lotniczego. Stwarza to poważny problem w związku z wizerunkiem. Sektor lotniczy stanowi już obecnie najszybciej rozwijające się źródło emisji gazów cieplarnianych w Europie, a dyrektywa zezwala tej branży na położenie nacisku na rozwój bez wymagania ograniczeń w emisji. Społeczeństwo powinno zrozumieć, że dzięki dyrektywie można uzyskać znaczące zasoby, które w ramach rekompensaty zostaną przeznaczone na redukcję emisji CO₂.

5. Uwagi szczegółowe

5.1 Jeśli chodzi o wyznaczony cel znacznego zredukowania emisji pochodzących z przemysłu proponowana dyrektywa jest nieściśła w swojej terminologii. Ponieważ linie lotnicze mogą nabywać przydziały po cenie „rynkowej”, aby pokryć emisje wykraczające poza przydzielone pułapy, efekty obniżenia emisji gazów cieplarnianych z sektora lotniczego będą minimalne: wielkość redukcji netto szacuje się ewentualnie na 3 % do 2020 r.; to mniej niż wynosi roczny wzrost emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa. Z własnych danych Komisji widać, iż marginalna podwyżka cen biletów w niewielkim stopniu wpłynie na popyt na podróże samolotem.

5.2 Rozdając nieodpłatnie przeważającą większość wstępnych przydziałów liniom lotniczym oraz oferując możliwość zakupu w ramach ogólnego systemu ETS (chodzi tu o otwarty, nie zaś zamknięty system dla transportu lotniczego lub nawet dla całości transportu), Komisja akceptuje status quo i nie czyni prawie nic, aby wpłynąć na ciągły i gwałtowny rozwój sektora lotniczego, odpowiedzialnego za emisje gazów cieplarnianych. Jednakże problem leży w tym, że ograniczenie tego rodzaju jest obecnie nie do przyjęcia z politycznego i gospodarczego punktu widzenia. Aby osiągnąć tutaj jakikolwiek postęp, Komisja szacuje, że włączenie lotnictwa do ETS nie tylko doprowadzi do skutecznego ograniczenia wewnętrznej emisji dwutlenku węgla, lecz również, dzięki zrównoważeniu większych emisji CO₂ z lotnictwa redukcjami w innych sektorach, dostarczy rzeczywistego bodźca dla rynku oraz środków finansowych dla nowych badań i zastosowań służących redukcji CO₂ w innych obszarach.

5.3 Komisja odnotowuje, że przy „zamkniętym” systemie handlu przydziałami, np. jedynie wewnątrz sektora lotniczego, cena za przydział kształtowałaby się na poziomie 114–325 EUR, w odróżnieniu od przyjętej ceny 30 EUR za tonę. Tego typu zamknięty system może doprowadzić do podwyższenia cen biletów o 8–30 EUR na krótkich trasach. Chociaż mogłoby to stanowić bardziej realistyczny sposób zarówno na kontrolowanie popytu, jak i wspieranie oszczędności paliwowej i badań naukowych nad zmniejszaniem emisji, mało prawdopodobne jest, by taki system został poparty na szczeblu unijnym, gdyż istnieją różne priorytety w zakresie transportu. System zamknięty lub ograniczony jedynie do transportu dałby jeszcze mniejsze szanse na osiągnięcie globalnego porozumienia.

5.4 W przedstawionej dyrektywie Komisja przyjęła do wiadomości opartą na dokładnych badaniach analizę, w której stwierdza się, że emisje z samolotów są dwa do czterech razy bardziej szkodliwe dla klimatu niż emisje pochodzące z innych gałęzi przemysłu⁽³⁾. Komisja nie zdecydowała się jednakże na jej uwzględnienie. (Jest to spowodowane głównie tym, że większość emisji ma miejsce w górnych warstwach atmosfery; dochodzi do tego jeszcze wpływ emisji nie związanych z dwutlenkiem węgla, jak np. smugi kondensacyjne czy tlenki azotu.) Należy podjąć działania uzupełniające, aby zmniejszyć ilość tlenków azotu lub znaleźć sposób na rekompensatę ich obecności.

5.5 Linie lotnicze już obecnie korzystają ze zwolnienia paliwa lotniczego z opodatkowania. Nieodpłatne rozdawanie wstępnych przydziałów emisji dwutlenku węgla dodatkowo zwiększy udzielane przez państwo korzyści w porównaniu z pozostałymi sektorami transportu. Istnieje ryzyko, że operatorzy wykorzystają wprowadzenie systemu ETS do podniesienia cen we wszystkich sektorach. Jeśli Komisja przedstawi społeczeństwu w jasny sposób, jakie będą rzeczywiste skutki finansowe systemu dla branżowych kosztów, to być może uda się ograniczyć nieuczciwe czerpanie zysków.

5.6 Należy poświęcić więcej uwagi „wyjątkom” zaproponowanym w dyrektywie. Na przykład wyłączenie przelotów głów państw, szefów rządów i ministrów wchodzących w skład rządów jest szczególnie niestosowne, jako że grupa ta powinna dawać pozytywny przykład. Choć istnieją podstawy administracyjne do takiego wyłączenia (chodzi głównie o loty obsługiwane przez jednostki wojskowe), należy zwrócić się do państw człon-

kowskich o dobrowolne zrównoważenie emisji z tego rodzaju lotów, na co niektóre kraje już się zdecydowały.

5.7 Ponieważ Komisja wybrała otwarty system, nie da się właściwie uzasadnić faktu, że data bazowa dla systemu nie jest w większym stopniu związana z istniejącymi zobowiązaniami UE w ramach pierwszego etapu protokołu z Kioto (8-procentowa redukcja w latach 2008-2012 w porównaniu z wielkościami z roku 1990 r.) i przyszłymi zobowiązaniami (np. trzydziestoprocentowa redukcja do 2020 r. w porównaniu z rokiem 1990 r.). Wybór roku 2005 r. jako daty odniesienia od razu daje sektorowi „punkt wyjścia”, który jest prawie 100 % wyższy niż w wypadku prognozy przewidzianego w Kioto. Oczywiście biorąc pod uwagę fakt, że lotnictwo jest pierwszym sektorem transportowym wprowadzonym do systemu EU-ETS, słuszne jest, by dokonać początkowego przydziału zgodnie z zasadami ustalonymi dla systemu EU-ETS.

5.8 Dyrektywa raczej nie będzie miała znaczącego wpływu na spowolnienie wzrostu całkowitych emisji z sektora lotniczego. Jednakże fakt, że dzięki niej uda się być może ustabilizować emisje netto CO₂ poprzez system ETS, a tym samym przeznaczyć środki na dalsze redukcje, w dużym stopniu uzasadnia koszty i komplikacje administracyjne związane z jej wdrożeniem. Przedstawiona dyrektywa stanowi więcej niż listek figowy dla sektora lotniczego: może ona pozytywnie zwiększyć świadomość w społeczeństwie, dostarczyć poważnych nowych środków dla zmniejszania emisji dwutlenku węgla oraz stanowić sposób na internalizację kosztów zewnętrznych związanych ze środowiskiem naturalnym, które sektor lotniczy mógł do tej pory ignorować.

Bruksela, 31 maja 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

⁽³⁾ Podsumowanie IPCC dla decydentów, 2007: Nauka o zmianach klimatu, <http://www.ipcc.ch/pub/sarsum1.htm>.

ZAŁĄCZNIK I

do opinii Komitetu

Następujące poprawki, które uzyskały poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, zostały odrzucone w trakcie debaty:

Punkt 1.8.2

Zmienić:

„1.8.2 ~~Ustalenie proponowanego limitu emisji tak, by był porównywalny z limitami dla~~ ~~Obniżenie zaproponowanego limitu emisji, by lotnictwo stanęło przed koniecznością dokonania zmian porównywalnych z działaniami innych sektorów objętych EU-ETS.”~~

Wynik głosowania

Za: 18

Przeciw: 33

Wstrzymało się: 9

Punkt 1.8.3

Zmienić:

„1.8.3 ~~Likwidację lub znaczne ograniczenie~~ ~~Przeprowadzanie proponowanego przyznawania darmowych przydziałów operatorom zgodnie z przepisami EU-ETS oraz dokumentami orientacyjnymi przy wymogu, by wszystkie przydziały, bądź ich większość, były sprzedawane w drodze licytacji.”~~

Wynik głosowania

Za: 13

Przeciw: 24

Wstrzymało się: 6

ZAŁĄCZNIK II

W 2005 r. Unia Europejska utworzyła ogólnoeuropejski rynek emisji dwutlenku węgla dla gałęzi przemysłu w największym stopniu odpowiedzialnych za emisje gazów cieplarnianych. Jest to zapowiedź podobnego systemu, który będzie działał od 2008 r. w państwach-sygnatariuszach protokołu z Kioto. System ETS Unii Europejskiej ma przygotować kraje europejskie na postanowienia z Kioto.

System opiera się na przyznawaniu przydziałów emisji gazów cieplarnianych (przydziały EUA) konkretnym sektorom przemysłu za pośrednictwem krajowych planów rozdziału uprawnień i pod nadzorem Komisji Europejskiej. Przydziały te są zbywalne. Pierwszy etap unijnego ETS obejmuje lata 2005-2007 r., a drugi etap zbiega się z pierwszym okresem zobowiązań w ramach protokołu z Kioto (2008-2012 r.).

Pierwszy etap ETS obejmuje 7 300 przedsiębiorstw oraz 12 000 instalacji w sektorach przemysłu ciężkiego UE. Należą do nich zakłady energetyczne, rafinerie, producenci żelaza i stali, przemysł papierniczy i celulozowy oraz producenci cementu, szkła, wapna, cegieł i ceramiki.

ETS nakłada roczne wielkości emisji dwutlenku węgla na każde państwo członkowskie; następnie każde państwo przyznaje własne przydziały przedsiębiorstwom, których fabryki i zakłady są odpowiedzialne za największą emisję CO₂, takim jak instalacje energetyczne, wytwórcy materiałów budowlanych czy inne gałęzie przemysłu ciężkiego.

Każdy z przydziałów EUA daje właścicielowi prawo do emisji jednej tony dwutlenku węgla. Przedsiębiorstwa, które nie wykorzystają wszystkich przydziałów, tj. wyemitują mniej niż mają do tego prawo, mogą te przydziały odsprzedać. Przedsiębiorstwa, które przekroczą dozwolony pułap, muszą skompensować nadmierne emisje kupując EUA; w przeciwnym razie płać karę w wysokości 40 EUR za każdą tonę.

System ETS przewiduje utworzenie we wszystkich państwach członkowskich UE krajowego rejestru przydziałów emisji, w którym każde przedsiębiorstwo objęte systemem posiadać będzie swoje konto, tak aby można było zarządzać systemem handlu przydziałami oraz sprawdzać, w czyich rękach znajdują się przydziały.

Rynek działa poprzez brokerów oraz dzięki wymianie elektronicznej, a przydziałami EUA handluje się codziennie. Najczęściej handluje się „kontraktami na przyszłość”, tj. przydziałami EUA, które mają zostać dostarczone w późniejszym czasie. Wyznaczone na późniejszy termin daty odnoszą się do końca roku kalendarzowego, w którym przyznawane były przydziały.